

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

TESIS:

**MOVILIDAD PEATONAL EN LA CALIDAD DE
VIDA URBANA DEL SECTOR 10, ASENTAMIENTO
HUMANO JUSTICIA PAZ Y VIDA, EL TAMBO 2023**

PRESENTADO POR:

BACH: JUAN MIGUEL JUSCAMAITA CCANTO

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

TRANSPORTE Y URBANISMO

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

Huancayo – Perú

2023

HOJA DE ASESORES

Arq. CARLOS ENRIQUE GORDILLO SÁNCHEZ

ASESOR

Mg. RENATO EDU BARZOLA GÓMEZ

ASESOR

DEDICATORIA

A mis padres, ya que su constancia y apoyo incondicional hicieron que este humilde servidor hoy en día de un paso más en la vida, a mi maravillosa y gran amiga por su apoyo incondicional y exigencia en el proceso de desarrollo del presente trabajo, y a Dios, por obsequiarme día a día la salud y su inmenso amor.

El autor

AGRADECIMIENTOS

A mi alma mater que en ella concebí grandes ideas y viví las mejores de mis experiencias.
A mis asesores que guiaron mis pasos, a mis padres que fueron los impulsores para que dé
un paso más alto en el trayecto de mi vida.

Juscamaita Ccanto Juan Miguel

CONSTANCIA DE SIMILITUD

N ° 0011 - FI -2024

La Oficina de Propiedad Intelectual y Publicaciones, hace constar mediante la presente, que la TESIS; Titulado:

MOVILIDAD PEATONAL EN LA CALIDAD DE VIDA URBANA DEL SECTOR 10, ASENTAMIENTO HUMANO JUSTICIA PAZ Y VIDA, EL TAMBO 2023

Con la siguiente información:

Con Autor(es) : **BACH. JUSCAMAITA CCANTO JUAN MIGUEL**
 Facultad : **INGENIERÍA**
 Escuela Académica : **ARQUITECTURA**
 Asesor(a) Metodológico : **MG. BARZOLA GOMEZ RENATO EDU**
 Asesor(a) Temático : **ARQ. GORDILLO SANCHEZ CARLOS ENRIQUE**

Fue analizado con fecha **08/01/2024**; con **147 págs.**; con el software de prevención de plagio (Turnitin); y con la siguiente configuración:

Excluye Bibliografía.

X

Excluye citas.

X

Excluye Cadenas hasta 20 palabras.

X

Otro criterio (especificar)

El documento presenta un porcentaje de similitud de **24 %**.

En tal sentido, de acuerdo a los criterios de porcentajes establecidos en el artículo N°15 del Reglamento de uso de Software de Prevención de Plagio Versión 2.0. Se declara, que el trabajo de investigación: ***Si contiene un porcentaje aceptable de similitud.***

Observaciones:

En señal de conformidad y verificación se firma y sella la presente constancia.

Huancayo, 08 de enero de 2024.



MTRA. LIZET DORIELA MAÑTARI MINCAMI
JEFA

Oficina de Propiedad Intelectual y Publicaciones

HOJA DE CONFORMIDAD DE JURADOS

Dr. SANTIAGO ZEVALLOS SALINAS

PRESIDENTE

Mtra. ROSALINDA SOLEDAD HINOSTROZA RIVERA

JURADO

Mg. ELIZABETH BEATRIZ BARZOLA CAPCHA

JURADO

Arq. JANET PATRICIA SALAZAR BALDEON

JURADO

Mg. LEONEL UNTIVEROS PEÑALOZA

SECRETARIO

CONTENIDO

HOJA DE ASESORES.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTOS.....	v
CONSTANCIA DE SIMILITUD.....	vi
HOJA DE CONFORMIDAD DE JURADOS.....	vii
CONTENIDO.....	viii
CONTENIDO DE TABLAS.....	xi
CONTENIDO DE FIGURAS.....	xii
RESUMEN.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
INTRODUCCIÓN.....	xv
Capítulo I.....	17
1. Planteamiento del problema.....	17
1.1 Descripción de la realidad problemática.....	17
1.2 Delimitación del problema.....	20
1.2.1 Espacial.....	20
1.2.2 Temporal.....	21
1.2.3 Económica.....	21
1.3 Formulación del problema.....	21
1.3.1 Problema General.....	21
1.3.2 Problemas Específicos.....	21
1.4 Justificación.....	22
1.4.1 Social.....	22
1.4.2 Teórica.....	22
1.4.3 Metodológica.....	22
1.5 Objetivos.....	23
1.5.1 Objetivo General.....	23
1.5.2 Objetivos Específicos.....	23

Capítulo II.....	24
2. Marco teórico	24
2.1 Antecedentes	24
2.1.1 Antecedentes Nacionales.....	24
2.1.2 Antecedentes Internacionales.....	27
2.2 Bases Teóricas o Científicas	34
2.3 Marco conceptual	38
Capítulo III	40
3. Hipótesis.....	40
3.1 Hipótesis General:.....	40
3.2 Hipótesis Específicas:	40
3.3 Variables:	40
3.3.1 Definición conceptual de las variables.....	40
3.3.2 Definición operacional de las variables	40
3.3.3 Operacionalización de las variables	41
Capítulo IV	44
4. Metodología.....	44
4.1 Método de investigación:	44
4.2 Tipo de investigación	44
4.3 Nivel de investigación.....	44
4.4 Diseño de la investigación.....	45
4.5 Población y muestra	45
4.5.1 Universo	45
4.5.2 Población.....	45
4.5.3 Muestra.....	46
4.5.4 Técnicas de muestreo	46
4.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	47
4.7 Técnicas de procesamiento y análisis de datos	48

4.8 Aspectos éticos de la investigación.....	48
Capítulo V	49
5. Resultados	49
5.1. Descripción de diseño tecnológico.....	49
5.2 Descripción de resultados	49
5.3 Contrastación de hipótesis	59
Capítulo VI.....	65
6. Análisis y discusión de resultados	65
Conclusiones.....	69
Recomendaciones	70
Bibliografía.....	71
ANEXOS	74

Contenido de tablas

Tabla 3.1 Matriz de operacionalización de la variable movilidad peatonal	42
Tabla 3.2 Matriz de operacionalización de la variable calidad de vida urbana.....	43
Tabla 4.3 Cantidad de población del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.....	46
Tabla 4.4 Valoración de la confiabilidad de ítems a través el coeficiente de Alfa De Cronbach	47
Tabla 4.5 Instrumento de movilidad peatonal, basado en el Alfa de Cronbach	48
Tabla 4.6 Instrumento de calidad peatonal, basado en el Alfa de Cronbach.....	48
Tabla 5.7 Movilidad peatonal en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	49
Tabla 5.8 Accesibilidad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	50
Tabla 5.9 Seguridad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	51
Tabla 5.10 Confort en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	52
Tabla 5.11 Atracción en el.....	53
Tabla 5.12 Calidad de vida urbana en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V” El Tambo.	54
Tabla 5.13 Condiciones ambientales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	55
Tabla 5.14 Condiciones materiales colectivos en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.....	56
Tabla 5.15 Condiciones económicas en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	57
Tabla 5.16 Condiciones sociales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	58
Tabla 5.17 Incidencia de la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.....	59
Tabla 5.18 Incidencia de la accesibilidad en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	61
Tabla 5.19 Incidencia de la seguridad en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	61
Tabla 5.20 Incidencia del confort en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo	62
Tabla 5.21 Incidencia de la atracción en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	64

Contenido de figuras

Figura 1.2 Calle Tiahuanaco del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”. – El Tambo 2023	19
Figura 1.3 Malecón Norte del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V” – El Tambo 2023.....	20
Figura 1.4 Mapa del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V” – El Tambo 2023.....	21
Figura 2.5 Aspectos de movilidad peatonal.....	35
Figura 2.6 Dimensiones de la calidad de vida urbana	37
Figura 5.7 Movilidad peatonal en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.....	50
Figura 5.8 Accesibilidad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.....	51
Figura 5.9 Seguridad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.....	52
Figura 5.10 Confort en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	53
Figura 5.11 Atracción en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo	54
Figura 5.12 Calidad de vida urbana en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.....	55
Figura 5.13 Condiciones ambientales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.....	56
Figura 5.14 Condiciones materiales colectivos en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.....	57
Figura 5.15 Condiciones económicas en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	58
Figura 5.16 Condiciones sociales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.	59

RESUMEN

El problema principal de la investigación fue ¿Cómo incide la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10 Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023? que tuvo como objetivo determinar la incidencia de la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023. El estudio está visto desde una perspectiva cuantitativa, de tipo aplicada, el nivel de investigación explicativa y el diseño es no experimental transeccional/ correlacional causal, para la muestra que fue probabilística se estableció 284 personas que viven en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida – El Tambo, para la recopilación se usó como técnica la encuesta y el instrumento fue el cuestionario, se utilizó la escala tipo Likert, para cada una de las variables, estos cuestionarios fueron estimados por el alfa de Cronbach así mismo verificados por los expertos. Se manejó el coeficiente de Rho de Spearman para la contrastación de hipótesis, ya que la investigación fue explicativa. Para los resultados se señaló una correlación alta de 0.575, logrando valores sigs.(bilateral) 0.00, siendo menor a 0.05, es entonces que se acepta la hipótesis alterna general donde se comprueba la existencia de incidencia significativa de la variable movilidad peatonal en la calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo. Finalmente, la conclusión principal es que sí existe incidencia en las variables, es decir que la movilidad peatonal incide en la calidad de vida urbana. Por lo que se recomienda para las futuras investigaciones profundizar el tema desde diferentes perspectivas y en lugares con gran interés.

Palabras clave: Movilidad peatonal, calidad de vida urbana, accesibilidad, seguridad, confort, atracción, condiciones ambientales, condiciones materiales colectivos, condiciones económicas, condiciones sociales.

ABSTRACT

The main problem of the research was: How does pedestrian mobility affect the quality of urban life in sector 10 Human Settlement Justice Peace and Life El Tambo 2023? which aimed to determine the incidence of pedestrian mobility on the quality of urban life in sector 10, Human Settlement Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023. The study is seen from a quantitative perspective, of an applied type, the level of explanatory research and the design is non-experimental transectional/causal correlational, for the sample that was probabilistic, 284 people living in sector 10 of the Justicia Paz y Vida Human Settlement - El Tambo were established, for the collection the survey and the instrument were used as a technique was the questionnaire, the Likert-type scale was used, for each of the variables, these questionnaires were estimated by Cronbach's alpha and verified by the experts. Sperman's Rho coefficient was used to contract hypotheses, since the research was explanatory. For the results, a high correlation of 0.575 was indicated, achieving sig. values (bilateral) 0.00, being less than 0.05, it is then that the general alternative hypothesis is accepted where the existence of a significant incidence of the pedestrian mobility variable on the quality is verified. of urban life in sector 10 of the Justicia Paz y Vida Human Settlement, El Tambo. Finally, the main conclusion is that there is an impact on the variables, that is, pedestrian mobility affects the quality of urban life. Therefore, it is recommended for future research to delve deeper into the topic from different perspectives and in places of great interest.

Keywords: Pedestrian mobility, quality of urban life, accessibility, safety, comfort, attraction, environmental conditions, collective material conditions, economic conditions, social conditions.

INTRODUCCIÓN

La calidad de vida urbana es un aspecto fundamental para el bienestar de los residentes en las ciudades. Un elemento clave para mejorar y mantener esta calidad de vida es el espacio de desplazamiento. El desplazamiento peatonal engloba todas aquellas áreas de conexión en la ciudad que son de uso común y accesibles para todos, como plazas, parques, calles principales y espacios de recreación. Estos espacios desempeñan un papel crucial en la calidad de la vida urbana, brindando a la muchedumbre un lugar para socializar, relajarse, realizar actividades físicas y conectarse con su entorno. Además, el diseño y la gestión adecuada de estos espacios pueden influir positivamente en el bienestar físico y mental de los residentes urbanos.

Mejorar la salud y el bienestar de las comunidades y satisfacer las necesidades de ejercicio, relajación y conexión con la naturaleza de los ciudadanos son algunos de los beneficios de los espacios verdes y recreativos. Así mismo, fomentar la interacción y el intercambio entre diversos grupos de personas promueve la cohesión social. Además, la mejora de la movilidad urbana y el fomento de diferentes maneras de transportarse sosteniblemente, ya sea caminar y/o andar en bicicleta, se pueden lograr mediante la creación y accesibilidad de los espacios peatonales bien diseñados. Al ser emblemático de una ciudad, el espacio de desplazamiento peatonal, refleja la historia, la cultura y los valores, contribuyendo a la identidad y sentido de pertenencia de una comunidad. Además, promueve un estilo de vida saludable y activo al tiempo que reduce la congestión y la contaminación del aire.

Los espacios públicos de desplazamiento peatonal juegan un papel importante en la mejora del tejido social y el fomento de un sentido de comunidad. Ofrecen a los residentes entornos seguros, cautivadores y de fácil acceso donde pueden conectarse con la naturaleza, participar en actividades físicas y disfrutar de reuniones sociales. El diseño y la gestión adecuada de estos espacios son vitales para garantizar una vida urbana sostenible e inclusiva, ya que contribuyen al sentido de pertenencia y un ritmo de vida saludable para la comunidad.

Diseñar y gestionar adecuadamente los espacios urbanos es muy importante para garantizar una ciudad habitable y sostenible. Esto implica crear áreas seguras y atractivas que fomenten la interacción social, la actividad física y la conexión con la naturaleza. También ayuda a cultivar un sentido de comunidad y pertenencia entre los residentes.

Este estudio aborda temas como, la movilidad peatonal y sus componentes como accesibilidad, seguridad, confort, atracción, y la calidad de vida urbana con dimensiones como condiciones ambientales, materiales colectivos, económicas y sociales.

El objetivo es determinar la incidencia de la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

En el primer capítulo, se fundamenta el planteamiento del problema puntualizando el origen de la problemática, donde se admite el problema que presenta el lugar de estudio debido a la movilidad peatonal y la incidencia que tiene en la calidad de vida urbana, de la misma forma se mencionan las justificaciones y objetivos.

Mientras que en el capítulo segundo se explica el marco teórico donde se muestran los antecedentes de cada una de las variables. Además, se precisa las bases teóricas basado en los autores que vienen siendo el pilar de la investigación, finalmente se da a conocer el marco conceptual detallando las principales definiciones de conceptos que se abordan en lo largo del estudio.

El capítulo tercero consiste en la hipótesis general y específicas; se desarrolla la definición conceptual y operacional de cada una de las variables, así mismo se anexa la matriz de operacionalización de las dimensiones e indicadores.

En el cuarto capítulo se detalla la metodología que se usó en la investigación, dando a conocer el método utilizado, el tipo, nivel y diseño de investigación, este capítulo también abarca el universo, la población y la muestra. Para ello es necesario conocer los instrumentos utilizados en la recolección de los datos, como la técnica que se empleó.

En el quinto capítulo, se expone los resultados que se obtuvo posterior al procesamiento, mostrando las tablas y los gráficos de las variables y dimensiones, así mismo se da a conocer el diseño tecnológico y la contrastación de las hipótesis mostrando el grado de significancia.

En el sexto capítulo se da a conocer el análisis y la discusión de los resultados, donde se compara los resultados obtenidos con los resultados de cada antecedente.

Finalmente, se incluyen conclusiones y recomendaciones junto con referencias, herramientas utilizadas e información adicional descrita en los anexos. Por lo tanto, se considera que el logro de este estudio ayudó a ampliar el conocimiento sobre este tema de investigación.

Capítulo I

1. Planteamiento del problema

1.1 Descripción de la realidad problemática

El proceso de urbanización en la sociedad desvela la obligación de reinventar las ciudades especialmente en los espacios de desplazamiento peatonal o entornos peatonales que ofrezcan una buena calidad de vida, sin embargo, se ha observado que este proceso de urbanización no siempre está comprometido con el desarrollo de la ciudad debido a los factores urbanos que presentan, muchas de ellas configuradas en pueblos jóvenes o invasiones, donde la población busca asentarse.

“La movilidad peatonal urbana vinculada estrechamente al desplazamiento peatonal teniendo preferencia hacia el peatón permite que este mantenga una relación con el entorno a través de sus sentidos” (Talavera, Soria y Valenzuela, 2012).

“La calidad de vida urbana es la excelente condición que establece sensaciones de confortabilidad en aspectos biológicos y psicosociales en un determinado espacio que a su vez está determinado por un grado de satisfacción” (Leva, 2005).

La movilidad peatonal urbana y la calidad de vida son variables de suma importancia a considerar en el espacio público, algunas de las cuales basadas en el desplazamiento del peatón en un determinado lugar y la otra a partir del grado de satisfacción de las necesidades de una persona.

Muchas veces en un espacio público se desarrolla la movilidad peatonal, sin embargo, la calidad de vida urbana no siempre es la más adecuada, algunos de estos espacios no cuentan con las condiciones óptimas para que se desarrolle esta actividad.

También Godier (2010) menciona que “fundamentalmente lo que afecta al peatón en circunstancias más seguidas corresponden al tema de seguridad vial, esto se explica debido a que no toman conciencia en el asunto y existe una diminuta consideración al tránsito peatonal, al diseñar infraestructuras viales que generan situaciones riesgosas para los transeúntes”. Partiendo de esta premisa, en el sec-10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida a través de los años, aún persiste el inconveniente de no poder desplazarse libremente, debido a que movilizarse dentro del espacio público aún no está pensado, repercutiendo en los modos de desplazamiento y calidad de vida urbana de los habitantes.

Por tanto, es necesario pensar más en el desarrollo del peatón antes que el vehículo, dando mayor preferencia a las actividades sociales que van a surgir producto del desplazamiento, y el tratamiento de la mano con la preservación de las principales calles integrando y articulándolas.

Se observó que el sec-10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, tiene las condiciones adecuadas para poder mejorar la articulación integral de calles que se conectan mediante los desplazamientos peatonales, y todo ello producto de que esta población aún está en crecimiento siendo indispensable tomar este sector.

En el sector de estudio se observa que la movilidad peatonal en los individuos que salen de su punto de cuna hacia otros puntos de la urbe implica la demora del peatón en el tiempo de desplazarse con mayor fluidez por las calles; y que la movilidad vehicular-motorizada podría generar un peligro inminente para estas personas, debido a la circulación imprevista en las calles; el Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida es una población en crecimiento, dado esto es necesario tomar acciones y medidas para lograr una ciudad sostenible; no obstante por lo expuesto antes, se pretende solucionar la dimensiones en la que se encuentra la movilidad peatonal y producto de ella, la calidad de vida urbana; donde los desplazamientos peatonales deberán ser más articulados y seguros para todos.



Figura 1.1 Calle Julián Huanay, e intersección con la calle Malecón Norte del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V” – El Tambo 2023

Fuente: Elaboración propia, foto tomada del área a estudiar.

Así mismo un claro problema que podría representar en el sector 10 para el desarrollo de la movilidad peatonal son las calles por las cuales deben de transitar las personas, muchas de ellas no cuentan a simple vista con las condiciones óptimas, ya que no están asfaltadas, las veredas suelen estar a una altura mucho mayor que la calzada, algunas calles no cuentan con veredas, los pocos equipamientos existentes en el sector no se articulan entre ellos, sin embargo es imprescindible saber la opinión de los propios pobladores que habitan el sector y poder saber cómo se desarrolla la movilidad peatonal.



Figura 1.2 Calle Tiahuanaco del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”. – El Tambo 2023

Fuente: Elaboración propia, foto tomada del área a estudiar.

Mientras que la calidad de vida urbana bajo una observación inmediata parece no ser la más óptima, pero acaso existe incidencia entre ambas variables a raíz de los diagnósticos, o por otro lado estas variables podrían actuar de manera independiente.



Figura 1.3 Malecón Norte del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V” – El Tambo 2023

Fuente: Elaboración propia, foto tomada del área a estudiar.

Por lo tanto, lo que se quiere saber es el nivel de incidencia que tiene la movilidad peatonal sobre la calidad de vida urbana y si es posible establecer una relación causal entre el desplazamiento no motorizado y las condiciones óptimas para que el ser Humano se desarrolle.

1.2 Delimitación del problema

1.2.1 Espacial

El área de estudio está ubicada en el Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, enmarcado por las calles Av. Evitamiento y la calle Malecón Norte que bordea la zona, en el Distrito de El Tambo - Provincia de Huancayo, Departamento de Junín.



Figura 1.4 Mapa del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V” – El Tambo 2023

Fuente: Vista aérea tomada de Google Earth del área a investigar- elaboración propia.

1.2.2 Temporal

Por ser un estudio transversal, se realizó en el año 2023, de julio a octubre.

1.2.3 Económica

El estudio fue financiado en su totalidad por el autor.

1.3 Formulación del problema

1.3.1 Problema General

¿Cómo incide la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?

1.3.2 Problemas Específicos

¿Cómo incide la accesibilidad en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?

¿Cómo incide la seguridad en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?

¿Cómo incide el confort en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?

¿Cómo incide la atracción en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?

1.4 Justificación

1.4.1 Social

Desde el campo de la investigación social, posibilitó ver la relevancia de la movilidad peatonal dentro del sector y la calidad de vida urbana. Por lo que se cree que este problema se considere importante en futuras investigaciones por ser un lugar que aún está en crecimiento, al tener mejor conocimiento del tema y logrando superar las deficiencias haciendo que la población pueda desplazarse por la ciudad libremente, por las aceras sin perjudicar su salud ni atentar contra su vida, mejorando la calidad de vida urbana, eso implica el apoyo para la población, ya que con el rediseño las calles serán más inclusivas para todo el público, acercándonos a una movilidad peatonal sostenible comenzando con el sector, y sea de ejemplo para que el resto de sectores que conformen un Asentamiento Humano, mejoren su situación en la condición de vida urbana.

1.4.2 Teórica

Se pretende ampliar el conocimiento existente sobre ambas variables, donde los resultados servirán para fortalecer el conocimiento de cada una de estas, conociendo como afecta las dimensiones de la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana en espacios de crecimiento.

1.4.3 Metodológica

Se desarrolló un instrumento para cada una de las variables, donde el resultado de la incidencia de la variable movilidad peatonal sobre la calidad de vida urbana ayudará a otras investigaciones parecidas cuando necesiten recoger información, esto a su vez ayudará a comprobar la hipótesis llegando a las conclusiones.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

Determinar la incidencia de la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

1.5.2 Objetivos Específicos

Identificar la incidencia de la accesibilidad en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

Identificar la incidencia de la seguridad en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

Identificar la incidencia del confort en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

Identificar la incidencia de la atracción en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

Capítulo II

2. Marco teórico

2.1 Antecedentes

2.1.1 Antecedentes Nacionales

(Vigil, 2022). En su tesis de investigación. *Calidad del espacio público y movilidad peatonal: Caso centro urbano de Piura, año 2021*. Para optar el grado de Maestría en Arquitectura. En la Universidad Cesar Vallejo. Trujillo - Perú.

El propósito general es analizar la calidad de los espacios públicos y la movilidad peatonal en Piura (centro urbano) año 2021. El estudio utiliza un experimento de punto de vista cuantitativo, de diseño correlacional – no experimental, estudiado mediante la observación y análisis del comportamiento de las mencionadas variables, medido en 385 usuarios, las herramientas que se utilizó fueron dos cuestionarios.

Como resultados se tiene que cuando se relaciona las cifras de calidad de la urbe pública con el tránsito peatonal, un 14% de las personas mencionan que la calidad de la localidad pública y la circulación peatonal es alta, mientras que un 47 % manifiestan un nivel medio y un 17.4% consideran alto la calidad de la urbe pública, y el tránsito peatonal se encuentra en un rango medio.

Se llegó a conclusiones aceptando la hipótesis por medio del coeficiente Rho de Spearman, la cual determinó una correlación significativa moderada de (0.00), ($R = 0.680$),

así mismo se explica un 46.24 % de variación, por lo que cada mejora en la calidad del espacio público, mejorará un 0,6539 en el movimiento peatonal.

(León y Porras, 2022). En su tesis de investigación. *Movilidad Urbana en la Calidad de Vida Urbana del Sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022*. Para optar el título profesional de Arquitectas. Universidad Peruana Los Andes. Huancayo – Perú.

El estudio pretende hallar la incidencia de la movilidad urbana sobre la calidad de vida urbana - sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo - 2022.

Para la investigación se usó el método de carácter científico, tipo aplicada, de nivel explicativo, y de diseño de investigación no experimental, transversal/correlación – causalidad, se empleó las fichas de observación, por lo que se usó la observación como técnica. El estudio se efectuó en 6 vías asociadas al Mercado Modelo - Huancayo. Como instrumento se utilizó la encuesta, se realizó dos tipos de conteos, el automático y el manual, ambos en diferentes periodos.

Como resultado, la movilidad es insuficiente: 49.1%, lo que incide directamente en una baja calidad de vida en la ciudad. Asimismo, el aspecto físico es inadecuado (35.1%), incidiendo directamente a un bajo prestigio de vida urbana. La apariencia en un 42.1% no corresponde al prestigio de vida, mientras que el 57.9% cree que el estado de apariencia no corresponde a la calidad de vida en las ciudades.

La funcionalidad se ubica en nivel incompleto: 50.9%, lo que afecta directamente el prestigio de vida en la urbe. El 74.6% de las condiciones funcionales no son proporcionales al prestigio de vida, mientras que el 25.4% se cree son poco adecuadas las condiciones funcionales para el prestigio de vida.

Con un 38.6% y nivel poco adecuado se halla el aspecto ambiental generando regular prestigio de vida en las urbes. El aspecto medioambiental con un (19.3%) para la calidad de vida urbana no es adecuado, mientras el (73.7%) alude que son poco adecuadas las aptitudes del aspecto ambiental para el prestigio de vida.

La conclusión a la que se llegó fue que es significativa la condición de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana, es entonces que se confirma la hipótesis, existiendo un valor correlacional de (0.725) con un nivel de incidencia de 65.7 %. En consecuencia, la movilidad vehicular afecta a diferentes modos de transporte y, además, este aumento no solo reduce el espacio de movilidad, sino que también afecta la salud pública.

(Veliz, 2023). En su tesis de investigación. *Caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo -2022*. Para optar el título profesional de Arquitectos. En la Universidad Peruana Los Andes. Huancayo – Perú.

La investigación tiene como objetivo dar a conocer el grado de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo 2022. Como objetivos específicos identificar el nivel de accesibilidad, el segundo objetivo es determinar el nivel de seguridad, el tercer objetivo es determinar el nivel de confort, finalmente, el cuarto objetivo es determinar el nivel de atractivo del lugar ya mencionado.

Se consideró el método científico, investigación de tipo: aplicada, el nivel es descriptivo, el diseño es no experimental. La población conformada por las 28 cuadras de la Av. Ferrocarril - Huancayo, abarcando desde el Sur a Norte, tramo río Chilca hasta el río Shullcas.

Como resultados se determinó que el grado de accesibilidad en el lugar de estudio, no es bueno, para la segunda dimensión se determinó que el nivel de seguridad es regular., para la tercera y cuarta dimensión se determinó que el nivel de confort y atractivo son malos.

Como conclusión el nivel de caminabilidad es malo, midiendo su nivel de por medio la “Calificación aprobada por la Agencia de Ecología Urbana” y otras instituciones.

(Pedraza, 2020). En su tesis de investigación. *Movilidad urbana peatonal en la Calle Real de la zona monumental en la ciudad de Huancayo 2018*. Para optar el título profesional de Arquitecto. En la Universidad Continental. Huancayo –Perú.

El propósito del estudio fue determinar la movilidad peatonal urbana, el lugar de estudio fue la Zona Monumental – Huancayo tramo Real, en el año 2018. Se uso la tipología de investigación científico, con diseño descriptivo / no experimental con métodos cualitativos y cuantitativos, siendo el nivel de investigación descriptivo – transaccional.

Los resultados analíticos obtenidos utilizando mapas de observación muestran que la movilidad peatonal no es uniforme, observándose una movilidad muy alta en el Jr. Puno al Jr. Loreto de la Z.M. La muestra se identificó en la calle Real, desde el Jr. Ayacucho hasta el Jr. Piura en la Z. M.

Como conclusión se describió la movilidad urbana peatonal dándole una suma importancia al transeúnte cuando transiten en el espacio público de la Z. M., mediante las dimensiones de funcionalidad, morfología y ambiental.

Llegando a la conclusión general el contexto de los peatones y el desplazamiento en la calle Real es no homogénea, y eso genera un alto flujo de peatones tramo Av. Breña - Jr. Lima.

(Ordaya, 2023). En su tesis de investigación. *Espacio público y Calidad de Vida Urbana en la Av. Miguel Grau de la provincia de Chupaca 2022*. Para optar el título profesional de Arquitecto. En la Universidad Peruana Los Andes. Huancayo – Perú.

El propósito del estudio es establecer la conexión de la calidad del espacio público y calidad de vida urbana en la Av. Miguel Grau en la provincia de Chupaca - 2022.

El método del estudio científico, de tipología aplicada, nivel correlacional, y diseño no experimental. Así mismo la población es finita, y está fundada por la cabeza de las familias de las viviendas en el tramo Iglesia Matriz de Chupaca y Plaza Principal. Se trabajo por cuadras de manera censal, dentro del área a intervenir.

Como resultado la calidad de los espacios públicos es mala, el (41.3%) cree que el estado de los espacios públicos es normal, por una parte, los entrevistados creen que la calidad de vida en las ciudades en la Av. Miguel Grau es mala en un 58.7%, mientras que otro porcentaje menciona que es regular en un 41.3%, manifestando que la calidad del espacio público tiene una relación de significancia con la calidad de vida urbana en la Av. Miguel Grau de la Provincia de Chupaca en el 2022.

La conclusión a la que se abordó es que se comprobó la relación significativa entre la calidad de vida urbana y el espacio público en la Av. Miguel Grau en Chupaca en el año 2022, cualificándola como una positiva correlación. Los servicios y la seguridad pueden desarrollar una calidad en las condiciones de vida urbana, por más que el espacio público cuente con espacios adecuadamente diseñados para las distintas actividades sociales.

2.1.2 Antecedentes Internacionales

(Fernández y Hernández, 2018). En su revista de investigación. *Estudio de la Movilidad Peatonal en un Centro Urbano: Un Caso en Costa Rica*. En la Universidad Nacional de Costa Rica. Costa Rica.

La investigación tiene como objetivo indagar la movilidad peatonal en el Centro de Guadalupe de Goicoechea, para caracterizar a los individuos peatonales y sus flujos. La recopilación de datos y encuestas de peatones nos permitirán comprender la movilidad de los peatones y establecer diferentes niveles de servicio para peatones en las aceras en el área de estudio.

El ámbito de estudio fue en el centro urbano del distrito de Guadalupe de Goicoechea en San José, Costa Rica. Como zona específica estudiada en el distrito Guadalupe, como muestra se instituye las avenidas 29 y 33 del sector definido, y las calles 39 y 67, así mismo las avenidas 33 y 35, y entre calles 51 y 53, finalmente las avenidas 33 y 35 y entre calles 65 y 67.

En esta investigación la encuesta fue el instrumento que se usó, realizándose dos tipos de conteos, el automático y el manual, ambos en diferentes periodos.

Como resultados los transeúntes mayormente realizan viajes intermodales en un 79 % de este porcentaje solo el 86% usan medios como el autobús. Las principales causas para transitar por este espacio es realizar compras e ir y volver al centro de trabajo.

Los peatones andan a pie entre 5 y 35 minutos siendo más importante el tiempo que la distancia recorrida.

Las aceras estudiadas en un 13% tiene un ancho mínimo de 1,20 m hasta 1.50m, mientras que las veredas de 1.20m corresponde al 33%, finalmente los que tienen un ancho mayor a 1.50m comprende un 54 %. Sólo el 33% de las aceras encuestadas tenían un ancho de tránsito menor que el ancho diseñado para peatones (0,60 m).

Los mayores volúmenes peatonales son en las mañanas desde las 4:00 am hasta las 11:00 pm debido a la cercanía con las escuelas, servicio médico, comercios, paradas de buses y la zona residencial. En los días sábados el volumen alto es desde las 8:00 am a las 2:00 pm y los domingos hay más variabilidad en las tardes y noches.

Las conclusiones permiten indagar la movilidad peatonal en el centro de Guadalupe de Goicoechea. Los individuos se caracterizan por las características de senderismo y arroyos. De manera similar, a las aceras estudiadas se les asignaron diferentes niveles de servicio peatonal, y de manera similar se reconoció las aceras con mayor número de peatones en el área estudiada. Con base en los resultados, es posible desarrollar un plan general de circulación peatonal en el área de estudio.

Tras las encuestas a los peatones le motivan caminar los arbolados, áreas verdes, iluminación, semáforos y los lugares de ocio. De la misma forma los lugares más transitados generan mayor seguridad y comodidad; así mismo la capacidad de las aceras de contar con anchos adecuados, ello también genera seguridad.

Durante la semana se verifica, cómo el número de individuos aumenta de lunes a jueves y disminuye los viernes, sábados y domingos.

(Paydar, Rodriguez, y Kamani, 2022). En su revista de urbanismo. *Movilidad peatonal en Temuco, Chile: contribución de densidad y factores sociodemográficos*. Para la Universidad de Chile. Chile.

El propósito del estudio fue evaluar la influencia de los factores sociodemográficos, el entorno dinámico familiar, densidad de población y residencial. Los factores anteriores se consideran en función al objetivo de promover los viajes a pie.

El ámbito de estudio fue Temuco, la capital de Araucanía, ubicado al Sur de Chile siendo una ciudad de tamaño regular con aproximadamente 283 mil habitantes. Empleando la Encuesta Origen Destino Hogar y Viajes del Ministerio de Transporte, efectuada en Temuco el 2013, considerando 1.721 casos como muestra, en un radio de 200 m alrededor del hogar EOD. Se utilizó como instrumento la encuesta origen destino (EOD)

Los resultados muestran una correlación entre una superior movilidad peatonal y los hogares de escasos ingresos. Se encontró asociación entre una gran movilidad peatonal y factores como la edad, el sexo, el permiso de conducir y la posesión de un vehículo en casa, entre otros factores. Además, se encontraron asociaciones con entornos domésticos dinámicos y densidad de vivienda. Estos resultados pueden contribuir al debate actual sobre política urbana, en particular identificando la combinación de factores que tienen un mayor impacto en el mayor uso de caminar como medio de circulación en la urbe.

Posterior a la encuesta de los individuos que cuentan con ingresos, el 63.8% es de nivel de escasos ingresos, la mayoría de los encuestados viven en casa (90,2 %), mientras que el 8,4 % reside en propios departamentos. En ambos casos mencionados, la gran parte es dueño del espacio en que reside en un (74,8 %). Y un 83.4% no tiene licencia de conducir, y un 66.6% no cuenta con vehículo propio. La mayoría cuenta con educación básica y media (91,7%). Finalmente, existe un alto nivel de correlación con el entorno para caminar, debido a que la mayoría de ellos vivieron más de un año en su vivienda (93,1 %). La caminabilidad es mayormente para destinos educativos, dirigirse al trabajo e ir de compras.

La edad mostró la correlación positiva significativa más alta con la movilidad peatonal evidenciando que los individuos con mayor edad caminan más que las más jóvenes en este lugar. Así mismo, los resultados dan a conocer que los varones caminan mucho más que las damas. La presencia de una gran cantidad de habitantes en la vivienda se relaciona con una gran movilidad peatonal. Las personas que trabajan caminan significativamente más que los que no trabajan. Las personas caminan mucho menos cuando poseen algún tipo de vehículo al igual que caminan más son las que no tienen licencia de conducir.

En términos de factores sociales, la proporción de viajes a pie con respecto al total de viajes a casa tiene una correlación positiva significativa con la probabilidad de viajar caminando. Finalmente, la densidad de población constata una correlación positiva significativa con la distancia caminada, lo que sugiere que los aumentos y/o disminuciones en la densidad de población están asociados con aumentos y/o disminuciones en la movilidad humana a pie en esta ciudad.

Como conclusiones se identificaron factores que se correlacionaban positivamente con un aumento en el número de viajes a pie. Los resultados mostraron que la mayoría de las personas que viajaban en Temuco provenían de familias de bajos ingresos, la mayoría de las cuales no contaba con licencia de conducir ni vehículo propio. Por ello, se determinó el impacto de diferentes factores sociodemográficos en la movilidad de los peatones, como el sexo, el empleo, la edad, el tipo de residencia y la posesión de un permiso de conducir. Por lo dicho, el nivel de afectación a la movilidad peatonal varía según el destino; Encuentre tres direcciones principales (educativa, profesional y de consumo).

Se ha encontrado una asociación entre la capacidad para caminar y un ambiente hogareño activo. De manera similar, las personas que viven en apartamentos van de compras con más frecuencia que las personas que viven en casas.

(Reyes, 2018). En su tesis de investigación. *Calidad de vida urbana en las zonas marginadas de las ciudades de las fronteras Norte y Sur de México*, para obtener el grado de Maestro en estudios de población, realizada en El Colegio de la Frontera Norte. Tijuana – México.

La investigación tiene como objetivo principal tasar un índice que proyecte el estado de la calidad de vida urbana de las autoridades de hogar en lugares urbano-marginadas de la urbe de las fronteras norte y sur de México.

El tipo de investigación es aplicada. El ámbito de estudio fueron las fronteras Norte y Sur de México. El ejemplar es correspondiente a 1,071 observaciones establecido por 33 ciudades (370 polígonos) esto se midió en seis ciudades localizadas en zonas de la frontera. Se utilizó como instrumento la encuesta – cuestionario.

Como resultados se exponen las relaciones de la significancia entre las variables subjetivas y objetivas. Por lo que se considera el agrado de los individuos como un reflejo de las condiciones en las que habitan.

Las variables relacionadas con la satisfacción con elementos físicos del entorno urbano inmediato mostraron una relación positiva con la presencia de elementos similares. De manera similar, las variables concatenadas con la satisfacción con las relaciones sociales tienen toda una relación desfavorable con la aparición de conflictos sociales.

En la frontera Sur existe una positiva calidad de vida urbana a diferencia que en el norte. Las ciudades que fueron seleccionadas en el sur existen un desarrollo económico muy alto, parecido al de las ciudades que se ubican en la frontera norte. Por el norte, las ciudades con más alta calidad de vida urbana son en orden de importancia Juárez, Tijuana y Reynosa y en el sur Tuxtla Gutiérrez, Cancún y Del Carmen.

En ambas fronteras la que tiene un mayor nivel es la dimensión social. Más aún en el sur existe una desfavorable diferencia. Mientras que en el sur en el tema ambiental y económica, hay un mayor grado que en el norte. En las ciudades del norte presentan grandes diferencias entre esas mismas ciudades con relación a cada dimensión, mientras en tanto en el sur no son tan marcados. En el caso de Reynosa es necesario la infraestructura, la seguridad, el empleo y ocupación., en Tijuana necesita atención en la limpieza, seguridad, empleo y ocupación. Del mismo modo Juárez en lo que es la accesibilidad, seguridad, empleo y ocupación.

Los resultados del análisis del ICVU muestran que las características de las cabezas de las viviendas en áreas urbanas desfavorecidas en el espacio de las fronteras norte y sur de México conservan comportamientos distintivos e incluso tienen similitudes.

Las conclusiones del ICVU muestran que las características de los representantes de vivienda en áreas urbanas desfavorecidas en el espacio de las fronteras norte y sur de México mantienen diferencias e incluso similitudes en el comportamiento. En resumen, por tratarse de zonas urbanas marginadas, sus puntajes ICVU son en algunos casos superiores a 0.05, como en Juárez y Tuxtla Gutiérrez; En cuanto a las variables educación, género e ingreso, se comportan de la misma manera en ambas fronteras. Sin embargo, otros funcionan al revés o viceversa. Por ejemplo, en la variable etárea del Norte, los jóvenes tienen mejor calidad de vida en la ciudad que otros grupos etarios y lo mismo ocurre con los jefes de mayor edad, mientras que en la frontera Sur aquellos con circunstancias privilegiadas, adultos y adultos mayores. con ICVU bajo

Es claro que en las ciudades del norte la diferencia en desigualdad es mayor porque hay ciudades con peores condiciones que las ciudades del sur. Mientras que, en el norte, Juárez es la que tiene mayor calidad de vida urbana, seguida de Tijuana y Reynosa en ese orden. Similarmente, en Juárez, la calidad de vida urbana es inferior a la de Tuxtla Gutiérrez, Tijuana es inferior a la de Cancún y Reynosa es inferior a la de Del Carmen.

En cuanto a aspectos, en ambas fronteras destaca el aspecto social como más favorable, mientras que el aspecto económico es el más desfavorable. La frontera sur se caracteriza por una gran calidad de vida urbana y ambiental que el lado norte.

(Moscoso 2018). En su tesis de investigación. *La Movilidad peatonal en el centro histórico de Cuenca - Ecuador*. Para optar el título de magister en diseño arquitectónico y urbanístico, En la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.

El estudio tuvo como objetivo explorar y probar proyectos de intervención mediante del análisis del comportamiento del transeúnte, reconociéndolo como el fundamental

iniciador en el diseño de la conexión de la calle Padre Aguirre en Cuenca, buscando lograr el equilibrio entre la naturaleza y la naturaleza. el desarrollo socioeconómico.

El ámbito de estudio fue en el centro Histórico de Cuenca. Dentro del Centro Histórico se encuentra emplazada el núcleo de la Calle Padre Aguirre zona de estudio que conecta con el Centro Histórico, Barranco y Ejido. Se utilizó como instrumento la ficha de observación.

Como resultado de acuerdo al análisis realizado en la tabla, se determina que todos los tramos deben ser intervenidos, pero los tramos con mayor prioridad son los Tramos 1, Tramo 3 y Tramo 4. Los estudios realizados en esta tesis, ha generado nuevos conocimientos sobre las preferencias de los usuarios en los espacios públicos, razón por la cual, en la propuesta se elaboró estrategias de diseño a nivel urbano arquitectónico, en donde se rompen las barreras y obstáculos, para generar una movilidad continua y sin contratiempos, convirtiéndose en un corredor dinámico.

Como conclusión la investigación permitió trazar ideas y propuestas, que han sido objeto de diversos estudios donde se prioriza al peatón siendo la base principal para la ejecución del diseño que se propone. En esta investigación se tomó en cuenta como el peatón circula por los espacios públicos, con la finalidad de obtener parámetros de diseño aplicables para el corredor, y la evaluación del funcionamiento de las plazas que se encuentran en la Calle Padre Aguirre.

Es por ello que se evidenció mediante la observación la circulación del peatón de un espacio a otro, así como los obstáculos generados por el mobiliario y otros elementos que desfavorecen recorrer a pie con seguridad, la permanencia del individuo en un determinado espacio, la conexión con el borde público, la actividad comercial, el flujo peatonal, etc.

Teniendo en cuenta estas variables se puede proyectar lugares públicos de la mejor manera, con el propósito de producir en los espacios características propicias para el uso de las personas.

(Rojas y Segura 2019). En su investigación. *Estudio de movilidad peatonal: dinámicas del desplazamiento de estudiantes y empleados de la Universidad Católica de Colombia en las inmediaciones de la Institución en Bogotá - Colombia.* Universidad Católica de Colombia, Bogotá - Colombia.

El objetivo general del estudio fue analizar las condiciones de circulación de peatones y la infraestructura para asegurar la calidad y seguridad del tráfico en la Universidad Católica de Colombia.

La investigación se basará en estudios de observación permitiendo localizar comportamientos al momento que las personas transitan. Así mismo se utilizará encuestas para diagnosticar el grado de percepción. Se utilizo métodos cuantitativos / cualitativos para la recoger de datos.

El área de estudio se ubica próximo a la Universidad Católica de Colombia en Bogotá, en las ciudades de Teusaquillo y Chapinero. De igual forma, se realizarán pruebas en la Ruta 47, entre las carreras 13 y 16. Se utilizó como instrumento la encuesta, realizándose dos tipos de conteos, el automático y el manual, ambos en diferentes periodos.

Como resultados para la zona Calle 47 con carrera 13 los andenes y la vi amo están en buenos estados el tiempo de durabilidad de luz roja es mayor en la esquina del semáforo de esas calles. Para la calle 47 con Av. Caracas existe ondulaciones de la capa asfáltica encontrándose deterioradas las señalizaciones horizontales, en este caso el semáforo en verde tiene mayor tiempo de durabilidad. En la "Zona Calle 47 con Carrera 15B", en el tramo circundante se señala la disminución del espacio del andén debido a los estacionamientos de las motos y comerciantes informales en las horas nocturnas. En la "Zona Calle 46 A con carrera 16" la infraestructura peatonal no es nada eficiente, se encuentra sin señalizaciones verticales ni horizontales, el estado de los andenes está deteriorada.

Bajo la encuesta de la percepción se obtuvo los siguientes resultados con relación a las sensaciones de seguridad vial de los peatones. Un 72.3% de personas indicaron que si se vieron en la necesidad de caminar sobre la calzada vehicular. EL 65.4% consideran que la señalización existente a lo largo de la calle 47 entre carreras 13 y 16 no es clara ni suficiente.

Un 82.3% considera que no se puede transitar con comodidad y seguridad en las sedes de la universidad. Así mismo un 80.8% de los encuestados perciben la interacción de vehículos y peatones en la calle 47 de una manera peligrosa sin suficiente espacio para caminar.

El 70% no considera segura la interacción entre ciclistas, peatones y vehículos en la esquina de la sede 4. El 77.7% no considera adecuado el uso que se le da a lo largo de la Calle 47 donde la mitad del carril vehicular es usado para parquear vehículos pese a la existencia de parqueaderos alrededor de la zona. Finalmente, en su mayoría un 34.6 % están de acuerdo con la solución de ampliar los andenes. Por tanto, podemos constatar el malestar que provoca el desplazamiento de estudiantes, profesores y personal administrativo entre las instalaciones universitarias: existe una sensación generalizada de incertidumbre debido al espacio disponible para los desplazamientos. El escenario en las vías de llegada es muy reducido.

Las conclusiones a las que se llegaron fueron de tener en cuenta el proceso de mejora en movilidad a través de la capacitación y cumplimiento de normas para actores viales, peatones, conductores. De la misma forma ejecutar proyectos permitiendo la mejora de infraestructuras, señalización, servicio brindado, etc. para la acrecentar las condiciones de vida. Para del cruce peatonal de la Av. Caracas con calle 47 existe conflicto al momento de girar los vehículos para el norte en cuanto al cruce de los carriles ya que son cuatro. Por lo que el semáforo asegura un mejor cruce con tiempos determinados. También se considera la reevaluación de los tiempos de los semáforos. Así mismo se propone la implementación de cruce en la calle 47 intersección carrera 13 permitiendo un cruce seguro para los peatones.

Es necesario prestar atención a las etapas de reconstrucción de la infraestructura, ya que en algunas zonas la superficie de la carretera se está deteriorando y es necesario mejorar las señales de velocidad máxima en la ruta 15.

2.2 Bases Teóricas o Científicas

Movilidad Peatonal

“La movilidad peatonal o entorno peatonal son espacios vinculadas al desplazamiento o movilización del transeúnte o del peatón y a las formas electivas que se pueden usar” (Borst et al., (2009) citado por Talavera, Soria y Valenzuela, 2012). Tales entornos peatonales son caracterizados por tener preferencia hacia el peatón como la fundamental forma de desplazamiento.

Al caracterizar la movilidad peatonal, se considera diferentes factores de diseño urbano, estos repercuten en la conducta del peatón al momento de desplazarse (Borst et al., (2009); citado por Talavera, Soria y Valenzuela, 2012), y “como consecuencia de la relación intensa y a su vez directa que el peatón conserva con la ciudad a través de sus sentidos, permitiendo que haya interacción entre los peatones” (Gehl, (1971) citado por Talavera, Soria y Valenzuela, 2012), así mismo participar de la actividades comerciales y culturales en las calles o pudiendo apreciar su entorno arquitectónico y natural, por lo que la movilidad peatonal está diseñado para observar las peculiaridades singulares de los itinerarios, facilitando que tengan una propia identidad (Lynch, (1960) citado por Talavera, Soria y Valenzuela, 2012).

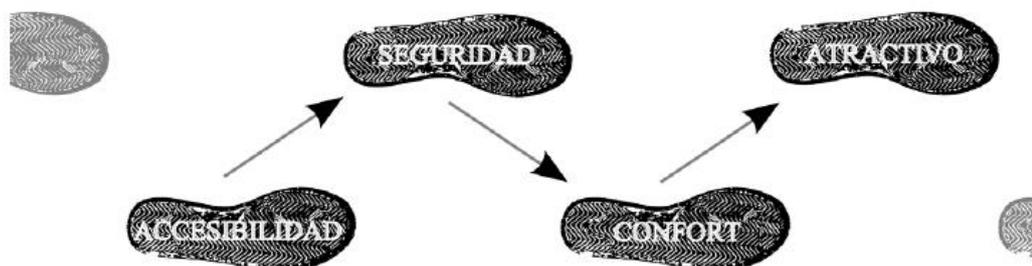


Figura 2.5 Aspectos de movilidad peatonal

Fuente: Tomado de la revista de Talavera, Soria y Valenzuela. titulada “La calidad peatonal como método para evaluar la movilidad peatonal. 2012”

Accesibilidad

Hacen referencia a los “rasgos pertenecientes a la particular existencia de una estructura peatonal, los desniveles, el ancho o los materiales utilizados”. (Talavera, Soria y Valenzuela, 2012b).

Seguridad

Es el segundo aspecto condicionante asociada con el tráfico, como factores de circulación y la velocidad que tienen consecuencias sobre el desplazamiento a pie en la vía pública, determinando la percepción sentirse seguro. “Este aspecto se incluye en el diseño urbano para minimizar las intolerancias entre las formas de transporte, actuaciones como el templado del tráfico, reducción de la velocidad o el espacio compartido, y demás, esto también trascienden de manera positiva en la magnitud y en la variedad de funciones urbanas” (Talavera, Soria y Valenzuela, 2012c)

Confort

Como condicionante de la movilidad peatonal puede fragmentarse en tres ramas: físico, psicológico y fisiológico. En el corazón de aquellas, se pueden ubicar indicadores asociado al confort, ocupando un papel destacado los temas climáticos. “Estas variables pueden ser reguladas por medio de componentes del diseño urbano como el arbolado creando sensaciones de encajonamiento en, la orientación del flujo peatonal, definiendo las vías, que a su vez generará sensaciones como seguridad e intimidad. Así mismo se puede lograr un mayor carácter, desde una observación opuesta, en algunas ocasiones, el confort para el peatón es examinado desde aquellas variables que producen estrés en el peatón y que en

muchos casos están asociados con el tráfico, tales como son el ruido y la polución.” (Talavera, Soria y Valenzuela, 2012d)

Atractivo

Se refiere a los paisajes urbanos, donde estos generan un atractivo al momento de transitarlos. Es entonces que desarrollan un papel importante en las personas que caminan, debido a que permite que interaccionen entre así mismo que participen en actividades comerciales y/o culturales de las ciudades. “Los usos comerciales son puntos de atracción para la gente. Sin embargo, se determina una fuerte asociación entre el diseño de la calle y los usos comerciales que permiten incentivar el comercio por lo que este tipo de espacios resulta determinante para atraer peatones” (Talavera, Soria y Valenzuela, 2012e).

Calidad De Vida Urbana

Una primera definición que considera a la “calidad de vida como el nivel de satisfacción que da posibilidades de satisfacción a la sociedad. Bajo esa definición se entiende como calidad de vida urbana a las condiciones favorables que dirigen la conducta del lugar habitable en diferentes campos. Donde es consecuencia de la interrelación de indicadores para la configuración de un hábitat saludable, confortable y capaz de satisfacer la vida humana individual y la integración social en el medio urbano” (Luengo (1998) citado por Leva, 2005).

Existen cuatro dimensiones de la calidad de vida que son, “las condiciones ambientales, condiciones materiales colectivos, condiciones económicas y condiciones sociales” (Leva, 2005)

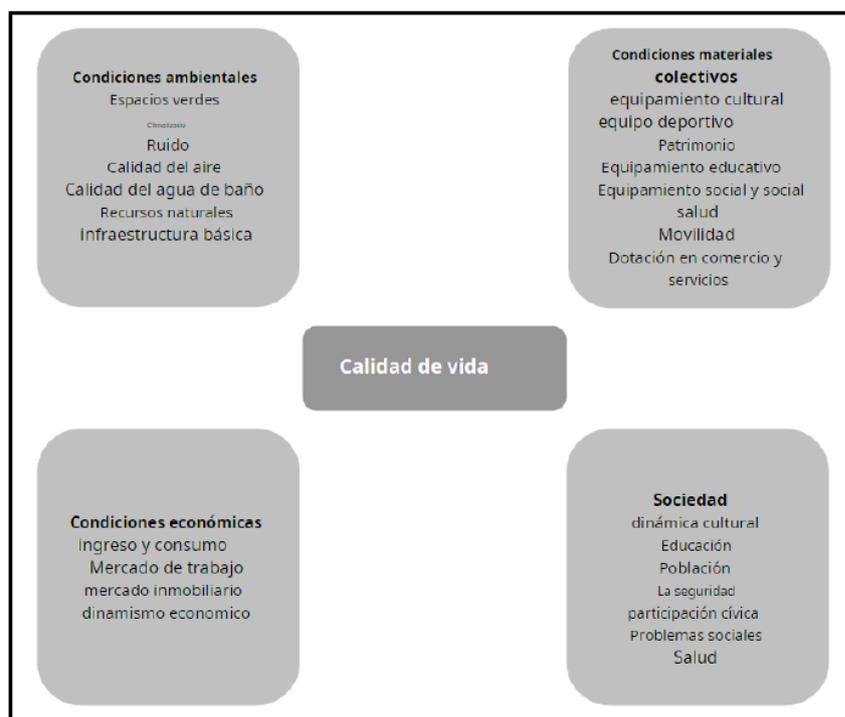


Figura 2.6 Dimensiones de la calidad de vida urbana

Fuente: Revista de Leva G. titulada Indicadores de Calidad de Vida Urbana, 2005.

Condiciones Ambientales

Esta primera condición está relacionada al medio ambiente, refiriéndose a los aspectos físicos y naturales de la ciudad como vienen siendo el agua, aire, las áreas verdes y los residuos sólidos (Leva 2005b).

Condiciones Materiales Colectivas e individuales

Esta segunda dimensión se relaciona con las infraestructuras y los equipamientos urbanos, asociadas a los aspectos de vida colectiva en las ramas de cultura, deporte, educación, salud, comercio, patrimonio, transporte y de servicios. (Leva 2005c).

Condiciones Económicas

Esta condicionante económica analiza como núcleo de actividad económica a la ciudad las cuales derivan de los ingresos y consumos de los pobladores en el mercado, en sus trabajos, vivienda o diferentes dinámicas económicas (Leva 2005d).

Condiciones sociales

Esta dimensión se basa en la interacción entre las personas y la participación ciudadana, así mismo la dinámica cultural. Así mismo diferentes autores como (Gehl (2014) citado por Leva, 2005). “menciona que la interacción de las personas en un aspecto social realizando actividades sociales mejoran la calidad de vida ayudando a propiciar espacios más activos y dinámicos” (Leva 2005e).

2.3 Marco conceptual

Movilidad peatonal

“La movilidad peatonal es la forma de transporte y desplazamiento en el que el medio más importante es no motorizado, pero no es el único, así mismo es fundamentado en el movimiento a pie a través de la vía pública”. (Talavera, Soria y Valenzuela, 2012f)

Templado de tráfico

“Es un conglomerado de medidas dirigidas a disminuir la intensidad y velocidad de los vehículos motores, hasta hacerlos armonizables con las actividades que se producen en el viario. Tiene como objetivo la mejora de la calidad de vida de las áreas residenciales, reduciendo grandemente el número de accidentes”. (Institución de Vía Pública, 2000)

Caminar

“Caminar es un tipo de transporte o tipo de desplazamiento, en situaciones cotidianas la gran parte de las personas normalmente recorre una distancia de 400 a 500 m.” (Gehl 2006b)

Confort

El confort es el aquello que nos faculta de comodidad y genera bienestar físico o material que proporcionan determinados momentos, circunstancias u objetos. (DRAE 2014)

Seguridad

La seguridad viene de la cualidad de seguro, es decir que ofrece confianza, un lugar libre del peligro. (DRAE 2014b)

Accesibilidad

La accesibilidad es la cualidad de accesible, es decir que es de fácil acción de ingreso o entrada. (DRAE 2014c)

Atracción

La atracción es la acción de atraer o la atribución de alguna singularidad que agrada a las personas o al público. (DRAE 2014d)

Calidad de vida

“La calidad de vida es definida como el bienestar personal a consecuencia de la satisfacción o insatisfacción con áreas que son importantes para la persona.” (Ferrans (1990) citado por Urzua , 2012)

Calidad de vida urbana

“Son las condiciones óptimas que definen las sensaciones de confort, en lo biológico y psicosocial dentro del espacio, donde el individuo habita e interactúa, que están estrechamente asociadas a un determinado nivel de satisfacción de unos servicios y a la percepción del espacio habitable” (Pérez (1999) citado por Talavera, Soria y Valenzuela, 2012)

Nivel de Ruido

“El ruido ambiental también tiene efectos conductuales y fisiológicos menos evidentes, pero no menos importantes, como la falta de atención, el cansancio o la irritabilidad. Los niveles elevados de ruido también pueden activar los sistemas fisiológicos, provocando aumento de la presión arterial, aumento del ritmo cardíaco y vasoconstricción”. (OMS, 1999).

Capítulo III

3. Hipótesis

3.1 Hipótesis General:

La movilidad peatonal incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

3.2 Hipótesis Específicas:

La accesibilidad incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

La seguridad incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

El confort incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

El atractivo incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

3.3 Variables:

3.3.1 Definición conceptual de las variables

Movilidad peatonal (Variable independiente): “La movilidad peatonal o entorno peatonal son espacios vinculados al desplazamiento a pie y a los modos alternativos de éste” (Borst et al., (2009) citado por Talavera, Soria y Valenzuela, 2012c).

Calidad de vida urbana (Variable dependiente): “Son las condiciones favorables que dirigen la esencia del espacio habitable. Para la conformación de un hábitat saludable, confortable y con la capacidad de satisfacer la vida humana en la interrelación social del medio urbano” (Luengo (1998) citado por Leva 2005b)

3.3.2 Definición operacional de las variables

Movilidad peatonal (Variable independiente): La movilidad peatonal se refiere al modo en que una persona se desplaza sin usar un medio motorizado por medio de la vía pública, analizada a través de la accesibilidad, seguridad, confort y la atracción.

Calidad de vida urbana (Variable dependiente): Es el estado óptimo donde las sensaciones de confort, biológico y psicosocial de un individuo está asociada al nivel de satisfacción de los servicios y a la percepción de habitabilidad evaluados a través de diferentes condiciones como el ambiental, material, económica y social.

3.3.3 Operacionalización de las variables

Tabla 3.1 Matriz de operacionalización de la variable movilidad peatonal

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Definición	Indicadores
Movilidad peatonal	“La movilidad peatonal o entorno peatonal son espacios vinculadas al desplazamiento peatonal y a los modos alternativos de éste” (Borst et al., (2009) citado por Talavera, Soria y Valenzuela (2012)).	La movilidad peatonal se refiere al modo en que una persona se desplaza sin usar un medio motorizado por medio de la vía pública, analizada a través de la accesibilidad, seguridad, confort y la atracción.	Accesibilidad	Son los aspectos relativos a la existencia de una infraestructura física peatonal. Talavera, Soria y Valenzuela (2012)	Pendiente
					Anchura
					Material
			Seguridad	Relacionada con el tráfico, como factores de velocidad y de circulación, determinando la sensación de seguridad que tienen. Talavera, Soria y Valenzuela (2012).	Velocidad de circulación
					Templado de tráfico
			Confort	vinculadas al confort climáticas que pueden ser reguladas por medio de elementos del diseño urbano generando sensaciones, definiendo vías y logrando un mayor carácter. (Raggam et al., 2007) y la contaminación. Talavera, Soria y Valenzuela (2012)	Físico
					Psicológico
					Fisiológico
			Atracción	Relacionado a los paisajes urbanos que generan recorridos atractivos para los peatones permitiendo la interacción entre las personas con diferentes actividades. Talavera, Soria y Valenzuela (2012)	Usos comerciales
					Usos Culturales

Tabla 3.2 Matriz de operacionalización de la variable calidad de vida urbana

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Definición	Indicadores
Calidad de vida urbana	“Son las condiciones óptimas que dirigen el comportamiento del espacio habitable. Para la conformación de un hábitat saludable, confortable y con la capacidad de satisfacer la vida humana en la interacción social del medio urbano” (Luengo (1998) citado por Leva, 2005)	Es el estado óptimo donde las sensaciones de confort, biológico y psicosocial de un individuo está vinculada a un grado de satisfacción de los servicios y a la percepción de habitabilidad evaluados a través de diferentes condiciones como el ambiental, material, económica y social.	Condiciones ambientales	Relacionado al medio ambiente, referido a los aspectos físicos y naturales de la ciudad. (Leva 2005).	Espacios verdes públicos Longitud de calles arboladas Residuos sólidos Calidad de aire
			Condiciones materiales colectivos e individuales	Relacionada a las infraestructuras y equipamientos urbanos, con las condiciones de vida colectiva. (Leva 2005)	Accesibilidad al servicio de salud, educación y cultura. Establecimientos comerciales y financieros
			Condiciones económicas	Relacionada a los ingresos y consumos de los pobladores y diferentes dinámicas económicas. (Leva 2005)	Dinamismo económico
			Condiciones sociales	Son las interacciones y participaciones entre los ciudadanos, y las dinámicas culturales. (Leva 2005)	Participación de espectáculos, actividades culturales y cívicos. Seguridad por accidente de tránsito

Capítulo IV

4. Metodología

4.1 Método de investigación:

El método de investigación en este estudio es el método científico. La investigación se plantea desde la perspectiva de un enfoque cuantitativo con el objetivo de comprender la frecuencia entre dos variables a través de la percepción.

“El método científico, es una serie de procedimientos que plantean problemas científicos y se ponen a prueba mediante herramientas de trabajo” (Tamayo, 2004).

4.2 Tipo de investigación

Es aplicada, porque este tipo de investigación, lleva a la práctica las teorías generales, pretendiendo dar respuesta de manera práctica a los problemas de múltiples índoles de la vida real, enfatizando en lo social. Por lo general estas investigaciones se enfocan en mejorar la calidad de vida (Rodríguez, 2022).

Conocida como el tipo de investigación empírica, ya que adquiere la aplicación del conocimiento obtenido con la idea de consolidar el saber para resolver una determinada situación (Rodríguez, 2022).

4.3 Nivel de investigación

Es de nivel explicativo, (Hernández, 2006) “donde lo principal es explicar porque se manifiesta un fenómeno y las condiciones en la que ocurre, o porque existe relación entre dos o más variable.”

4.4 Diseño de la investigación

Es de tipo no experimental/ transversal/transeccional/ correlacional-causal; “El diseño no experimental se efectúa sin operar deliberadamente, es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural para posteriormente analizarlo. También es transversal porque recolecta datos en un determinado momento, un tiempo único. La finalidad es describir variables y analizar su repercusión en un momento determinado” (Hernández, 1994). Además, (Hernández, 1994b) “El diseño de la investigación es correlacional-causal, teniendo como objetivo describir las relaciones entre dos o más variables en un momento determinado”.

Estos diseños describen relaciones entre las variables en un momento determinado a veces únicamente en términos correlacionales, otras en función a la relación causa- efecto siendo estas causales.

Causa	Efecto
(Movilidad Peatonal)	(Calidad de Vida Urbana)
X	Y

4.5 Población y muestra

La población está conformada por el Sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo. Se tomará en consideración las vías principales del sector que se encuentran en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

4.5.1 Universo

En este caso, el Universo correspondería a toda la población de El Tambo.

4.5.2 Población

Es un grupo de sujetos del mismo tipo, determinado sobre la base de una investigación. “La población es el total del fenómeno que se va a estudiar, estos tienen una característica común la cual es estudiada” (Tamayo, 2004b).

Para hallar para población estudiada se determinó que era una población finita, se consideró según la plataforma Sigrid una delimitación del sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida -El Tambo, dando una población de 1086 habitantes en el sector mencionado.

Tabla 4.3 Cantidad de población del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

Indicador censo nacional 2017	Absoluto	%
Viviendas particulares	310	-
Población total	1086	-
Hombres	495	46%
Mujeres	591	54%

Fuente: Basado en el INEI - Elaboración propia - Principales indicadores del censo año 2017

4.5.3 Muestra

La muestra es tomada de una población cuantificada, si no se pueden identificar las entidades de la población, la muestra se considera representativa. La muestra revela los rasgos más característicos de la población de la que procede, lo que sugiere que es la más representativa. (Tamayo, 2004c).

“El tipo de muestra que se uso fue probabilística, es decir, todos los elementos que se pretenden estudiar cuentan la misma posibilidad de formar parte de la muestra, para ello aleatoriamente se es escogida.”. (Hernández, Fernández y Baptista, 2006).

4.5.4 Técnicas de muestreo

Tras la selección de la muestra se empleará una fórmula que consiste en hallar la población finita:

$$n = \frac{N Z^2 p * q}{d^2 (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

n = Muestra

N = Población

Z = Valor de Z crítico o nivel de confianza, ver tabla del área de la curva normal.

p = Proporción aproximada del fenómeno en estudio de la población de referencia.

q = Proporción de la población de referencia que no presenta el fenómeno de estudio (1-p).

d = Nivel de precisión absoluta

El valor de confianza para Z es del 95 % correspondiente a 1.96.

$$n = \frac{1086 \times 1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}{0.05^2 \times (1086-1) + 1.96 \times 0.5 \times 0.5} = 284$$

La muestra hallada es de 284 personas, éstas serán entrevistadas dentro del Sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

4.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Como técnica se utilizó la encuesta, “que viene siendo preguntas orales o escritas para un determinado universo o muestra de individuos con caracteres en común, teniendo como objetivo la obtención de información de estas”. (Briones,2002).

El instrumento que se utilizó es el cuestionario, que según (Chasterauneuf (2009) citado por Hernández, 2003) “es un conjunto de ítems que se plantea para evaluar las variables”. Así mismo mediante la escala de Likert, conformadas por ítems que solicita la reacción que los individuos participantes y esta determinadas por una escala de respuestas (Hernández *et al.*, 2014) se utilizó para determinar las respuestas de las encuestas.

Se evaluó la confiabilidad de los instrumentos a través de tres juicios de expertos, así mismo por medio del coeficiente del alfa de Cronbach, donde se utilizaron valores para medir cada uno de los instrumentos desde un rango de confiabilidad nula hasta una confiabilidad perfecta.

Tabla 4.4 Valoración de la confiabilidad de ítems a través el coeficiente de Alfa De Cronbach

Valores del alfa de Cronbach	Interpretación de los ítems alcanzados
[0.53 a menos]	Confiabilidad nula
[0,54; 0,59]	Confiabilidad baja
[0,6; 0,65]	Confiable
[0,66; 0,71]	Muy confiable
[0,72; 0,99]	Excelente confiabilidad
[1]	Confiabilidad perfecta

Fuente: Elaboración propia.

Como instrumento para la movilidad peatonal se consiguió un valor en el Alfa de Cronbach de 0.87, indicando que es de “Excelente confiabilidad”, por lo que el instrumento es adecuado.

Tabla 4.5 Instrumento de movilidad peatonal, basado en el Alfa de Cronbach

Alfa de cronbach	N° de elementos
.87	13

Fuente: SPSS 2021.- Elaboración propia

Para el instrumento de calidad de vida urbana se consiguió en el Alfa de Cronbach un valor de 0.81, ubicado en el rango de “Excelente confiabilidad”, por lo que el instrumento es adecuado.

Tabla 4.6 Instrumento de calidad peatonal, basado en el Alfa de Cronbach

Alfa de cronbach	N° de elementos
.81	12

Fuente: Elaboración propia basado datos estadísticos SPSS 2021.

4.7 Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Para el procesamiento se usaron programas como el Excel y el SPSS 2021 V.26, que sirvieron para procesar los datos que se recopiló de los instrumentos. Así mismo se utilizó el coeficiente de Rho de Spearman, debido a que es un estudio explicativo donde busca medir el grado de asociación entre las dos variables.

4.8 Aspectos éticos de la investigación

Se ha revisado el Código de Ética de la Universidad de Los Andes Perú en cuanto a principios y estándares. Como verá, esta investigación se basa en la honestidad y la responsabilidad durante todo el proceso de recopilación de datos.

Capítulo V

5. Resultados

5.1. Descripción de diseño tecnológico

Se utilizaron los programas SPSS y Excel como equipo tecnológico para la obtención de los resultados.

5.2 Descripción de resultados

Movilidad peatonal

Tabla 5.7 Movilidad peatonal en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Inadecuado	204	71,8	71,8	71,8
	Relativamente adecuado	77	27,1	27,1	98,9
	Muy Adecuado	3	1,1	1,1	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable movilidad peatonal en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”

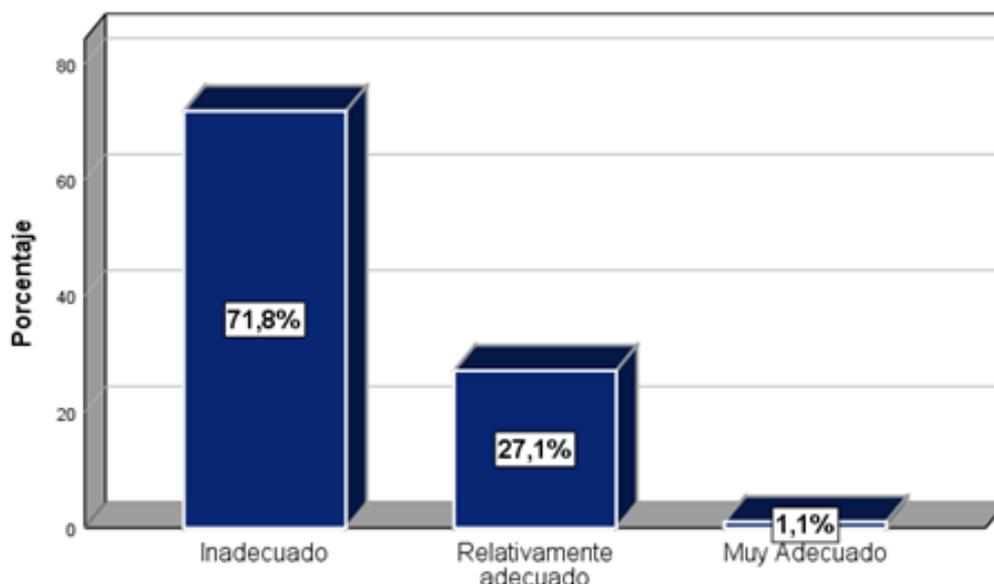


Figura 5.7 Movilidad peatonal en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable movilidad peatonal en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

En la figura 1 se presentan los resultados descriptivos de la movilidad peatonal en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 71.8% de los encuestados, la movilidad peatonal es considerada inadecuada, mientras que el 27.1% la percibe como relativamente adecuada. Solo el 1.1% de los encuestados considera que la movilidad peatonal es muy adecuada.

Dimensión de la variable movilidad peatonal

a. Accesibilidad

Tabla 5.8 Accesibilidad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumuladc
Válido	Inadecuado	202	71,1	71,1	71,1
	Relativamente adecuado	78	27,5	27,5	98,6
	Muy Adecuado	4	1,4	1,4	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable accesibilidad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

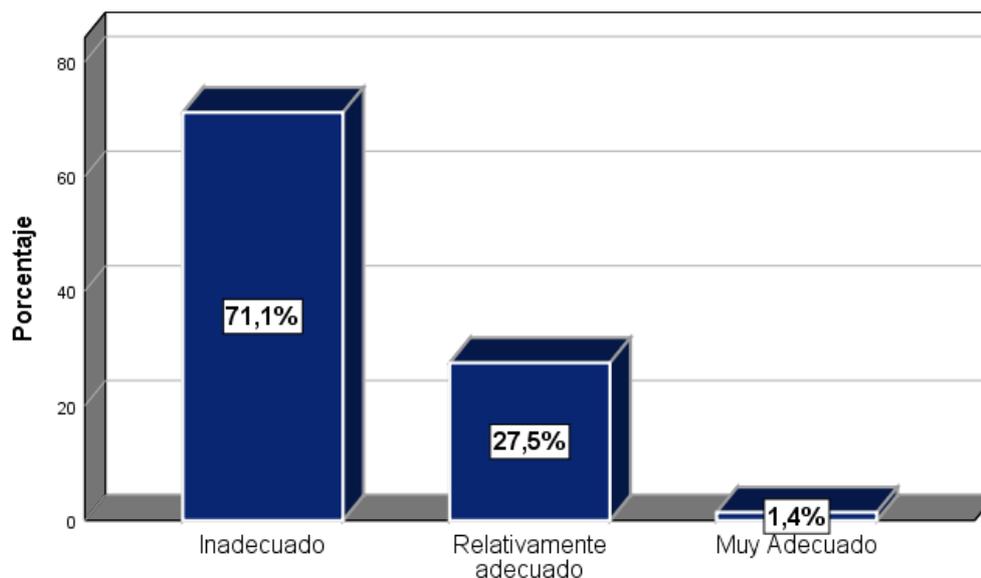


Figura 5.8 Accesibilidad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable accesibilidad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

En la figura 2 se presentan los resultados descriptivos de la accesibilidad en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 71.1% de los encuestados, la accesibilidad es considerada inadecuada, mientras que el 27.5% la percibe como relativamente adecuada. Solo el 1.4% de los encuestados considera que la accesibilidad es muy adecuada.

b. Seguridad

Tabla 5.9 Seguridad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Inadecuado	84	29,6	29,6	29,6
	Relativamente adecuado	152	53,5	53,5	83,1
	Muy Adecuado	48	16,9	16,9	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable seguridad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

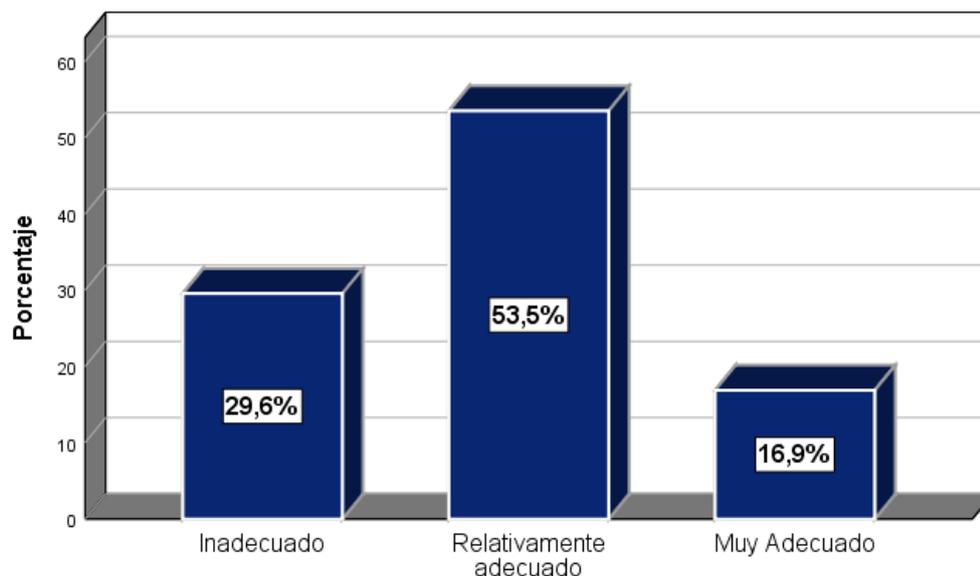


Figura 5.9 Seguridad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable seguridad en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

En la figura 3 se presentan los resultados descriptivos de la seguridad en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 29.6% de los encuestados, la seguridad es considerada inadecuada, mientras que el 53.5% la percibe como relativamente adecuada. Solo el 16.9% de los encuestados considera que la seguridad es muy adecuada.

c. Confort

Tabla 5.10 Confort en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Inadecuado	204	71,8	71,8	71,8
	Relativamente adecuado	50	17,6	17,6	89,4
	Muy Adecuado	30	10,6	10,6	100,0
Total		284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable confort en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

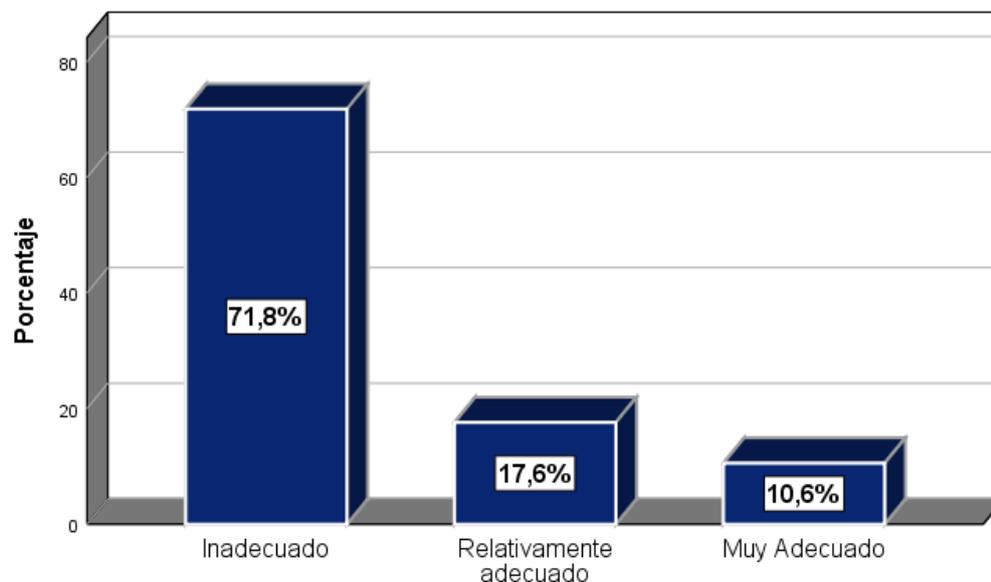


Figura 5.10 Confort en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable confort en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

En la figura 4 se presentan los resultados descriptivos del confort en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 71.8% de los encuestados, el confort es considerada inadecuada, mientras que el 17.6% la percibe como relativamente adecuada. Solo el 10.6% de los encuestados considera que la seguridad es muy adecuada.

d. Atracción

Tabla 5.11 Atracción en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Inadecuado	229	80,6	80,6	80,6
	Relativamente adecuado	51	18,0	18,0	98,6
	Muy Adecuado	4	1,4	1,4	100,0
Total		284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable atracción en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

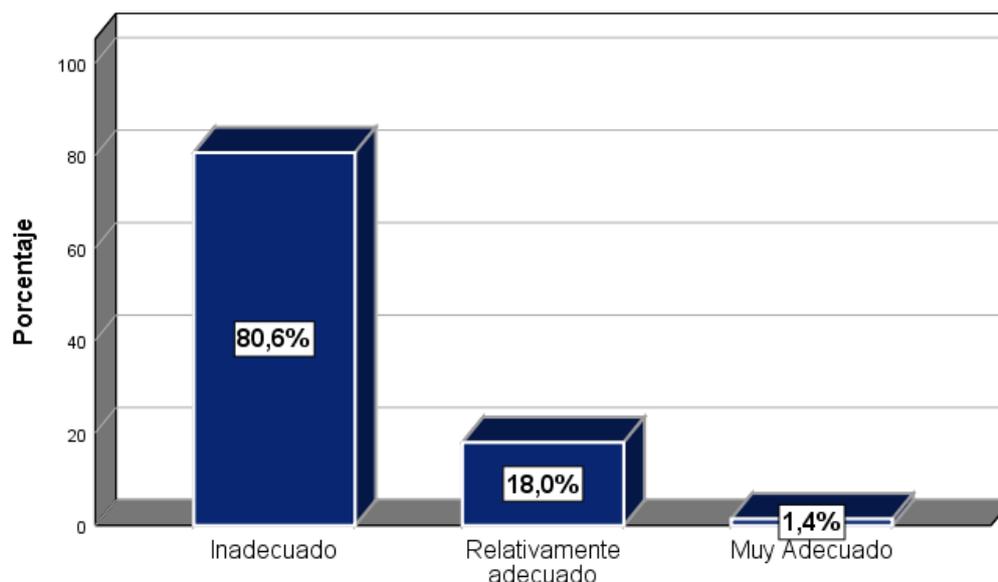


Figura 5.11 Atracción en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable atracción en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

En la figura 5 se presentan los resultados descriptivos de la atracción en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 80.6% de los encuestados, la atracción es considerada inadecuada, mientras que el 18% la percibe como relativamente adecuada. Solo el 1.4% de los encuestados considera que la atracción en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida es muy adecuada.

Calidad de vida urbana

Tabla 5.12 Calidad de vida urbana en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V” El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Malo	184	64,8	64,8	64,8
	Regular	84	29,6	29,6	94,4
	Bueno	16	5,6	5,6	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable calidad de vida urbana en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

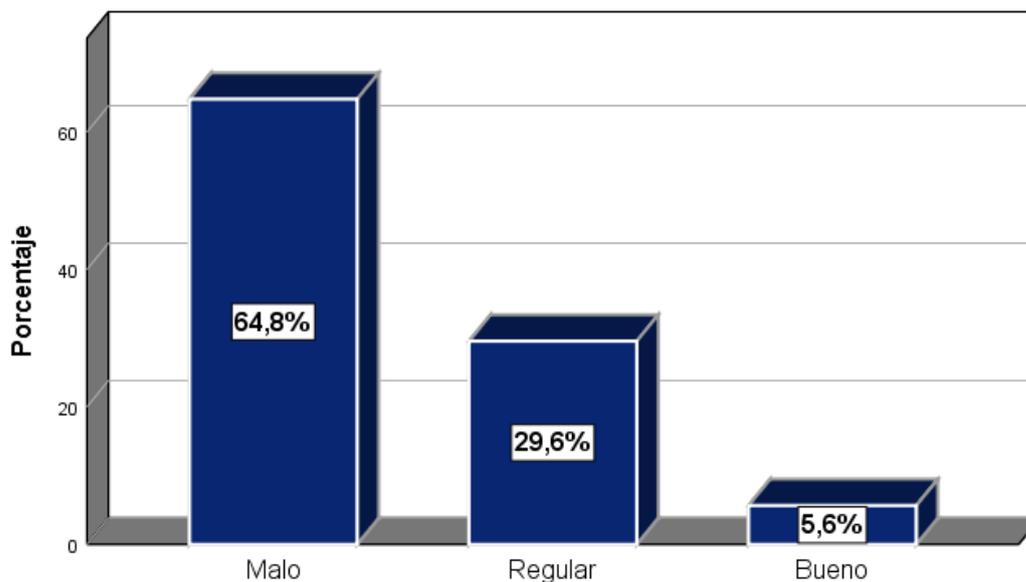


Figura 5.12 Calidad de vida urbana en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable calidad de vida urbana en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”

En la figura 6 se presentan los resultados descriptivos de la calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 64.8% de los encuestados, la calidad de vida urbana es considerada mala, mientras que el 29.6% la percibe como regular. Solo el 5.6% de los encuestados considera que la calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida es buena.

Dimensiones de la variable calidad de vida urbana

a. Condición ambiental

Tabla 5.13 Condiciones ambientales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Malo	208	73,2	73,2	73,2
	Regular	67	23,6	23,6	96,8
	Bueno	9	3,2	3,2	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable condiciones ambientales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

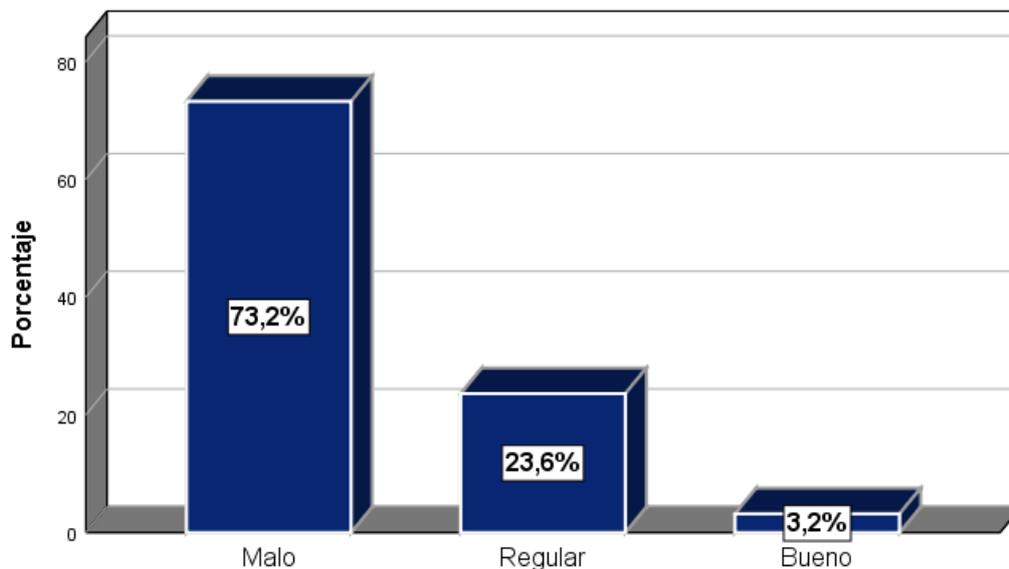


Figura 5.13 Condiciones ambientales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable condiciones ambientales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”

En la figura 7 se presentan los resultados descriptivos de las condiciones ambientales en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 73.2% de las personas que fueron encuestadas, mientras que las condiciones ambientales son considerada mala, mientras que el 23.6% la percibe como regular. Solo el 3.2% de los encuestados considera que las condiciones ambientales en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida es buena.

b. Condiciones materiales colectivos

Tabla 5.14 Condiciones materiales colectivos en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Malo	168	59,2	59,2	59,2
	Regular	62	21,8	21,8	81,0
	Bueno	54	19,0	19,0	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable condiciones materiales colectivos en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

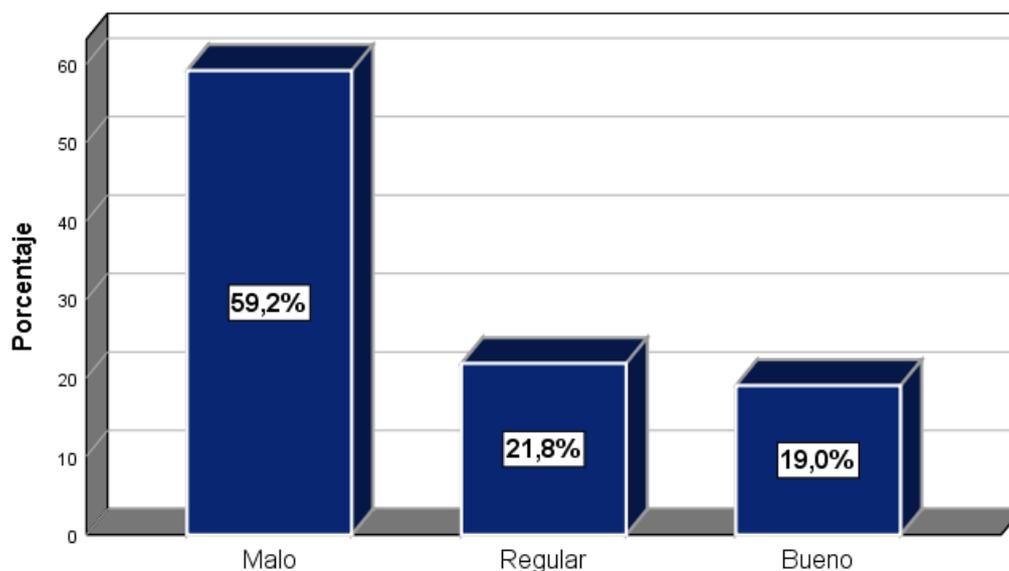


Figura 5.14 Condiciones materiales colectivos en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable condiciones materiales colectivos en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

En la figura 8 se presentan los resultados descriptivos de las condiciones materiales colectivos en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 59.2% de los participantes, así mismo las condiciones materiales colectivos es considerada mala, mientras que el 21.8% la percibe como regular. Solo el 19% de las personas considera que las condiciones materiales colectivos en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida es buena.

c. Condiciones económicas

Tabla 5.15 Condiciones económicas en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Malo	120	42,3	42,3	42,3
	Regular	148	52,1	52,1	94,4
	Bueno	16	5,6	5,6	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable condiciones económicas colectivos en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

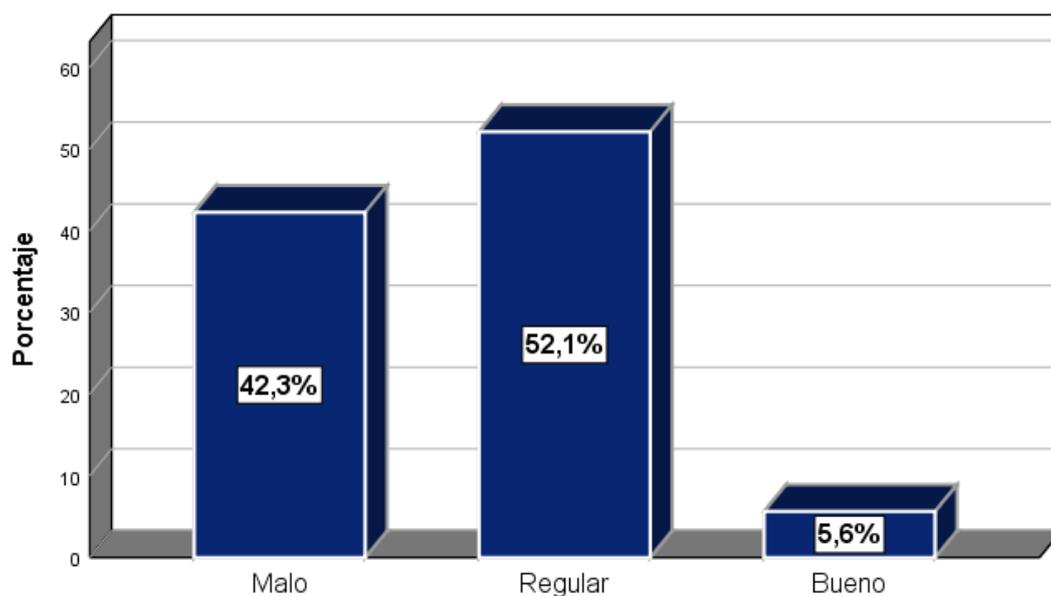


Figura 5.15 Condiciones económicas en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable condiciones económicas en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

En la figura 9 se presentan los resultados descriptivos de las condiciones económicas en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 42.3% de los individuos, mientras que las condiciones económicas son considerada mala, mientras que el 52.1% la percibe como regular. Solo el 5.6% de los encuestados considera que las condiciones económicas en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida es buena.

d. Condiciones sociales

Tabla 5.16 Condiciones sociales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		f	%	% válido	% acumulado
Válido	Malo	187	65,8	65,8	65,8
	Regular	70	24,6	24,6	90,5
	Bueno	27	9,5	9,5	100,0
	Total	284	100,0	100,0	

Nota: La tabla muestra las frecuencias de la variable condiciones sociales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”.

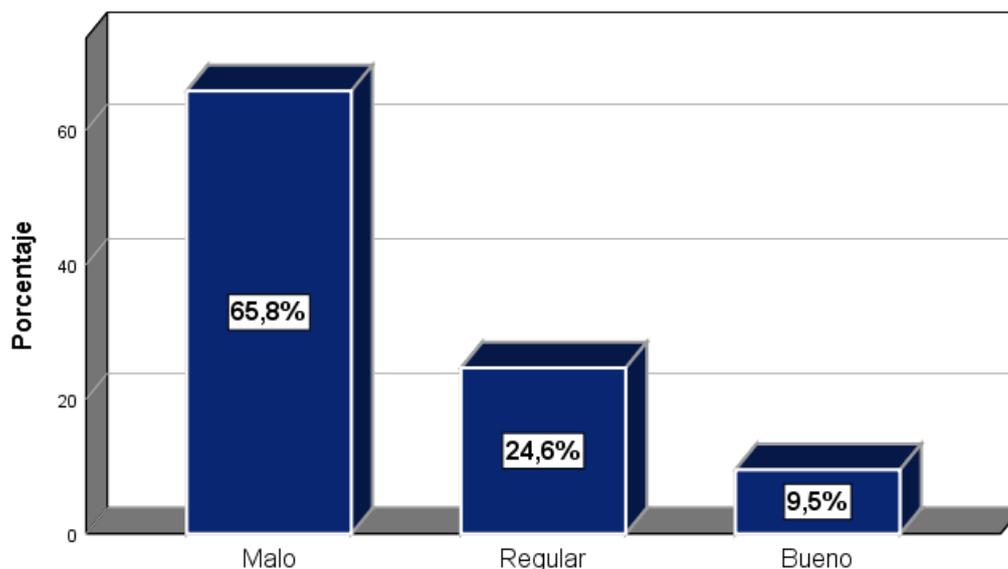


Figura 5.16 Condiciones sociales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

Nota: La figura muestra las barras con el respectivo valor en porcentaje de la variable condiciones sociales en el sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”

En la figura 10 se presentan los resultados descriptivos de las condiciones sociales en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida. Según el 65.8% de los entrevistados, además las condiciones sociales son considerada mala, mientras que el 24.6% la percibe como regular. Solo el 9.5% de los encuestados considera que las condiciones sociales en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida es buena.

5.3 Contrastación de hipótesis

Hipótesis general

Ho: La movilidad peatonal no incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

Hi: La movilidad peatonal incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

Tabla 5.17 Incidencia de la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		Mov_Peatonal	Cal_Vida_Urb
Rho de Spearman	Mov_Peatonal	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	.
		N	284
	Cal_Vida_Urb	Coefficiente de correlación	,575**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	284

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

- La significancia establecida para la investigación es de 0.05, lo que implica que el valor p es del 95%.
- La regla para tomar decisiones se basa en que si el valor p es mayor o igual a 0.05, se acepta la hipótesis nula (H_0), de lo contrario se acepta la hipótesis formulada (H_a).
- En esta investigación se aplicó el estadígrafo de correlación de Rho de Spearman debido a que las variables de estudio, movilidad peatonal y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo, son no paramétricas. El valor de correlación obtenido fue de 0.575, indicando una correlación alta. Además, el valor del sig bilateral es de 0.000, menor que el valor alfa de 0.05. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis formulada.
- En resumen, podemos concluir que existe una incidencia significativa entre las variables de estudio, movilidad peatonal y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Primera hipótesis específica

H₀: La accesibilidad no incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

H_i: La accesibilidad incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.

Tabla 5.18 Incidencia de la accesibilidad en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

			Acce	Cal_Vida_Urb
Rho de Spearman	Acce	Coefficiente de correlación	1,000	,162**
		Sig. (bilateral)	.	,006
		N	284	284
	Cal_Vida_Urb	Coefficiente de correlación	,162**	1,000
		Sig. (bilateral)	,006	.
		N	284	284

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

- La significancia establecida para la investigación es de 0.05, lo que implica que el valor p es del 95%.
- La regla para tomar decisiones se basa en que si el valor p es mayor o igual a 0.05, se acepta la hipótesis nula (Ho), de lo contrario se acepta la hipótesis formulada (Ha).
- En esta investigación se aplicó el estadígrafo de correlación de Rho de Spearman debido a que las variables de estudio, accesibilidad y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo, son no paramétricas. El valor de correlación obtenido fue de 0.162, indicando una correlación baja. Además, el valor del sig. bilateral es de 0.006, menor que el valor alfa de 0.05. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis formulada.
- En resumen, podemos concluir que existe una incidencia significativa entre las variables de estudio, accesibilidad y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Segunda hipótesis específica

Ho: La seguridad no incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

Hi: La seguridad incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

Tabla 5.19 Incidencia de la seguridad en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		Seg	Cal_Vida_Urb
Rho de Spearman	Seg	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	.
		N	284
	Cal_Vida_Urb	Coefficiente de correlación	,470**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	284

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

- La significancia establecida para la investigación es de 0.05, lo que implica que el valor p es del 95%.
- La regla para tomar decisiones se basa en que si el valor p es mayor o igual a 0.05, se acepta la hipótesis nula (H_0), de lo contrario se acepta la hipótesis formulada (H_a).
- En esta investigación se aplicó el estadígrafo de correlación de Rho de Spearman debido a que las variables de estudio, seguridad y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo, son no paramétricas. El valor de correlación obtenido fue de 0.470, indicando una correlación moderada. Además, el valor del sig. bilateral es de 0.000, menor que el valor alfa de 0.05. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis formulada.
- En resumen, podemos concluir que existe una incidencia significativa entre las variables de estudio, seguridad y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Tercera hipótesis específica

H₀: El confort no incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

H_i: El confort incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

Tabla 5.20 Incidencia del confort en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo

		Conf	Cal_Vida_Urb
Rho de Spearman	Conf	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,000
		N	284
	Cal_Vida_Urb	Coefficiente de correlación	,537**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	284

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

- La significancia establecida para la investigación es de 0.05, lo que implica que el valor p es del 95%.
- La regla para tomar decisiones se basa en que si el valor p es mayor o igual a 0.05, se acepta la hipótesis nula (Ho), de lo contrario se acepta la hipótesis formulada (Ha).
- En esta investigación se aplicó el estadígrafo de correlación de Rho de Spearman debido a que las variables de estudio, confort y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo, son no paramétricas. El valor de correlación obtenido fue de 0.537, indicando una correlación moderada. Además, el valor del sig. bilateral es de 0.000, menor que el valor alfa de 0.05. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis formulada.
- En resumen, podemos concluir que existe una incidencia significativa entre las variables de estudio, confort y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Cuarta hipótesis específica

Ho: La atracción no incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

Hi: La atracción incide significativamente en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

Tabla 5.21 Incidencia de la atracción en la calidad de vida urbana del sector 10, A.A.H. H. “J. P. V”, El Tambo.

		Atracc	Cal_Vida_Urb
Rho de Spearman	Atracc	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	.
		N	284
	Cal_Vida_Urb	Coefficiente de correlación	,487**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	284

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

- La significancia establecida para la investigación es de 0.05, lo que implica que el valor p es del 95%.
- La regla para tomar decisiones se basa en que si el valor p es mayor o igual a 0.05, se acepta la hipótesis nula (Ho), de lo contrario se acepta la hipótesis formulada (Ha).
- En esta investigación se aplicó el estadígrafo de correlación de Rho de Spearman debido a que las variables de estudio, atracción y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo, son no paramétricas. El valor de correlación obtenido fue de 0.487, indicando una correlación moderada. Además, el valor del sig. bilateral es de 0.000, menor que el valor alfa de 0.05. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis formulada.
- En resumen, podemos concluir que existe una incidencia significativa entre las variables de estudio, atracción y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Capítulo VI

6. Análisis y discusión de resultados

En los diferentes espacios públicos es imprescindible el desarrollo de la movilidad peatonal, esta variable afecta a la calidad de vida urbana, ya que mientras haya una adecuada movilidad peatonal afectará de manera positiva a la calidad de vida urbana.

En el caso del sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, tiene en su recorrido diferentes factores para evaluar las condiciones que se presenta cuando se desarrolla la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana, muchos de ellos no cumplen con una adecuada condición para los peatones, exponiéndolos a diversas incomodidades y peligros.

A partir de ello, se acepta la hipótesis alterna general la cual establece que la movilidad peatonal incide en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.

En el sector 10 del Asentamiento existe condiciones de la movilidad peatonal como plantea (Talavera, Soria y Valenzuela, 2012), concordando con la teoría planteada, pero estas son inadecuadas. Así mismo según menciona (Leva, 2005) también se evaluó las condiciones de la calidad de vida urbana resultando inadecuadas en el sector.

La movilidad peatonal como variable en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida da un resultado de 71.8 % siendo inadecuado para las personas, al igual que el resultado de (León y Porras, 2023) donde la variable movilidad en el sector Cc 10- 11 de la ciudad de Huancayo tiene un 63.2 % como resultado nada adecuado, esto debido a que en su mayoría las vías no están aptas para desarrollar la movilidad peatonal. Así mismo concuerda

con la investigación de (Moscoso, 2018) donde señala que es necesario la intervención para la mejora de la movilidad peatonal en el centro histórico de Cuenca en Ecuador. Del mismo modo con la investigación de (Rojas y Segura, 2019), donde señala en los resultados que el 65.4% de las personas opinan que es insuficiente la señalización es decir no son claras ni suficientes, El 82.3% no transita con seguridad ni comodidad, siendo estos expuestos a diversos peligros.

Sin embargo, estos resultados difieren de los resultados de (Vigil, 2022) donde menciona que el 47% de personas consideran un nivel medio a la movilidad peatonal en la ciudad de Piura (Centro Urbano). Así como los resultados de (Pedraza, 2020) donde explica que los resultados obtenidos a través del análisis de la ficha de observación muestran que la movilidad peatonal en la zona monumental de Huancayo - 2018 es alta y no homogénea, difiriendo así también del resultado que se obtuvo en la presente investigación.

En el desarrollo de la movilidad peatonal en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, la accesibilidad que viene siendo la primera dimensión, da un resultado de inadecuado en un 71.1% relacionándose con los resultados de (Veli, 2023) donde se determinó que el nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en Huancayo se ubica en una calificación de nivel malo bajo el promedio de los porcentajes que se analizó en cada uno de sus indicadores. Esto debido a que contaba con muchos obstáculos verticales, temporales y no existía el piso podo táctil.

Por otro lado, los resultados obtenidos de la movilidad peatonal de la presente investigación difieren de (Fernández y Hernández, 2018) donde mencionan que la gran mayoría de personas que transitan por el centro urbano de Cosme en Costa Rica es debido a la atracción que presentan dichos espacios, además que cuentan con diferentes mobiliarios y mayor seguridad y comodidad. Así mismo en el estudio de (Paydar, Roriguez y Kamani, 2022) da un resultado de correlación respecto a la movilidad peatonal con personas de bajos ingresos económicos, y factores sociodemográficos, donde el 63.8% opta por caminar, la gran mayoría que no cuenta con un vehículo o licencia (91.7%) también opta por caminar.

En la dimensión de seguridad, da un resultado relativamente adecuado en un 53.5% relacionándose con los resultados de (Veli, 2023) donde se determinó que es de un nivel regular bajos los porcentajes de grado de seguridad en de la Av. Ferrocarril- Huancayo que se analizó en cada uno de sus indicadores. Estos resultados debido a la velocidad máxima permitida en la vía, a la falta de estacionamientos en las vías públicas y a la inadecuada conectividad en las aceras.

Para la dimensión de confort, da un resultado de inadecuado en un 71.8% relacionándose con los resultados de (Veli, 2023) donde se determinó que el nivel de confortabilidad se ubica en una calificación de nivel malo tras el análisis que se realizó a los indicadores en la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo. Estos resultados son a partir de la inexistencia del mantenimiento al mobiliario urbano y la inexistencia del arbolado.

Finalmente, para la dimensión de atracción, da un resultado de inadecuado en un 80.6% relacionándose con los resultados de (Veli, 2023) donde se determinó que el grado de atracción de la Av. Ferrocarril se ubica en el nivel malo, debido a la falta de limpieza de las aceras.

Por tanto, la calidad de vida urbana como variable en el sector 10 del A. H. J. P. y V. da un resultado de 64.8 % siendo malo para las personas, al igual que el resultado de (León y Porras, 2023) donde la variable calidad de vida urbana en el sector Cc 10- 11 de la ciudad de Huancayo tiene un 59.9 % como resultado malo, esto debido a que los entrevistados afirman que esos espacios no brindan una correcta CVU. Del mismo modo con los resultados obtenidos de la investigación de (Ordava, 2023) donde menciona que el 58.7% de las personas opinan que la calidad de vida urbana en la Av. Miguel Grau en la Provincia de Chupaca en el año 2022 es mala, esto se debe a múltiples factores con los que no cuenta este espacio público para satisfacer las necesidades de los usuarios.

Para el caso de (Reyes, 2018) los resultados muestran que la satisfacción de las personas es un espejo de las condiciones vividas, en este caso se analizaron dos espacios, la frontera norte y sur de México, donde se difiere del estudio presentado.

En la primera dimensión de calidad de vida urbana se tiene a las condiciones ambientales, que da un resultado de 73.2% valorándolos como malo, estos resultados se relacionan con los resultados de León y Porras, 2023 donde se determinó que el confort medioambiental en el sector 10 y 11-Huancayo es Inadecuado en un 63.2 % debido a que no brinda el grado de satisfacción para las personas entrevistadas. Del mismo modo ocurre con la investigación de (Ordava, 2023) donde menciona que el 75.96 % de las personas opinan que las condiciones ambientales son malas en la Av. Miguel Grau de la provincia de Chupaca.

En la segunda dimensión de calidad de vida urbana se tiene a las condiciones materiales colectivas, dando un resultado de 59.2% valorándolo como malo, estos resultados tienen relación con la investigación de (Ordava, 2023) donde menciona que el 63.46 % de las personas opinan que las condiciones materiales colectivas e individuales son malas en la Av. Miguel Grau de la provincia de Chupaca.

Para la tercera dimensión de calidad de vida urbana se tiene a las condiciones económicas dando un resultado de 52.1% valorándolo como regular, coincide con los resultados de (Ordava, 2023) donde menciona que el 57.69 % de las personas califican esta dimensión como regular en la Av. Miguel Grau de la provincia de Chupaca.

Finalmente, para la última dimensión de calidad de vida urbana se tiene a las condiciones sociales dando un resultado de 65.8% valorándolo como malo, coincidiendo con los resultados de (Ordava, 2023) donde menciona que el 57.81 % de las personas califican estas condiciones como malas en la Av. Miguel Grau de la provincia de Chupaca.

Conclusiones

Después de realizar estudios de campo y comparar los resultados con las tareas planteadas, se concluye de la siguiente forma:

Se consiguió demostrar la incidencia significativa entre las variables de estudio, movilidad peatonal y la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida después de someterse a la prueba estadística donde se evidencio un resultado con una correlación alta de 0.575, de la misma forma se obtuvo un valor de sig. (bilateral) con un 0.000, siendo menor a 0.05, lo que permite rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna. Entonces se afirma que sí existe incidencia significativa entre las variables de movilidad peatonal y calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Existe incidencia significativa entre la accesibilidad y la calidad de vida urbana, esto se evidencia en los valores obtenidos de 0.162 que indica una correlación baja. El Sig (bilateral) es de 0.006, siendo menor que 0.05 aceptando la hipótesis alterna donde si existe incidencia significativa entre la accesibilidad y la calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Existe incidencia significativa entre la seguridad con la calidad de vida urbana, el valor de la correlación es de 0.470 indicando una correlación moderada, el valor del sig. (bilateral) es de 0.000 siendo menor que 0.05, por lo que se acepta la hipótesis alterna donde sí existe incidencia significativa entre la seguridad y la calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Existe incidencia significativa entre el confort y la calidad de vida urbana, el valor de la correlación es de 0.537 indicando una correlación moderada, el valor sig (bilateral) es de 0.000 siendo menor que 0.05, por lo que se acepta la hipótesis alterna donde si existe incidencia significativa entre el confort y la calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Finalmente existe incidencia significativa entre la atracción y la calidad de vida urbana, el valor que se obtuvo de la correlación fue de 0.487 indicando una correlación moderada, el valor del sig (bilateral) es de 0.000 siendo menor a 0.05, por lo que se acepta la hipótesis alterna donde si existe incidencia significativa entre la atracción y la calidad de vida urbana en el sector 10 del Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida.

Recomendaciones

Luego de la obtención de resultados y la redacción de las conclusiones, se recomienda a futuras investigaciones que puedan indagar en el tema de la movilidad peatonal y la calidad de vida urbana, profundizando desde diferentes perspectivas, así como la movilidad peatonal y espacios de estancia o la relación con la sintaxis espacial y la calidad de vida urbana con relación a la satisfacción residencial, etc., lo cual servirá y será de gran contribución para la sociedad.

Es de gran importancia contar con estudios como la presente investigación enfocadas en el desarrollo de la movilidad peatonal y el grado de satisfacción que se tiene al momento de transitar, esto ayudará a conocer como perciben las personas los diferentes espacios y como se sienten al hacerlo.

Se recomienda la participación de las personas para las cuales va dirigido la investigación, mejorando la calidad del espacio urbano y por lo tanto la calidad de vida urbana, siendo así mucho más agradable recorrer las diferentes calles y espacios públicos.

Respecto a una propuesta urbana se recomienda no solo tener los conocimientos teóricos respecto al tema, si no llevarlo a la práctica para mejorar múltiples condiciones. Se debe promover una movilidad eficiente con buena accesibilidad, seguridad, mediante rampas, líneas de cebra, también que sea comfortable con espacios que protejan del sol, lluvia, que cuente con mobiliarios adecuados y finalmente debe ser muy atractiva para poder desear transitar por aquellos espacios.

Bibliografía

DLE. [En línea]. DRAE.com, 2014 [Consulta: 30 de setiembre de 2023]. Disponible en: <https://dle.rae.es/>

Fernández A. y Hernández H. Estudio de la Movilidad Peatonal en un Centro Urbano: Un Caso en Costa Rica. *Revista Geográfico de América Central*. [En línea]. Costa Rica. 2018. pp. 267 - 300. [Consulta: 15 de septiembre de 2023]. ISSN 1011-484X. Disponible en: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/11270/14391>

Gehl, J. (2006). *La Humanización del Espacio Urbano*. Barcelona: Reverte.

Hernández, Roberto y otros. Metodología de la Investigación. Lugar de edición: McGraw-Hill Interamericana, 2006. Pg. ISBN 970-105753-8

Hernández *et al.* (2014). *Metodología de la investigación*. 6^a ed. México. Interamericana Editores. ISBN: 987-607-15-0291-9.

Institución de Vía Pública. Templado de tráfico. *Ayuntamiento de Madrid*. [En línea]. Madrid: 2000. **30** (1), [Consulta: 20 de noviembre de 2023]. Disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCUrbanismo/PGOUM/InstruccionViaPublica/Ficheros/fic6.pdf>

León Y. y Porras K. *Movilidad Urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022* [En línea]. Tesis de pregrado. Universidad Peruana Los Andes, 2022 [Consultado: 15 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.upla.edu.pe/handle/20.500.12848/5286?show=full>

Leva G. Indicadores de la calidad de vida urbana. *Habitad y metrópolis*. . [En línea]. Argentina: 2005. pp. 43 - 45. [Consulta: 13 de agosto de 2023]. Disponible en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf

Moscoso P. *La Movilidad Peatonal* [En línea]. Tesis de postgrado. Universidad Nacional de Córdoba, 2018. [Consultado: 22 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://rdu.unc.edu.ar/handle/11086/6217>

Ordaya J. *Espacio público y calidad de vida urbana en la Av. Miguel Grau de la Provincia de Chupaca 2022*. [En línea]. Tesis de pregrado. Universidad Peruana Los Andes,

2023 [Consultado: 18 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.upla.edu.pe/handle/20.500.12848/5288>

Paydar M., Rodriguez G. y Kamani A. Movilidad peatonal en Temuco, Chile: contribución de densidad y factores sociodemográficos. *Revista de Urbanismo*. [En línea]. Chile: 2022(46), 57 - 74. [Consulta: 16 de septiembre de 2023]. ISSN 0717-5051. Disponible en: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.64872>

Pedraza L. *Movilidad peatonal en la calle Real de la zona monumental de la ciudad de Huancayo 2018* [En línea]. Tesis de pregrado. Universidad Continental, 2020 [Consultado: 22 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.continental.edu.pe/handle/20.500.12394/7474>

Ordaya J. *Espacio público y calidad de vida urbana en la Av. Miguel Grau de la Provincia de Chupaca 2022*. 2022 [En línea]. Tesis de pregrado. Universidad Peruana Los Andes, 2023 [Consultado: 18 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.upla.edu.pe/handle/20.500.12848/5288>

Reyes J. *Calidad de vida urbana en las zonas marginadas de las ciudades de las fronteras Norte y Sur de México*. [En línea]. Tesis de postgrado. El Colegio de la Frontera Norte, 2018 [Consultado: 25 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://www.colef.mx/posgrado/tesis/20161295/>

Rojas L. y Segura J. *Estudio de la movilidad peatonal: dinámicas del desplazamiento de estudiantes y empleados de la Universidad Católica de Colombia en las inmediaciones de la Institución en Bogotá - Colombia*. [En línea]. Tesis de pregrado. Universidad católica de Colombia, 2019 [Consultado: 26 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://repository.uca-tolica.edu.co/entities/publication/b0c93d69-87b2-42d8-bc2a-5bf4874704ed>

Talavera R., Soria J. y Valenzuela L. La calidad peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana. *Documentos de Análisis Geográfica*. [En línea]. España: 2012. pp. 161 - 187. [Consulta: 10 de agosto de 2023]. ISSN 0212-1573. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612015000300001

Tamayo y Tamayo, M. (2004). *El proceso de la Investigación científica*. 4^a ed. México. Noriega Editores. ISBN 968-18-5872-7

Urzúa A. La calidad de vida: una revisión teórica del concepto, *Terapia Psicológica*. [En línea]. Chile: 2012. **30** (1), pp. 61-71 [Consulta: 23 de noviembre de 2023]. ISSN: 0718-

4808. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-48082012000100006#:~:text=Calidad%20de%20vida%20general%20definida,importantes%20para%20%C3%A9l%20o%20ella.&text=Define%20en%20t%C3%A9rminos%20de%20satisfacci%C3%B3n,de%20actividades%20material%20y%20estructural

Vargas, Z. La investigación aplicada: una forma de conocer las realidades con evidencia científica, *Revista Educación*. [En línea]. Costa Rica: 2009. **33** (1), pp. 159 [Consulta: 11 de noviembre de 2023]. ISSN: 0379-7082. Disponible en: <file:///C:/Users/niccv/Downloads/538-Texto%20del%20art%C3%ADculo-848-2-10-20120803.pdf>

Veli A. *Caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo – 2022*. [En línea]. Tesis de pregrado. Universidad Peruana Los Andes, 2023 [Consultado: 23 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.upla.edu.pe/handle/20.500.12848/5271>

Vigil S. *Calidad del espacio público y movilidad peatonal: Caso centro urbano de Piura, año 2021*. [En línea]. Tesis de postgrado. Universidad Cesar Vallejo, 2022 [Consultado: 21 de septiembre de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/80124>

ANEXOS

Matriz de consistencia

Planteamiento de Problema	Objetivo	Hipótesis:	Variables	Diseño Metodológico	Muestra	Técnicas e Instrumentos
<p>Problema General:</p> <p>¿Cómo incide la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?</p>	<p>Objetivo General:</p> <p>Determinar la incidencia de la movilidad peatonal en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.</p>	<p>Hipótesis General:</p> <p>La movilidad peatonal incide en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.</p>	<p>“Variable x1”</p> <p>Movilidad peatonal</p> <p>Dimensiones</p> <p>Accesibilidad</p> <p>Seguridad</p>	<p>Método General:</p> <p>Científico</p> <p>Tipo de Investigación:</p> <p>Aplicada</p>	<p>Población:</p> <p>Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo</p> <p>Muestra:</p> <p>Residentes que viven en el Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo.</p>	<p>Técnicas:</p> <p>Encuesta</p> <p>Instrumentos:</p> <p>Cuestionario</p> <p>Escala</p> <p>Ordinal</p>
<p>Problema Específico</p> <p>¿Cómo incide la accesibilidad en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?</p>	<p>Objetivo Especifico</p> <p>Identificar la incidencia de la accesibilidad en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.</p>	<p>Hipótesis Especifico</p> <p>La accesibilidad incide en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.</p> <p>La seguridad incide en la calidad de vida</p>	<p>Confort</p> <p>Atracción</p> <p>“Variable x2”</p>	<p>Nivel de Investigación:</p> <p>Explicativo</p> <p>Diseño:</p> <p>No experimental – transeccional / correlacional - causal</p>	<p>Según la técnica de muestreo se</p>	

¿Cómo incide la seguridad en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?	Identificar la incidencia de la seguridad en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.	urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.	Calidad de vida urbana.	encuestarán a 284 personas.
¿Cómo incide el confort en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?	Identificar la incidencia del confort en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.	El confort incide en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.	<p>Dimensiones</p> <p>Condiciones ambientales</p> <p>Condiciones materiales colectivos</p>	
¿Cómo incide la atracción en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida El Tambo 2023?	Identificar la incidencia de la atracción en la Calidad de Vida Urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.	La atracción incide en la calidad de vida urbana del sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida, El Tambo 2023.	<p>Condiciones económicas</p> <p>Condiciones sociales</p>	

Matriz de operacionalización de movilidad peatonal

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Definición	Indicadores
Movilidad peatonal	“La movilidad peatonal o entorno peatonal son espacios vinculadas al desplazamiento peatonal y a los modos alternativos de éste” (Borst et al., (2009) citado por Talavera, Soria y Valenzuela (2012)).	La movilidad peatonal se refiere al modo en que una persona se desplaza sin usar un medio motorizado por medio de la vía pública, analizada a través de la accesibilidad, seguridad, confort y la atracción.	Accesibilidad	Son los aspectos relativos a la existencia de una infraestructura física peatonal. Talavera, Soria y Valenzuela (2012)	Pendiente
					Anchura
					Material
			Seguridad	Relacionada con el tráfico, como factores de velocidad y de circulación, determinando la sensación de seguridad que tienen. Talavera, Soria y Valenzuela (2012).	Velocidad de circulación
					Templado de tráfico
			Confort	vinculadas al confort climáticas que pueden ser reguladas por medio de elementos del diseño urbano generando sensaciones, definiendo vías y logrando un mayor carácter. (Raggam et al., 2007) y la contaminación. Talavera, Soria y Valenzuela (2012)	Físico
					Psicológico
					Fisiológico
			Atracción	Relacionado a los paisajes urbanos que generan recorridos atractivos para los peatones permitiendo la interacción entre las personas con diferentes actividades. Talavera, Soria y Valenzuela (2012)	Usos comerciales
					Usos Culturales

Matriz de operacionalización de calidad de vida urbana

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Definición	Indicadores
Calidad de vida urbana	“Son las condiciones óptimas que dirigen el comportamiento del espacio habitable. Para la conformación de un hábitat saludable, confortable y con la capacidad de satisfacer la vida humana en la interacción social del medio urbano” (Luengo (1998) citado por Leva 2005)	Es el estado óptimo donde las sensaciones de confort, biológico y psicosocial de un individuo está vinculada a un grado de satisfacción de los servicios y a la percepción de habitabilidad evaluados a través de diferentes condiciones como el ambiental, material, económica y social.	Condiciones ambientales	Relacionado al medio ambiente, referido a los aspectos físicos y naturales de la ciudad. (Leva 2005).	Espacios verdes públicos Longitud de calles arboladas Residuos sólidos Calidad de aire
			Condiciones materiales colectivos e individuales	Relacionada a las infraestructuras y equipamientos urbanos, con las condiciones de vida colectiva. (Leva 2005)	Accesibilidad al servicio de salud, educación y cultura. Establecimientos comerciales y financieros
			Condiciones económicas	Relacionada a los ingresos y consumos de los pobladores y diferentes dinámicas económicas. (Leva 2005)	Dinamismo económico
			Condiciones sociales	Son las interacciones y participaciones entre los ciudadanos, y las dinámicas culturales. (Leva 2005)	Participación de espectáculos, actividades culturales y cívicas. Seguridad por accidente de tránsito

Matriz de operacionalización del instrumento de movilidad peatonal

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Reactivos	Instrumento
Movilidad peatonal (nivel)	“La movilidad peatonal o entorno peatonal son espacios vinculadas al desplazamiento peatonal y a los modos alternativos de éste” (Borst et al., (2009) citado por Talavera, Soria y Valenzuela 2012).	La movilidad peatonal se refiere al modo en que una persona se desplaza sin usar un medio motorizado por medio de la vía pública, analizada a través de la accesibilidad, seguridad, confort y la atracción.	Accesibilidad	Pendiente	- ¿Qué tan accesible es para usted transitar por la pendiente de la calle Julian Huanay, Tramo Calle Paracas hasta el Malecón Norte?	Encuestas
				Anchura	- ¿Cómo considera usted el ancho que tiene la vía de la calle Julián Huanay? - ¿Cómo considera usted el ancho que tiene la vía de Malecón Norte?	
				Material	- ¿En qué condición se encuentra la materialidad de las veredas en el sector?	
			Seguridad	Velocidad de circulación	- ¿A que velocidad considera usted que transitan los vehículos en la Av. Evitamiento? - Respecto a la seguridad peatonal, ¿cómo considera el carril en la vía de la Av. Evitamiento?	
				Templado de tráfico	¿En qué medida considera usted necesaria la implementación de rompemuelleres en la Avenida Evitamiento?	
			Confort	Físico	- ¿Cómo considera usted la cantidad de arbolado y/o arbustos en el Malecón Norte? - ¿En qué medida usted calificaría el ruido durante el día en la Avenida Evitamiento?	

	Psicológico	¿Qué sensación le produce a usted al transitar por el Malecón Norte?
	Fisiológico	- ¿Cuánta sombra aportan las viviendas o edificios en las calles del sector?
Atracción	Usos comerciales	- Bajo su percepción ¿En qué nivel considera adecuado la cantidad de usos comerciales que existe en las calles del sector?
	Usos Culturales	- Bajo su percepción ¿En qué nivel considera adecuado la cantidad de usos culturales que existe en las calles del sector?

Matriz de operacionalización del instrumento de calidad de vida urbana

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Reactivos	Instrumento
Calidad de vida urbana	“Son las condiciones óptimas que dirigen el comportamiento del espacio habitable. Para la conformación de un hábitat saludable, confortable y con la capacidad de satisfacer la vida humana en la interacción social del medio urbano” (Luengo (1998) citado por Leva 2005)	Es el estado óptimo donde las sensaciones de confort, biológico y psicosocial de un individuo está vinculada a un grado de satisfacción de los servicios y a la percepción de habitabilidad evaluados a través de diferentes condiciones como el ambiental, material, económica y social.	Condiciones ambientales	Espacios verdes públicos	- Bajo su percepción ¿En qué condición se encuentran los espacios verdes en el sector?	Encuestas
				Longitud de calles arboladas	- ¿Cómo califica usted las calles del sector sin la presencia de árboles?	
				Residuos sólidos	- ¿Cómo califica usted la limpieza de las calles en su sector?	
				Calidad de aire	- ¿Cómo calificaría usted la calidad del aire en la Av. evitamiento?	
			- ¿Cómo calificaría usted la calidad del aire en el Malecón Norte?			
			Condiciones materiales colectivos e individuales	Accesibilidad al servicio de salud, educación y cultura.	- ¿Cómo considera usted la accesibilidad a los equipamientos (jardín, mini hospital) de su sector?	
				Establecimientos comerciales y financieros	- ¿Cómo considera usted la accesibilidad a los establecimientos comerciales (bodegas, farmacias) y financieros (agentes de pago) de su sector?	
			Condiciones económicas	Dinamismo económico	- ¿Cómo califica usted la concurrencia a los establecimientos comerciales (bodegas, farmacias, restaurantes) en el sector?	
			Condiciones sociales	Participación de espectáculos, actividades culturales y cívicos.	- ¿Cómo es la relación de usted con los vecinos del sector? - ¿Cómo considera usted la participación de los vecinos del sector para el mantenimiento de las calles?	

					- ¿Cómo califica usted la participación de las actividades culturales y cívicas en el sector?	
				Seguridad por accidente de tránsito	- ¿Cómo califica usted el servicio de vigilancia de seguridad en el sector?	

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

ENCUESTA DE MOVILIDAD PEATONAL

Apellidos y nombres:

Instrucciones: Lea atentamente las preguntas y marque con un aspa (X) la respuesta que crea conveniente.

Se presenta las siguientes preguntas para las personas que viven en el sector 10, del Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo.

I. Accesibilidad

- 1.1 ¿Qué tan accesible es para usted transitar por la pendiente de la calle Julian Huanay, Tramo Calle Paracas hasta el Malecón Norte?

	Poco accesible		Moderadamente Accesible		Muy accesible
--	----------------	--	-------------------------	--	---------------

- 1.2 ¿Cómo considera usted el ancho que tiene la vía de la calle Julián Huanay?

	Poco adecuado		Regularmente adecuado		Muy adecuado
--	---------------	--	-----------------------	--	--------------

- 1.3 ¿Cómo considera usted el ancho que tiene la vía de Malecón Norte?

	Poco adecuado		Regularmente adecuado		Muy adecuado
--	---------------	--	-----------------------	--	--------------

- 1.4 ¿En qué condición se encuentra la materialidad de las veredas en el sector?

	Malas condiciones		Regular condición		Buenas condiciones
--	-------------------	--	-------------------	--	--------------------

II. Seguridad

- 2.1 ¿A que velocidad considera usted que transitan los vehículos en la Av. Evitamiento?

	Lento		Moderado		Rápido
--	-------	--	----------	--	--------

- 2.2 Respecto a la seguridad peatonal, ¿cómo considera el carril en la vía de la Av. Evitamiento?

	Poco seguro		Seguro		Muy seguro
--	-------------	--	--------	--	------------

2.3 ¿En qué medida considera usted necesaria la implementación de rompemuelles en la Avenida Evitamiento?

	Innecesario		Necesario		Muy necesario
--	-------------	--	-----------	--	---------------

III. Confort

3.1 ¿Cómo considera usted la cantidad de arbolado y/o arbustos en el Malecón Norte?

	Poca cantidad		Cantidad moderada		Demasiada cantidad
--	---------------	--	-------------------	--	--------------------

3.2 ¿En qué medida usted calificaría el ruido durante el día en la Avenida Evitamiento?

	Poco ruido		Ruido moderado		Mucho ruido
--	------------	--	----------------	--	-------------

3.3 ¿Qué sensación le produce a usted al transitar por el Malecón Norte?

	Poco agradable		Moderadamente agradable		Muy agradable
--	----------------	--	-------------------------	--	---------------

3.4 ¿Cuánta sombra aportan las viviendas o edificios en las calles del sector?

	Poca sombra		Sombra moderada		Demasiada sombra
--	-------------	--	-----------------	--	------------------

IV. Atracción

4.1 Bajo su percepción ¿En qué nivel considera adecuado la cantidad de usos comerciales que existe en las calles del sector?

	Inadecuado		Relativamente adecuado		Muy adecuado
--	------------	--	------------------------	--	--------------

4.2 Bajo su percepción ¿En qué nivel considera adecuado la cantidad de usos culturales que existe en las calles del sector?

	Inadecuado		Relativamente adecuado		Muy adecuado
--	------------	--	------------------------	--	--------------

**UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE INGENIERÍA**

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ENCUESTA DE CALIDAD DE VIDA

Apellidos y nombres:

Instrucciones: Lea atentamente las preguntas y marque con un aspa (X) la respuesta que crea conveniente.

Se presenta las siguientes preguntas para las personas que viven en el sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo.

I. Condiciones ambientales

1.1 Bajo su percepción ¿En qué condición se encuentran los espacios verdes en el sector?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

1.2 ¿Cómo califica usted las calles del sector sin la presencia de árboles?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

1.3 ¿Cómo califica usted la limpieza en las calles del sector?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

1.4 ¿Cómo calificaría usted la calidad del aire en la Avenida Evitamiento?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

1.5 ¿Cómo calificaría usted la calidad del aire en el Malecón Norte?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

II. Condiciones materiales colectivos

2.1 ¿Cómo considera usted la accesibilidad a los equipamientos (jardín, mini hospital) de su sector?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

1.1 ¿Cómo considera usted la accesibilidad a los establecimientos comerciales (bodegas, farmacias) y financieros (agentes de pago) de su sector?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

II. Condiciones económicas

2.1 ¿Cómo califica usted la concurrencia a los establecimientos comerciales (bodegas, farmacias, restaurantes) en el sector?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

III. Condiciones sociales

3.1 ¿Cómo es la relación de usted con los vecinos del sector?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

3.2 ¿Cómo considera usted la participación de los vecinos del sector para el mantenimiento de las calles?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

3.3 ¿Cómo califica usted la participación de las actividades culturales y cívicas en el sector?

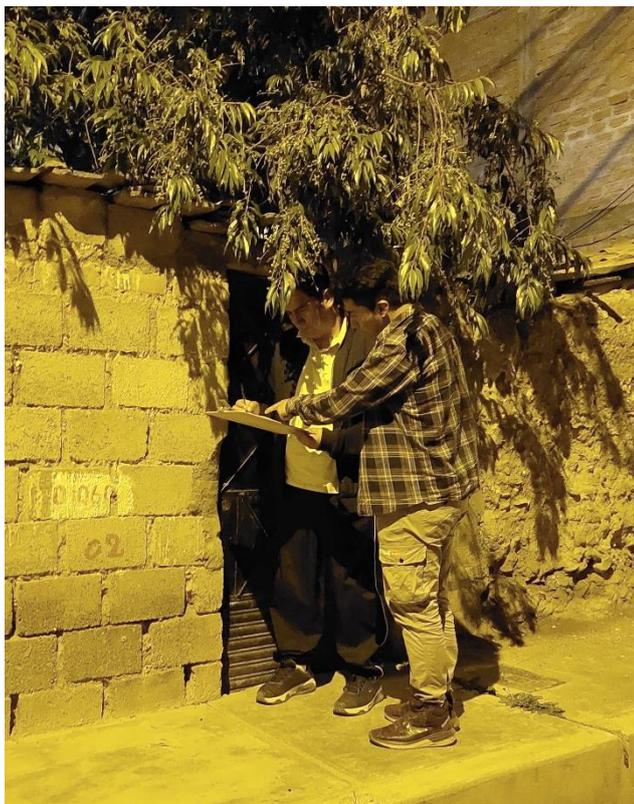
	Malo		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

3.4 ¿Cómo califica usted el servicio de vigilancia de seguridad en el sector?

	Mala		Regular		Buena
--	------	--	---------	--	-------

Constancia de aplicación





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

ENCUESTA DE MOVILIDAD PEATONAL

Apellidos y nombres: BELLO PALACIOS HARRY DAVID.....

Instrucciones: Lea atentamente las preguntas y marque con un aspa (X) la respuesta que crea conveniente.

Se presenta las siguientes preguntas para las personas que viven en el sector 10, del Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo.

I. Accesibilidad

1.1 ¿Qué tan accesible es para usted transitar por la pendiente de la calle Julian Huanay, Tramo Calle Paracas hasta el Malecón Norte?

<input checked="" type="checkbox"/>	Poco accesible	Moderadamente Accesible	Muy accesible
-------------------------------------	----------------	-------------------------	---------------

1.2 ¿Cómo considera usted el ancho que tiene la vía de la calle Julián Huanay?

<input checked="" type="checkbox"/>	Poco adecuado	Regularmente adecuado	Muy adecuado
-------------------------------------	---------------	-----------------------	--------------

1.3 ¿Cómo considera usted el ancho que tiene la vía del Malecón Norte?

<input checked="" type="checkbox"/>	Poco adecuado	Regularmente adecuado	Muy adecuado
-------------------------------------	---------------	-----------------------	--------------

1.4 ¿En qué condición se encuentra la materialidad de las veredas en el sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Malas condiciones	Regular condición	Buenas condiciones
-------------------------------------	-------------------	-------------------	--------------------

II. Seguridad

2.1 ¿A que velocidad considera usted que transitan los vehículos en la Av. Evitamiento?

Lento	Moderado	<input checked="" type="checkbox"/>	Rápido
-------	----------	-------------------------------------	--------

2.2 Respecto a la seguridad peatonal, ¿cómo considera el carril en la vía de la Av. Evitamiento?

<input checked="" type="checkbox"/>	Poco seguro		Seguro		Muy seguro
-------------------------------------	-------------	--	--------	--	------------

2.3 ¿En qué medida considera usted necesaria la implementación de rompemuelles en la Avenida Evitamiento?

<input checked="" type="checkbox"/>	Innecesario		Necesario		Muy necesario
-------------------------------------	-------------	--	-----------	--	---------------

III. Confort

3.1 ¿Cómo considera usted la cantidad de arbolado y/o arbustos en el Malecón Norte?

<input checked="" type="checkbox"/>	Poca cantidad		Cantidad moderada		Demasiada cantidad
-------------------------------------	---------------	--	-------------------	--	--------------------

3.2 ¿En qué medida usted calificaría el ruido durante el día en la Avenida Evitamiento?

	Poco ruido	<input checked="" type="checkbox"/>	Ruido moderado		Mucho ruido
--	------------	-------------------------------------	----------------	--	-------------

3.3 ¿Qué sensación le produce a usted al transitar por el Malecón Norte?

<input checked="" type="checkbox"/>	Poco agradable		Moderadamente agradable		Muy agradable
-------------------------------------	----------------	--	-------------------------	--	---------------

3.4 ¿Cuánta sombra aportan las viviendas o edificios en las calles del sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Poca sombra		Sombra moderada		Demasiada sombra
-------------------------------------	-------------	--	-----------------	--	------------------

IV. Atracción

4.1 Bajo su percepción ¿En qué nivel considera adecuado la cantidad de usos comerciales que existe en las calles del sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Inadecuado		Relativamente adecuado		Muy adecuado
-------------------------------------	------------	--	------------------------	--	--------------

4.2 Bajo su percepción ¿En qué nivel considera adecuado la cantidad de usos culturales que existe en las calles del sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Inadecuado		Relativamente adecuado		Muy adecuado
-------------------------------------	------------	--	------------------------	--	--------------

**UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE INGENIERÍA**

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ENCUESTA DE CALIDAD DE VIDA

Apellidos y nombres: BELLO PALACIOS HARRY DAVID

Instrucciones: Lea atentamente las preguntas y marque con un aspa (X) la respuesta que crea conveniente.

Se presenta las siguientes preguntas para las personas que viven en el sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo.

I. Condiciones ambientales

1.1 Bajo su percepción ¿En qué condición se encuentran los espacios verdes en el sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

1.2 ¿Cómo califica usted las calles del sector sin la presencia de árboles?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

1.3 ¿Cómo califica usted la limpieza en las calles del sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

1.4 ¿Cómo calificaría usted la calidad del aire en la Avenida Evitamiento?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

1.5 ¿Cómo calificaría usted la calidad del aire en el Malecón Norte?

	Mala	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular		Buena
--	------	-------------------------------------	---------	--	-------

II. Condiciones materiales colectivos

2.1 ¿Cómo considera usted la accesibilidad a los equipamientos (jardín, mini hospital) de su sector?

	Mala	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular		Buena
--	------	-------------------------------------	---------	--	-------

1.1 ¿Cómo considera usted la accesibilidad a los establecimientos comerciales (bodegas, farmacias) y financieros (agentes de pago) de su sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

II. Condiciones económicas

2.1 ¿Cómo califica usted la concurrencia a los establecimientos comerciales (bodegas, farmacias, restaurantes) en el sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

III. Condiciones sociales

3.1 ¿Cómo es la relación de usted con los vecinos del sector?

	Mala	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular		Buena
--	------	-------------------------------------	---------	--	-------

3.2 ¿Cómo considera usted la participación de los vecinos del sector para el mantenimiento de las calles?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

3.3 ¿Cómo califica usted la participación de las actividades culturales y cívicas en el sector?

	Malo	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular		Buena
--	------	-------------------------------------	---------	--	-------

3.4 ¿Cómo califica usted el servicio de vigilancia de seguridad en el sector?

<input checked="" type="checkbox"/>	Mala		Regular		Buena
-------------------------------------	------	--	---------	--	-------

Confiabilidad del instrumento y validez del instrumento

Se evaluó los instrumentos a través del coeficiente del alfa de Cronbach, basado en el promedio de las correlaciones entre las preguntas estimando la fiabilidad del instrumento. Se realizó a través del Excel.

		MOVILIDAD PEATONAL																				
		ITEMS																				
ENCUESTADOS		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	SUMA
E1		1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1								15
E2		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2								14
E3		1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1								16
E4		1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	1	1								16
E5		1	2	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2								19
E6		3	1	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2								20
E7		1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1								17
E8		1	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2								19
E9		3	1	2	3	2	2	2	2	3	2	3	2	1								28
E10		1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1								15
E11		3	2	3	1	2	2	3	2	3	3	2	2	2								30
E12		2	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1								18
E13		1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1								18
E14		1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1								16
E15		2	2	1	2	3	2	2	1	3	2	1	2	2								25
E16		1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	2								21
E17		1	2	3	2	2	2	2	1	2	3	2	1	2								25
E18		3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	3	1								33
E19		1	2	2	2	3	1	3	2	2	2	1	2	1								24
E20		1	1	3	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2								20
E21		2	1	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1	1								18
E22		3	2	2	1	3	3	2	3	3	2	3	2	2								31
E23		1	1	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	2								20
E24		2	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1								17
E25		1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1								16
E26		2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	2								18
E27		1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1								15
E28		2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1								17
E29		1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1								15
E30		1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1								15
VARIANZA		0.582	0.277	0.517	0.277	0.490	0.446	0.410	0.277	0.516	0.440	0.373	0.289	0.240								
SUMATORIA DE VARIANZAS		5.132																				
VARIANZA DE LA SUMA DE LOS ITEMS		26.277																				

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

α :	Coeficiente de confiabilidad del cuestionario	→	0.87
k:	Número de ítems del instrumento	→	13
$\sum_{i=1}^k S_i^2$:	Sumatoria de las varianzas de los ítems.	→	5.132
S_T^2 :	Varianza total del instrumento.	→	26.277

RANGO	CONFIABILIDAD
0.53 a menos	Confiabilidad nula
0.54 a 0.59	Confiabilidad baja
0.60 a 0.65	Confiable
0.66 a 0.71	Muy confiable
0.72 a 0.99	Excelente confiabilidad
1	Confiabilidad perfecta

Fuente: Elaboración propia en base a los datos recolectados de la variable movilidad peatonal y tratados en el Excel

CALIDAD DE VIDA URBANA																					
ITEMS																					
ENCUESTADOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	SUMA
E1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1									14
E2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1									14
E3	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1									16
E4	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1									16
E5	1	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2									19
E6	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1									17
E7	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1									17
E8	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1									14
E9	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2									26
E10	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1									16
E11	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2									28
E12	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1									17
E13	2	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2	2									20
E14	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	1									17
E15	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2									21
E16	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2									21
E17	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1									16
E18	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3									30
E19	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2									25
E20	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3									21
E21	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1									18
E22	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3									29
E23	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1									17
E24	2	1	2	1	2	2	1	2	3	1	2	2									21
E25	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1									19
E26	1	2	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1									18
E27	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1									14
E28	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1									16
E29	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1									17
E30	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1									17
VARIANZA	0.446	0.317	0.307	0.277	0.582	0.529	0.516	0.277	0.499	0.382	0.307	0.449									
SUMATORIA DE VARIANZAS	4.886																				
VARIANZA DE LA SUMA DE LOS ÍTEMS	19.299																				

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

α :	Coficiente de confiabilidad del cuestionario	→	0.81
k :	Número de ítems del instrumento	→	12
$\sum_{i=1}^k S_i^2$:	Sumatoria de las varianzas de los ítems.	→	4.886
S_T^2 :	Varianza total del instrumento.	→	19.299

RANGO	CONFIABILIDAD
0.53 a menos	Confiabilidad nula
0.54 a 0.59	Confiabilidad baja
0.60 a 0.65	Confiable
0.66 a 0.71	Muy confiable
0.72 a 0.99	Excelente confiabilidad
1	Confiabilidad perfecta

Fuente: Elaboración propia en base a los datos recolectados de la variable calidad de vida urbana tratados en el Excel.

El Alfa de Cronbach utilizará valores para medir los instrumentos desde un rango de confiabilidad nula hasta una confiabilidad perfecta, es por ello que los resultados deben ser superiores a 0.6 para aseverar que el instrumento es confiable.

Para la variable de movilidad peatonal se obtuvo como resultado el valor de 0.87 en el Alfa de Cronbach ubicándose en el rango de “Excelente confiabilidad”, siendo adecuado el instrumento.

Alfa cronbach	de N° de elementos
.87	13

Fuente: Elaboración propia basado datos estadísticos SPSS 2021.

Para el instrumento de calidad de vida urbana se obtuvo como resultado 0.81 en el Alfa de Cronbach, ubicándose en el rango de “Excelente confiabilidad”, por lo que el instrumento es adecuado.

Alfa cronbach	de N° de elementos
.81	12

Fuente: Elaboración propia basado datos estadísticos SPSS 2021.

De la misma manera se validaron los instrumentos por expertos:



FICHA JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

APELLIDOS Y NOMBRES	HUOTÓN GARCÍA EDUARDO ALFREDO
GRADO ACADÉMICO	ARQUITECTO
LUGAR DE TRABAJO	DOCENTE UPLA
VARIABLE : MOVILIDAD PEATONAL	Ficha: Accesibilidad (pendiente, anchura, material), Seguridad (Velocidad de circulación, Templado de tráfico), Confort (Físico, Psicológico, Fisiológico), Atracción (Usos comerciales, Usos Culturales).
AUTOR DEL INSTRUMENTO	Juscamaita Canto, Juan Miguel
TESIS	Movilidad Peatonal En La Calidad De Vida Urbana Del Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo 2023

II. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	INDICADORES	CONTENIDO	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
01	INTENCIONALIDAD	El instrumento responde a los objetivos de la investigación planteada				X	
02	OBJETIVIDAD	El instrumento del egresado está expresado en comportamientos observables.				X	
03	ORGANIZACIÓN	El orden de los ítems y áreas es adecuado.				X	
04	CLARIDAD	El vocabulario aplicado es adecuado para el grupo de investigación.				X	
05	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.					X
06	CONSISTENCIA	Tiene una base teórica y científica que respalda.					X
07	COHERENCIA	Entre el objetivo problema y variable a medir existe coherencia.					X
08	APLICABILIDAD	Los procedimientos para su aplicación y su corrección son sencillos				X	

III. OPINION DE APLICABILIDAD

Si es aplicable.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

18

V. OBSERVACIONES

.....APLICABLE.....

Lugar y Fecha	DNI N° 19835766	Firma y Sella (del experto)
.....Huancayo..... 16 de Setiembre del 2023	N° celular 947531360	



FICHA JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

APELLIDOS Y NOMBRES	HUERTÓN GONZÁLEZ FERRER ALFREDO
GRADO ACADÉMICO	ARQUITECTO
LUGAR DE TRABAJO	DOCENTE UPLA
VARIABLE : CALIDAD DE VIDA URBANA	Ficha: Condiciones Ambientales (Espacio Verdes Públicos, Longitud de Calles Arboladas, Residuos Sólidos, Calidad del Aire) , Condiciones Materiales Colectivas e Individuales (Accesibilidad al Servicio de Salud, Educación y Cultura; Establecimientos comerciales y financieros), Condiciones Económicas (Dinamismo Económico), Condiciones Sociales (Participación de Espectáculos, Actividades. Cult y Civic; Seguridad por Accidente de Tránsito).
AUTOR DEL INSTRUMENTO	Juscamaita Ccanto , Juan Miguel
TESIS	Movilidad Peatonal En La Calidad De Vida Urbana Del Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo 2023

II. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	INDICADORES	CONTENIDO	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
01	INTENCIONALIDAD	El instrumento responde a los objetivos de la investigación planteada				X	
02	OBJETIVIDAD	El instrumento del egresado está expresado en comportamientos observables.				X	
03	ORGANIZACIÓN	El orden de los ítems y áreas es adecuado.				X	
04	CLARIDAD	El vocabulario aplicado es adecuado para el grupo de investigación.				X	
05	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.					X
06	CONSISTENCIA	Tiene una base teórica y científica que respalda.					X
07	COHERENCIA	Entre el objetivo problema y variable a medir existe coherencia.					X
08	APLICABILIDAD	Los procedimientos para su aplicación y su corrección son sencillos				X	

III. OPINION DE APLICABILIDAD

Si es aplicable.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

18

V. OBSERVACIONES

.....APLICABLE.....

Lugar y Fecha	DNI N° 19835766	Firma y Sella (del experto)
.....Huancayo..... 16 de Setiembre del 2023	N° celular 947531360	



FICHA JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

APELLIDOS Y NOMBRES	LOREDO CHUPAN, CESAR ANGEL
GRADO ACADÉMICO	ARQUITECTO
LUGAR DE TRABAJO	INDEPENDIENTE
VARIABLE : MOVILIDAD PEATONAL	Ficha: Accesibilidad (pendiente, anchura, material), Seguridad (Velocidad de circulación, Templado de tráfico), Confort (Físico, Psicológico, Fisiológico), Atracción (Usos comerciales, Usos Culturales).
AUTOR DEL INSTRUMENTO	Juscamaita Ccanto, Juan Miguel
TESIS	Movilidad Peatonal En La Calidad De Vida Urbana Del Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo 2023

II. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	INDICADORES	CONTENIDO	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
01	INTENCIONALIDAD	El instrumento responde a los objetivos de la investigación planteada			✓		
02	OBJETIVIDAD	El instrumento del egresado está expresado en comportamientos observables.				✓	
03	ORGANIZACIÓN	El orden de los ítems y áreas es adecuado.				✓	
04	CLARIDAD	El vocabulario aplicado es adecuado para el grupo de investigación.				✓	
05	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.					✓
06	CONSISTENCIA	Tiene una base teórica y científica que respalda.				✓	
07	COHERENCIA	Entre el objetivo problema y variable a medir existe coherencia.					✓
08	APLICABILIDAD	Los procedimientos para su aplicación y su corrección son sencillos					✓

III. OPINION DE APLICABILIDAD

Si es aplicable..... SI

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

1.7

V. OBSERVACIONES

.....
.....

Lugar y Fecha	DNI N°	Firma y Sella (del experto)
.....Huancayo..... 16 de Setiembre del 2023	19991104	 CÉSAR ANGEL LOREDO CHUPAN ARQUITECTO CAP. 3472
	N° celular	
	964627222	



FICHA JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

APELLIDOS Y NOMBRES	LOREDO CHUPAN, CESAR ANGEL
GRADO ACADÉMICO	ARQUITECTO
LUGAR DE TRABAJO	INDEPENDIENTE
VARIABLE : CALIDAD DE VIDA URBANA	Ficha: Condiciones Ambientales (Espacio Verdes Públicos, Longitud de Calles Arboladas, Residuos Sólidos, Calidad del Aire) , Condiciones Materiales Colectivas e Individuales (Accesibilidad al Servicio de Salud, Educación y Cultura; Establecimientos comerciales y financieros), Condiciones Económicas (Dinamismo Económico), Condiciones Sociales (Participación de Espectáculos, Actividades. Cult y Civic; Seguridad por Accidente de Tránsito).
AUTOR DEL INSTRUMENTO	Juscamaita Ccanto , Juan Miguel
TESIS	Movilidad Peatonal En La Calidad De Vida Urbana Del Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo 2023

II. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	INDICADORES	CONTENIDO	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
01	INTENCIONALIDAD	El instrumento responde a los objetivos de la investigación planteada			✓		
02	OBJETIVIDAD	El instrumento del egresado está expresado en comportamientos observables.				✓	
03	ORGANIZACIÓN	El orden de los ítems y áreas es adecuado.				✓	
04	CLARIDAD	El vocabulario aplicado es adecuado para el grupo de investigación.				✓	
05	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.					✓
06	CONSISTENCIA	Tiene una base teórica y científica que respalda.				✓	
07	COHERENCIA	Entre el objetivo problema y variable a medir existe coherencia.					✓
08	APLICABILIDAD	Los procedimientos para su aplicación y su corrección son sencillos					✓

III. OPINION DE APLICABILIDAD

Si es aplicable..... SI

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

17

V. OBSERVACIONES

.....
.....

Lugar y Fecha	DNI N°	Firma y Sella (del experto)
.....Huancayo..... 16 de Setiembre del 2023	19991104	  CÉSAR ANGEL LOREDO CHUPÁN ARQUITECTO CAP. 3472
	N° celular	
	964627222	



FICHA JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

APELLIDOS Y NOMBRES	ESPINOZA QUISPE JHONNY ANTIDORO
GRADO ACADÉMICO	DOCTOR
LUGAR DE TRABAJO	UNIVERSIDAD CONTINENTAL
VARIABLE: MOBILIDAD PEATONAL	Ficha: Accesibilidad (pendiente, anchura, material), Seguridad (Velocidad de circulación, Templado de tráfico), Confort (Físico, Psicológico, Fisiológico), Atracción (Usos comerciales, Usos Culturales).
AUTOR DEL INSTRUMENTO	Juscamaita Ccanto, Juan Miguel
TESIS	Movilidad Peatonal En La Calidad De Vida Urbana Del Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo 2023

II. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	INDICADORES	CONTENIDO	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
01	INTENCIONALIDAD	El instrumento responde a los objetivos de la investigación planteada				X	
02	OBJETIVIDAD	El instrumento del egresado está expresado en comportamientos observables.				X	
03	ORGANIZACIÓN	El orden de los ítems y áreas es adecuado.				X	
04	CLARIDAD	El vocabulario aplicado es adecuado para el grupo de investigación.				X	
05	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.				X	
06	CONSISTENCIA	Tiene una base teórica y científica que respalda.				X	
07	COHERENCIA	Entre el objetivo problema y variable a medir existe coherencia.					X
08	APLICABILIDAD	Los procedimientos para su aplicación y su corrección son sencillos				X	

III. OPINION DE APLICABILIDAD

..... SE SUGIERE APLICAR EL INSTRUMENTO

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

16.5

V. OBSERVACIONES

.....

Lugar y Fecha	DNI N°	Firma y Sella (del experto)
Huancayo 22 de octubre del 2023	20719791	
	N° celular	
	964868607	



FICHA JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

APELLIDOS Y NOMBRES	ESPINOZA QUISPE JHONNY ANTIDORO
GRADO ACADÉMICO	DOCTOR
LUGAR DE TRABAJO	UNIVERSIDAD CONTINENTAL
VARIABLE: CALIDAD DE VIDA URBANA	Ficha: Condiciones Ambientales (Espacio Verdes Públicos, Longitud de Calles Arboladas, Residuos Sólidos, Calidad del Aire) , Condiciones Materiales Colectivas e Individuales (Accesibilidad al Servicio de Salud, Educación y Cultura; Establecimientos comerciales y financieros), Condiciones Económicas (Dinamismo Económico), Condiciones Sociales (Participación de Espectáculos, Actividades. Cult y Civic; Seguridad por Accidente de Tránsito).
AUTOR DEL INSTRUMENTO	Juscamaíta Ccanto , Juan Miguel
TESIS	Movilidad Peatonal En La Calidad De Vida Urbana Del Sector 10, Asentamiento Humano Justicia Paz Y Vida, El Tambo 2023

II. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	INDICADORES	CONTENIDO	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
01	INTENCIONALIDAD	El instrumento responde a los objetivos de la investigación planteada				X	
02	OBJETIVIDAD	El instrumento del egresado está expresado en comportamientos observables.				X	
03	ORGANIZACIÓN	El orden de los ítems y áreas es adecuado.					X
04	CLARIDAD	El vocabulario aplicado es adecuado para el grupo de investigación.				X	
05	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.			X		
06	CONSISTENCIA	Tiene una base teórica y científica que respalda.				X	
07	COHERENCIA	Entre el objetivo problema y variable a medir existe coherencia.				X	
08	APLICABILIDAD	Los procedimientos para su aplicación y su corrección son sencillos				X	

III. OPINION DE APLICABILIDAD

.....SE SUGIERE APLICAR EL INSTRUMENTO.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

16

V. OBSERVACIONES

Lugar y Fecha	DNI N°	Firma y Sella (del experto)
Huancayo 22 de noviembre del 2023	20719791	
	N° celular	
964868607		

Data de procesamiento de datos

	Variable de Estudio				MOVILIDAD PEATONAL									
	DIMENSIONES DE ESTUDIO													
	ACCESIBILIDAD				SEGURIDAD			CONFORT				ATRACCION		
	1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	4	1	2	
1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
3	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	
4	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	1	1	
5	1	2	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2	
6	3	1	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	
7	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1	
8	1	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	
9	3	1	2	3	2	2	2	2	3	2	3	2	1	
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	
11	3	2	3	1	2	2	3	2	3	3	2	2	2	
12	2	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1	
13	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1	
14	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	
15	2	2	1	2	3	2	2	1	3	2	1	2	2	
16	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	2	
17	1	2	3	2	2	2	2	1	2	3	2	1	2	
18	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	3	1	
19	1	2	2	2	3	1	3	2	2	2	1	2	1	
20	1	1	3	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2	
21	2	1	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1	1	
22	3	2	2	1	3	3	2	3	3	2	3	2	2	
23	1	1	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	2	
24	2	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	
25	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	
26	2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	2	
27	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	
28	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	
29	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	
30	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	
31	3	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	1	1	
32	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
33	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	2	2	1	
34	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1	
35	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	2	2	
36	1	1	2	1	2	3	1	1	3	1	1	1	2	
37	3	2	2	1	2	1	2	3	1	2	1	1	1	
38	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	
39	2	2	2	1	2	2	2	2	3	2	3	1	1	
40	2	1	2	3	1	1	1	1	1	2	2	1	1	
41	3	1	1	1	2	2	3	2	3	2	2	2	1	
42	2	1	3	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	
43	1	2	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1	

44	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
45	1	1	1	2	3	2	2	1	3	2	1	2	2
46	1	1	2	3	2	1	2	1	2	2	1	2	2
47	2	1	2	2	2	2	2	1	2	3	2	1	2
48	1	1	3	2	2	3	3	2	2	3	2	3	1
49	2	2	3	2	3	1	3	2	2	3	1	2	1
50	1	1	2	2	2	1	1	1	3	1	1	1	1
51	2	1	2	1	2	2	1	2	2	1	1	1	1
52	1	1	1	1	2	3	2	3	3	2	3	2	2
53	3	1	2	1	3	2	2	1	2	3	1	1	2
54	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
55	3	1	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1
56	2	2	2	1	1	1	2	1	3	2	1	1	2
57	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2
58	3	2	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1
59	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
60	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1
61	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1
62	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2
63	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	3	2
64	1	2	1	1	3	1	1	1	3	2	2	1	1
65	2	1	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2
66	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2
67	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1
68	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2
69	1	1	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1
70	3	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1
71	1	1	2	1	2	2	3	2	2	3	2	2	2
72	2	2	1	1	3	1	2	1	1	1	2	1	1
73	3	3	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1
74	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2
75	1	2	1	2	3	2	2	1	2	2	1	2	2
76	2	3	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	2
77	1	1	3	2	2	2	2	1	2	3	2	1	2
78	3	1	3	2	2	3	3	2	2	2	1	2	1
79	1	1	2	2	3	1	3	2	2	3	1	2	1
80	1	2	2	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2
81	2	1	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1	1
82	1	2	1	1	2	2	1	3	1	2	2	2	2
83	2	1	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	2
84	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
85	2	1	2	1	2	3	1	1	1	1	2	1	1
86	1	2	1	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2
87	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
88	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1
89	2	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
90	3	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1
91	2	2	2	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1

92	1	1	2	3	1	1	1	1	1	2	1	1	2
93	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1
94	1	2	3	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1
95	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2
96	1	1	1	1	3	2	1	1	1	2	1	1	2
97	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2
98	1	1	1	2	2	1	2	2	1	2	1	1	2
99	2	2	1	3	2	2	2	2	3	2	3	2	1
100	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1
101	1	1	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2
102	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1
103	1	1	2	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1
104	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1
105	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	1	2	2
106	3	3	1	1	2	1	2	1	2	2	1	2	2
107	1	1	1	1	2	2	2	1	2	3	2	1	2
108	1	2	2	1	2	3	3	2	3	3	2	3	1
109	2	1	1	1	3	1	2	2	2	2	1	2	1
110	1	2	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2
111	3	1	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1	1
112	1	2	1	1	3	3	2	3	2	1	3	2	2
113	1	1	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	2
114	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
115	1	1	2	3	2	2	1	1	1	1	2	1	1
116	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1
117	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1
118	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1
119	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
120	3	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1
121	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1
122	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2
123	1	2	3	2	2	1	2	1	2	1	2	1	1
124	2	2	3	2	3	2	1	1	2	1	1	1	1
125	2	1	2	2	1	2	2	1	2	1	1	1	2
126	1	2	3	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2
127	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1
128	2	2	3	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1
129	3	1	1	1	2	2	2	2	3	2	3	2	1
130	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1
131	1	1	1	1	2	2	3	2	3	3	2	2	2
132	1	2	1	1	2	1	2	1	1	2	2	1	1
133	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	1
134	3	2	1	1	1	2	1	2	3	2	2	1	1
135	1	1	1	1	3	2	2	1	3	2	1	3	2
136	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	2
137	1	1	2	1	2	2	2	1	2	3	2	1	2
138	2	2	1	1	2	3	3	2	3	3	2	3	1
139	1	1	2	1	3	1	3	2	2	2	1	2	1

140	1	2	1	2	2	1	1	1	3	1	1	2	2
141	3	3	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1	1
142	2	1	2	1	3	3	2	3	3	2	3	2	2
143	1	2	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	2
144	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
145	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1
146	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	2
147	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1
148	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	2
149	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
150	1	1	1	1	3	1	2	2	3	2	3	1	1
151	1	2	2	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1
152	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
153	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	2
154	1	1	2	1	3	1	1	3	2	2	1	1	1
155	3	1	2	3	1	3	2	1	2	1	1	1	2
156	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2
157	3	2	3	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1
158	2	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2
159	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	3	2	1
160	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1
161	2	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2
162	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1
163	1	2	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1
164	3	3	3	2	1	1	1	1	3	2	1	1	1
165	1	2	2	2	3	1	2	1	3	2	1	2	2
166	1	1	3	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2
167	2	1	1	1	2	2	2	1	2	3	2	1	2
168	3	2	2	1	2	3	3	2	3	3	2	3	2
169	1	1	1	1	3	1	3	2	2	2	1	2	1
170	2	1	1	2	2	1	1	1	3	1	1	2	1
171	1	1	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1	1
172	2	1	1	1	3	2	2	3	3	2	3	2	2
173	1	1	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	2
174	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
175	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1
176	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	2
177	1	1	3	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1
178	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1
179	3	1	2	1	2	1	1	3	2	2	3	1	1
180	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1
181	2	2	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1
182	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2
183	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1
184	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	1	1
185	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2

186	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2
187	1	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1
188	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2
189	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	3	2	1
190	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1
191	3	1	1	1	2	2	3	3	3	2	2	3	1
192	2	2	2	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
193	1	1	2	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1
194	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
195	1	1	2	1	3	2	2	1	3	2	1	2	2
196	1	1	2	3	2	1	2	1	2	2	1	2	2
197	1	1	1	1	2	2	3	1	2	3	2	1	2
198	1	2	3	1	2	3	3	2	3	3	2	3	1
199	1	2	1	1	3	1	3	2	2	2	1	2	1
200	2	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2
201	1	1	1	2	1	3	1	2	2	1	1	1	1
202	1	2	1	2	3	3	2	3	3	2	3	2	2
203	1	1	2	2	3	2	2	1	2	2	1	3	2
204	1	2	3	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1
205	1	3	3	2	2	2	1	2	1	2	2	1	1
206	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2
207	3	1	3	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1
208	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1
209	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1
210	2	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1
211	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1
212	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
213	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1
214	2	2	1	1	3	1	1	1	2	1	1	1	1
215	1	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
216	2	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	2
217	2	3	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1
218	1	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
219	1	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1
220	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1
221	2	2	1	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2
222	1	2	2	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
223	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1
224	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
225	1	1	1	1	3	2	2	1	3	2	1	2	2
226	2	1	1	1	2	1	2	1	2	2	1	2	2
227	1	2	2	1	2	2	2	1	2	3	2	1	2
228	2	1	2	1	2	3	3	2	3	3	2	3	1
229	2	1	1	1	3	1	3	2	2	2	1	2	1
230	1	1	2	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2

231	1	1	2	3	1	2	1	3	2	1	1	1	1
232	1	1	1	1	3	3	2	3	1	2	3	1	2
233	1	2	3	1	3	2	2	1	2	2	1	1	2
234	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
235	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1
236	3	2	1	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2
237	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1
238	1	2	3	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1
239	2	3	3	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1
240	1	2	2	2	2	1	3	1	1	2	1	1	1
241	1	1	3	1	3	1	1	2	1	1	1	1	1
242	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
243	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1	1	1
244	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	1	2
245	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1	2
246	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2
247	2	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1
248	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2
249	2	1	1	1	2	2	2	2	3	2	3	2	1
250	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1
251	1	1	1	2	2	1	3	2	3	3	2	2	2
252	1	2	1	2	2	1	3	1	1	1	2	1	1
253	1	1	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1
254	1	2	3	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1
255	3	3	3	2	3	2	2	1	3	2	1	2	2
256	1	2	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	2
257	1	1	3	1	2	2	2	1	2	3	2	1	2
258	2	1	1	1	2	2	3	2	3	3	2	3	1
259	3	2	2	1	3	1	3	2	2	2	1	2	1
260	1	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2
261	2	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	1	1
262	1	1	1	1	3	2	2	3	3	2	3	2	2
263	2	1	2	1	3	2	1	1	2	3	1	1	2
264	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
265	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1
266	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1	2
267	1	1	2	2	2	1	1	1	3	1	2	1	1
268	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1
269	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
270	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1
271	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1
272	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	2
273	1	2	2	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1
274	3	1	2	1	3	1	1	3	2	1	2	1	1
275	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1	2

276	1	1	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2
277	3	1	2	3	2	1	2	2	1	2	1	1	1
278	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2
279	3	2	3	1	2	2	2	2	3	2	3	2	1
280	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1
281	1	1	1	1	2	1	3	2	3	3	2	2	1
282	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1
283	3	2	1	2	1	2	3	1	2	1	2	2	2
284	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1

	Variable de Estudio					CALIDAD DE VIDA URBANA						
	DIMENSIONES DE ESTUDIO											
	CONDICIONES AMBIENTALES					CONDICIONES MATERIALES COLECTIVAS		CONDICIONES ECONOMICAS	CONDICIONES SOCIALES			
	1	2	3	4	5	1	2	1	1	2	3	4
1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
3	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
4	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
5	1	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2
6	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1
7	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
8	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
9	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2
10	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
11	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
12	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
13	2	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2	2
14	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	1
15	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
16	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
17	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
18	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
19	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
20	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3
21	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
22	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3
23	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1
24	2	1	2	1	2	2	1	2	3	1	2	2
25	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1
26	1	2	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1
27	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
28	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1
29	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
30	1	1	1	1	3	2	1	1	2	1	2	1
31	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
32	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1
33	1	1	1	1	2	2	3	1	2	1	1	1
34	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1
35	1	2	2	1	1	3	2	1	2	1	2	2
36	1	2	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1
37	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
38	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
39	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2
40	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
41	3	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2
42	2	2	2	1	1	1	1	2	3	1	2	1
43	2	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2
44	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	1
45	2	2	1	2	2	1	3	2	2	2	2	2

46	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
47	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
48	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
49	1	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2
50	2	2	1	1	3	1	2	1	2	1	1	2
51	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
52	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3
53	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1
54	2	1	2	1	2	2	1	2	3	1	2	2
55	1	2	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1
56	1	2	1	2	3	1	2	1	2	2	1	1
57	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	3	2
58	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1
59	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	2	1
60	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1
61	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
62	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
63	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
64	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
65	1	2	2	1	2	3	2	1	2	1	1	2
66	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1
67	1	2	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
68	1	1	1	1	1	3	1	2	1	1	1	1
69	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2
70	1	3	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1
71	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2
72	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
73	2	1	3	1	3	3	1	2	2	2	2	2
74	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	1
75	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
76	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
77	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
78	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
79	1	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2
80	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3
81	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
82	3	2	2	2	3	3	2	2	3	2	3	3
83	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1
84	2	1	2	1	2	2	1	2	3	1	2	2
85	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1
86	1	2	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1
87	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
88	1	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
89	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
90	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1
91	1	2	1	1	3	1	1	2	1	1	1	1
92	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
93	1	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1
94	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
95	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1
96	1	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1
97	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
98	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
99	1	1	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2
100	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	3	1

101	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
102	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
103	2	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2	2
104	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	1
105	2	2	1	3	2	1	1	2	2	2	2	2
106	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
107	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
108	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
109	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
110	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3
111	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
112	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3
113	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1
114	1	1	2	1	2	2	2	2	3	1	2	2
115	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1
116	1	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1
117	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
118	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
119	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
120	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	2	1
121	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
122	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
123	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
124	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
125	1	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2
126	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1
127	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
128	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1
129	1	1	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2
130	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
131	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
132	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
133	2	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2
134	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	3	3
135	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
136	1	1	1	1	2	3	2	1	2	2	2	2
137	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
138	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
139	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
140	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3
141	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
142	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3
143	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1
144	2	1	2	1	2	2	1	2	3	1	2	2
145	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1
146	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1
147	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
148	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1
149	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
150	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1
151	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1
152	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
153	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1
154	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1

155	1	1	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2
156	1	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	1
157	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
158	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
159	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	1	2
160	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
161	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
162	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
163	2	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2	2
164	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	2
165	2	2	1	2	2	1	1	3	2	2	2	2
166	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
167	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
168	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
169	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
170	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3
171	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
172	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3
173	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	3	1
174	2	1	2	1	2	2	2	2	3	1	2	2
175	1	1	2	1	1	2	3	1	3	1	1	1
176	1	2	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1
177	1	2	3	3	1	1	1	2	2	1	1	1
178	1	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1
179	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
180	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	1	1
181	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1
182	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1
183	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
184	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
185	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2
186	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1
187	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
188	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
189	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2
190	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
191	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2
192	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
193	2	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2	2
194	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	2	1
195	2	3	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
196	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
197	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
198	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
199	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
200	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3
201	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
202	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3
203	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1
204	2	1	2	1	2	2	1	2	3	1	2	2
205	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1

206	1	2	3	1	3	1	2	1	2	2	1	1
207	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
208	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1
209	1	2	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
210	2	2	2	1	3	2	1	1	1	1	1	1
211	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
212	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
213	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1
214	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
215	1	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2
216	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1
217	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
218	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
219	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2
220	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
221	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
222	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
223	2	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2	1
224	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	1
225	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
226	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
227	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
228	3	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	3
229	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
230	2	2	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3
231	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
232	3	2	2	1	3	3	1	1	2	2	3	3
233	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1
234	2	1	1	1	2	2	1	2	3	1	2	2
235	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1
236	1	1	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1
237	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
238	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1
239	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
240	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1
241	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
242	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
243	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
244	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1
245	1	2	2	1	1	3	2	3	2	1	1	2
246	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1
247	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1
248	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
249	1	1	2	3	1	2	2	2	3	3	2	2
250	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
251	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
252	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
253	2	1	1	1	1	3	1	2	2	2	2	2
254	1	1	1	2	3	1	1	2	2	1	1	1
255	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
256	1	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	1

257	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1
258	3	3	3	2	2	1	3	2	1	2	2	3
259	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2
260	2	2	1	1	3	2	2	1	3	1	1	3
261	2	2	1	1	1	3	1	2	2	1	1	1
262	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3
263	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1
264	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	2
265	1	1	2	1	1	2	3	2	3	1	1	1
266	1	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1
267	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1
268	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
269	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	1
270	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1
271	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
272	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
273	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1
274	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	1
275	1	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2
276	1	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1
277	1	1	2	2	2	2	1	2	1	2	1	1
278	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
279	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2
280	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1
281	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
282	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1
283	2	1	2	1	1	3	1	2	2	2	1	2
284	1	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1	1

CONSENTIMIENTO INFORMADO

I. DATOS GENERALES DEL BACHILLER:

1.1 **APELLIDOS Y NOMBRES DEL AUTOR:** Juscamaita Ccanto Juan Miguel

1.2 **CENTRO DE ESTUDIOS:** Universidad Peruana los Andes

1.3 **FACULTAD:** Facultad de Ingeniería - Escuela Profesional de Arquitectura

II. DATOS GENERALES DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:

2.1 TÍTULO DEL PROYECTO:

MOVILIDAD PEATONAL EN LA CALIDAD DE VIDA URBANA DEL SECTOR
10, ASENTAMIENTO HUMANO JUSTICIA PAZ Y VIDA, EL TAMBO 2023

2.2 ASESORES:

- Mg. Renato Edu Barzola Gómez

- Arq. Gordillo Sánchez Carlos

- Declaro que he leído el Reglamento de titulación por la modalidad de taller de TESIS, aprobado según Resolución N° 0302-2012-CU-Vrac de fecha 15.03.2012.
- He contado con el tiempo y la oportunidad para realizar preguntas y plantear las dudas que poseía. Todas las preguntas fueron respondidas a mi entera satisfacción.
- Se me ha asegurado que se mantendrá la confidencialidad de mis datos y la investigación realizada es clara y veraz.
- El consentimiento lo otorgo de manera voluntaria.

DOY mi consentimiento para la participación en este TALLER DE TITULACIÓN



DNI:70242117

Huancayo 2023

Fotografías de la aplicación del instrumento



ASENTAMIENTO HUMANO

“JUSTICIA PAZ Y
VIDA”

RENOVACION URBANA SECTOR 10

EL TAMBO - HUANCAYO

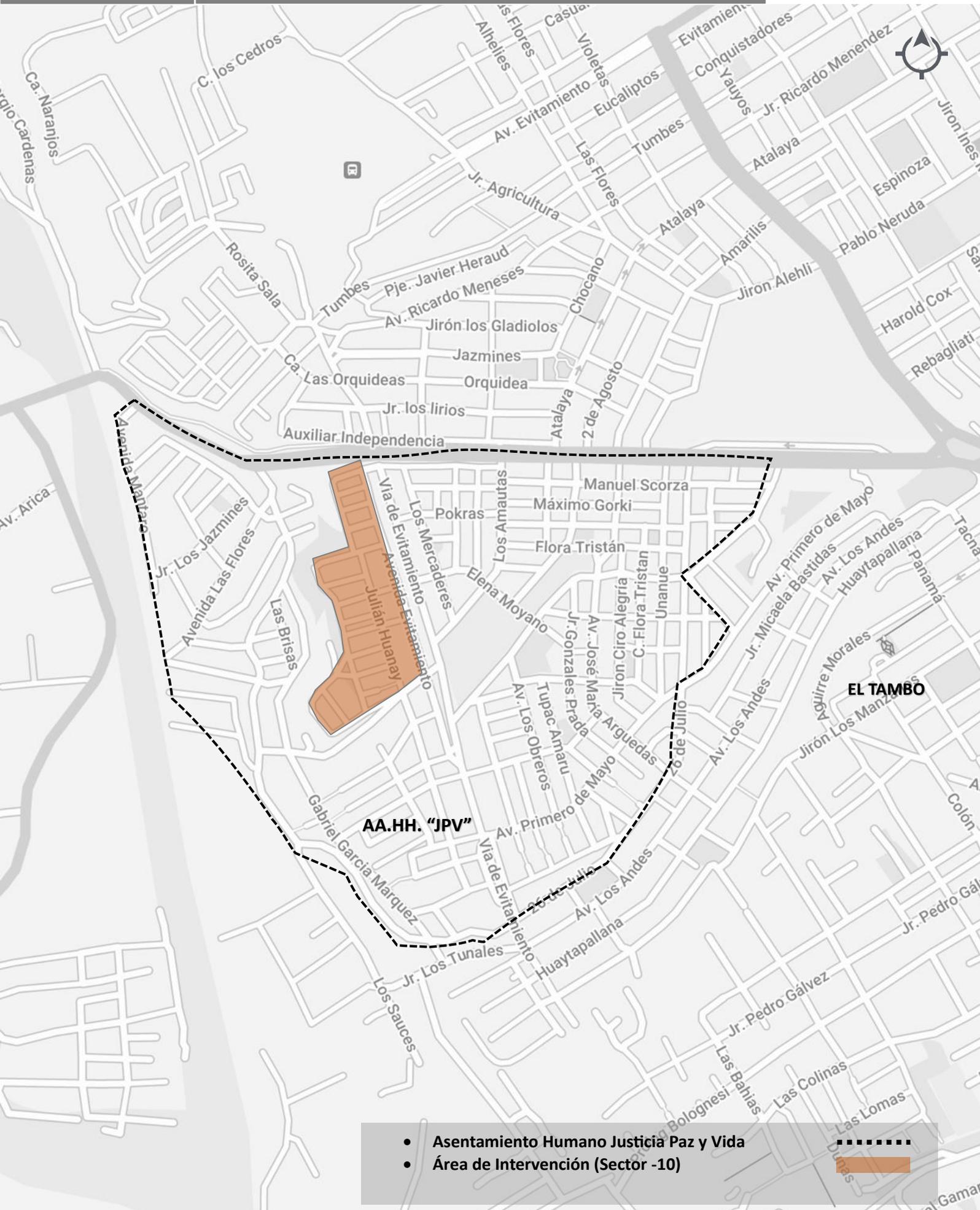




Foto: Valle del Mantaro

El Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida se encuentra situado en la región Junín, Provincia de Huancayo, Distrito de El Tambo.

JUSTICIA PAZ Y VIDA 



- Asentamiento Humano Justicia Paz y Vida
- Área de Intervención (Sector -10)

Foto: El Tambo – Justicia Paz y Vida



SECTOR 10

NUMERO DE MANZANAS	→	17
NUMERO DE VIVIENDAS	→	232
NUMERO DE PERSONAS	→	1086
AREA	→	50,255.34 m ²
PERIMETRO	→	1,178.07 ml



MERCADO MICAELA BASTIDAS



MINI HOSPITAL MEDICO DE FAMILIA



LOCAL COMUNAL



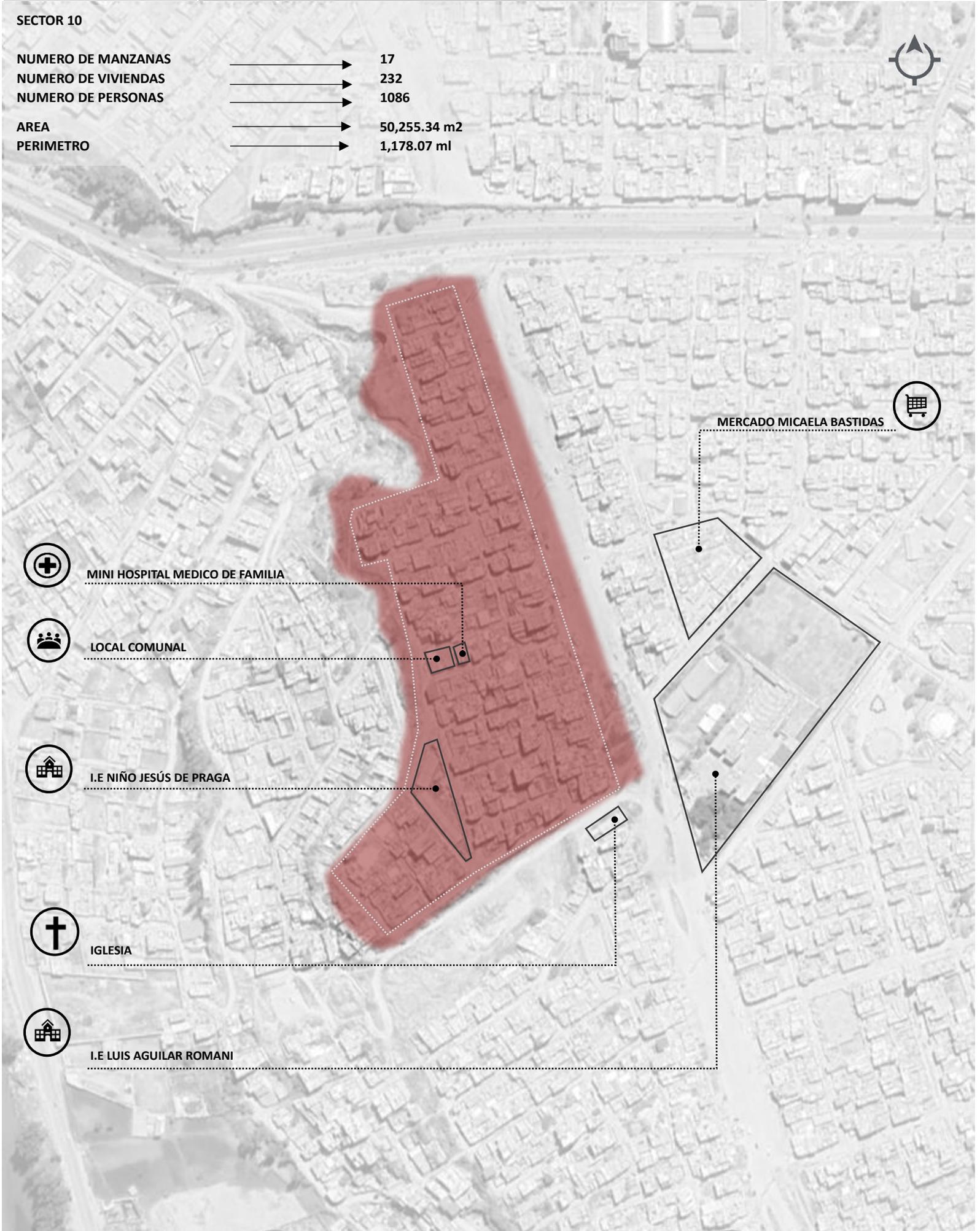
I.E NIÑO JESÚS DE PRAGA

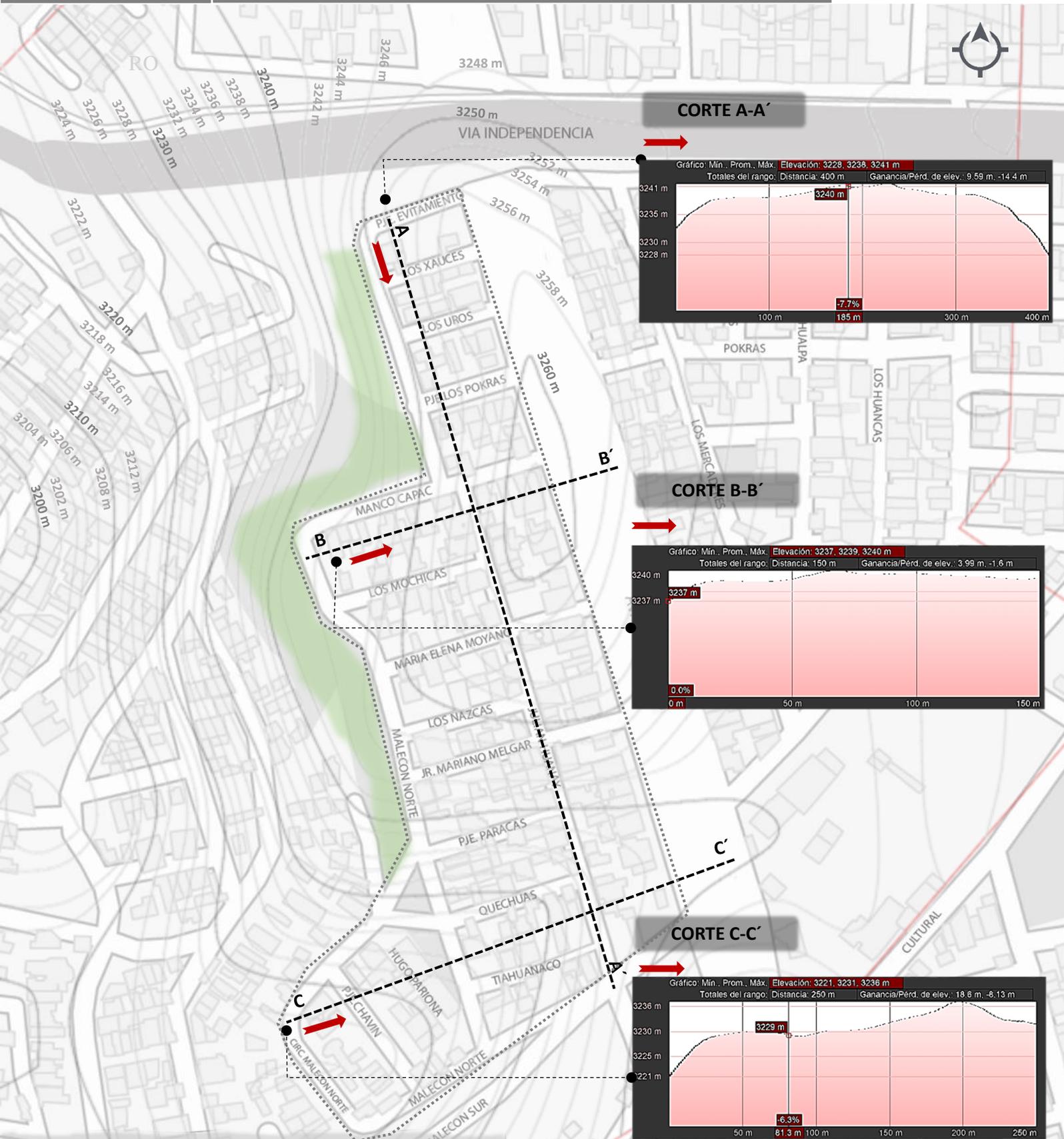


IGLESIA



I.E LUIS AGUILAR ROMANI

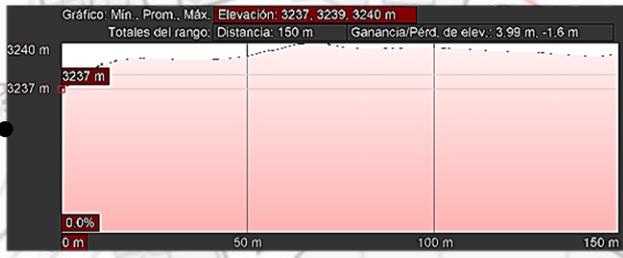




CORTE A-A'



CORTE B-B'



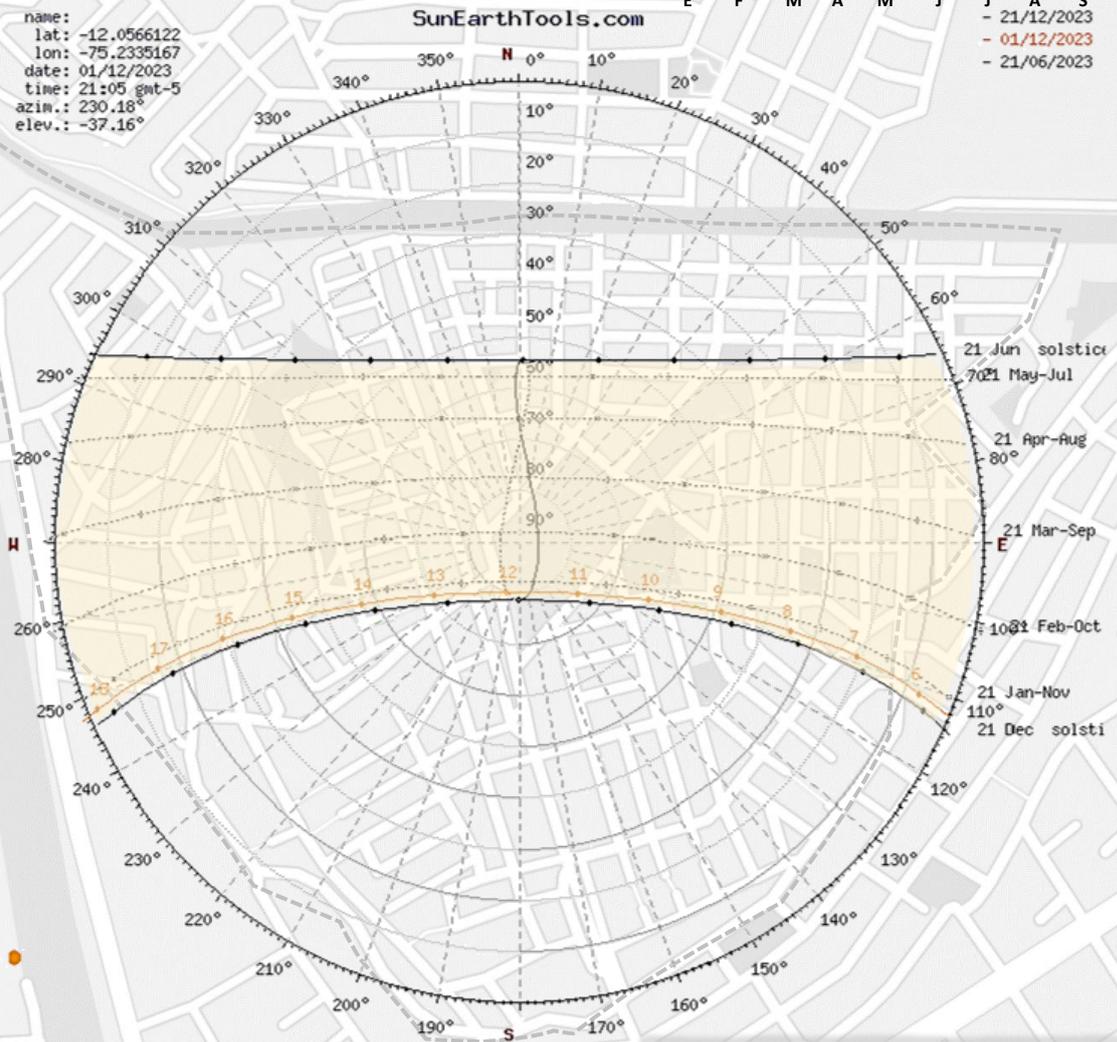
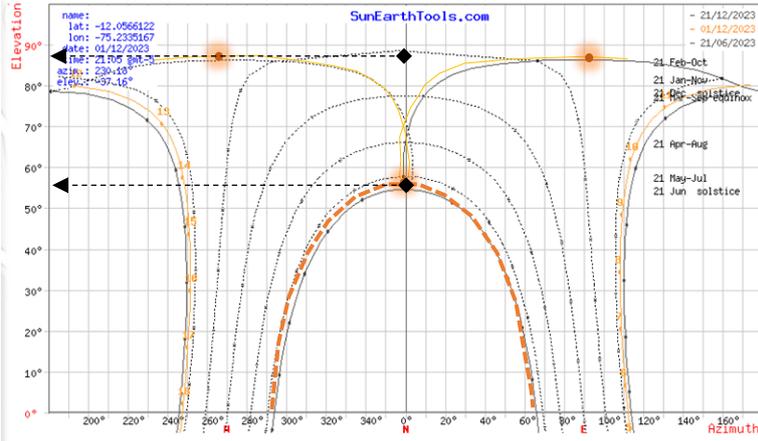
CORTE C-C'



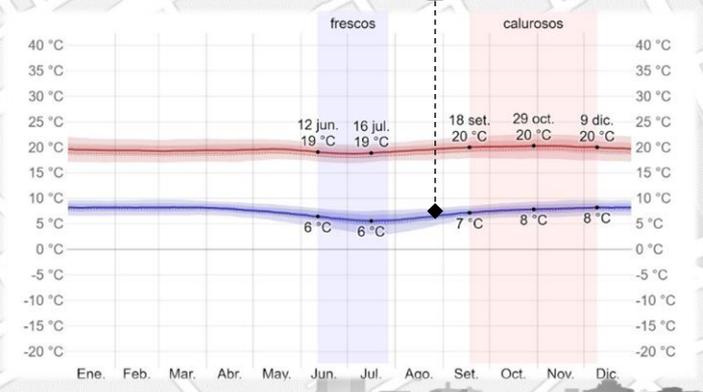
- En el S-10 Del AA. HH – “J.P.V” la topografía viene definida por una superficie semi llana en la parte alta, con una leve pendiente de 3 a 5 metros cada 200 metros.
- La inclinación leve en la topografía hace que pueda ser accesible, para llegar a los diferentes equipamientos y vías dentro del sector sin alterar el desplazamiento peatonal.

DESPLAZAMIENTO DEL SOL

DURACION DEL DÍA



TEMPERATURA La Temperatura promedio en el sector S-10 tiene un rango de los 6°C. a los 20°C.



La carta solar muestra que el mes más cálido es noviembre con una temperatura promedio de 20°C y la mínima de 6°C, además el desplazamiento solar proyecta un ángulo de elevación de 55° a 87° durante el año, mientras que la duración del día es más prolongada entre los meses de octubre hasta el mes de enero.

VIENTOS

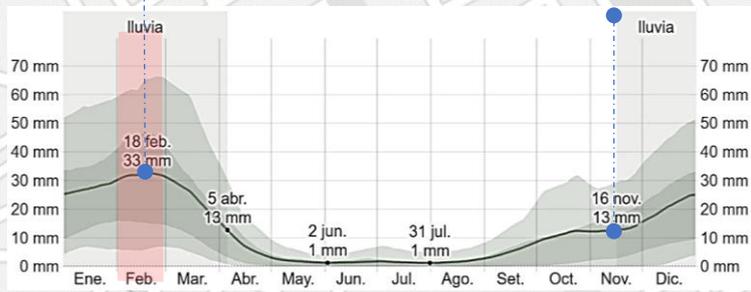
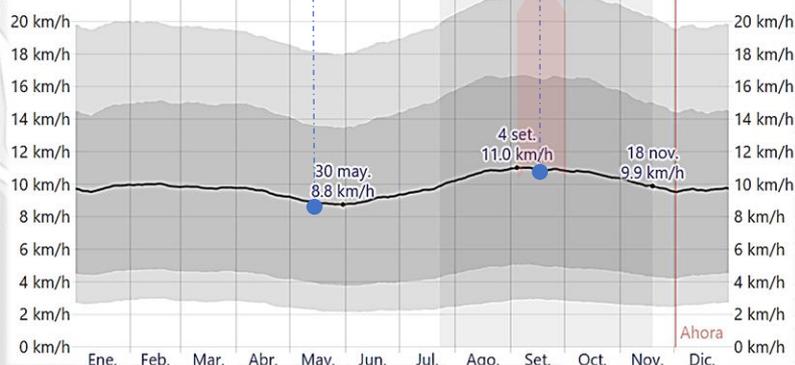
EL MES CON MENOS VIENTO ES EN MAYO CON VIENTOS DE HASTA 8,9 KM/H

EL MES CON MAS VIENTO ES EN SETIEMBRE CON VIENTOS DE HASTA 11 KM/H

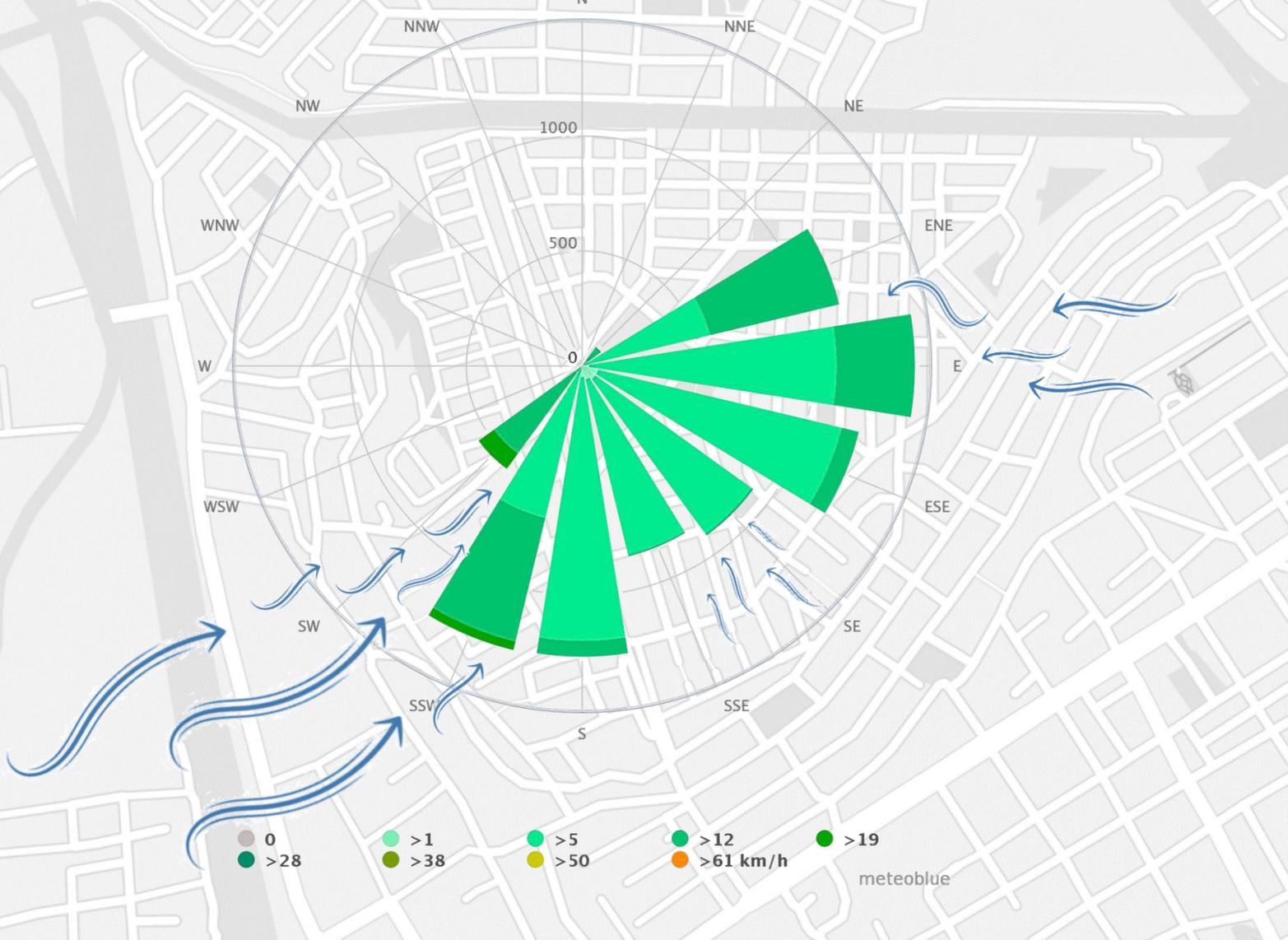
PRECIPITACION

EL MES CON MAS PRECIPITACION ES FEBRERO

LA TEMPORADA DE LLUVIA DURA 4.7 MESES



EMPIEZAN EL 16 DE NOVIEMBRE HASTA EL 5 DE ABRIL



La Rosa de Vientos muestra las horas con más predominancia de viento durante el año, en la dirección de Suroeste (SO) hacia el Noreste (NE)



Presencia escasa de vegetación, arbustos que se desvanecen a lo largo del circuito malecón norte.



La mayoría de viviendas ubicadas en la vía Evitamiento presentan un modelo de jardinería improvisada.

Jardines en mal estado de conservación a lo largo de la vía evitamiento.

Densificación mínima de plantas, flores, arbustos y árboles



Arbustos



Matorrales



- VIA PRINCIPAL
- VIA SECUNDARIA
- VIA ALTERNAS
- MALECON
- EQUIPAMIENTOS

La accesibilidad dentro del espacio está impulsada por dos ejes principales, mediante accesos secundarios, uno de ellos el Malecón Norte donde se tiene vista panorámica de Pilcomayo, y la segunda la vía principal Av. Evitamiento, la cual comparte accesos a los equipamientos aledaños.

ACTIVIDADES DIARIAS - NECESARIAS

- Desplazarse a su centro de labores (A)
- Salir al mercado a comprar (B)
- Retornar a sus viviendas (C)
- Desplazarse a sus Instituciones educativas (D)

-  (A)
-  (B)
-  (C)
-  (D)

ACTIVIDADES - OPCIONALES

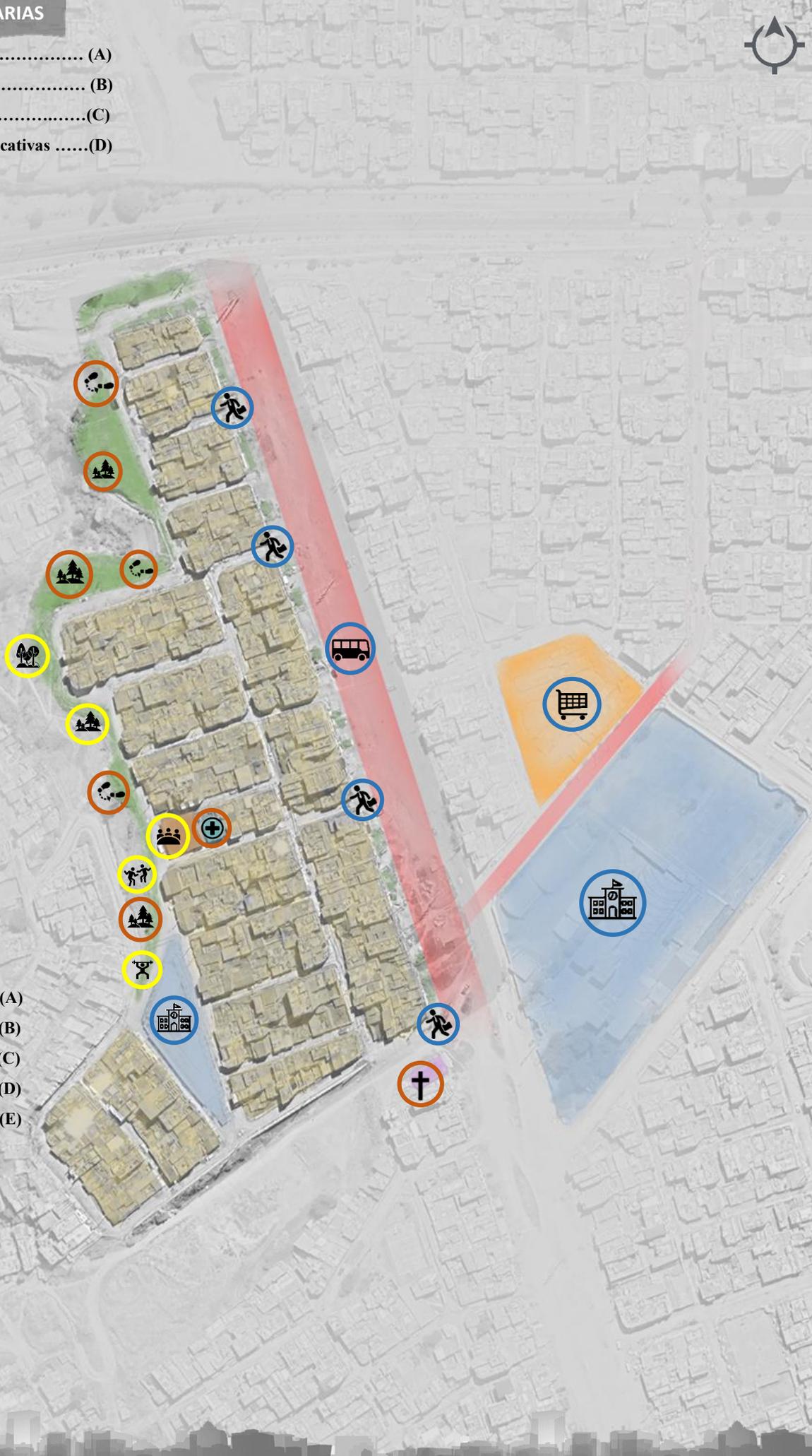
- Ir a la iglesia (A)
- Recorrer el malecón (B)
- Ir al Mini hospital Médico de Familia (C)
- Salir a caminar (D)

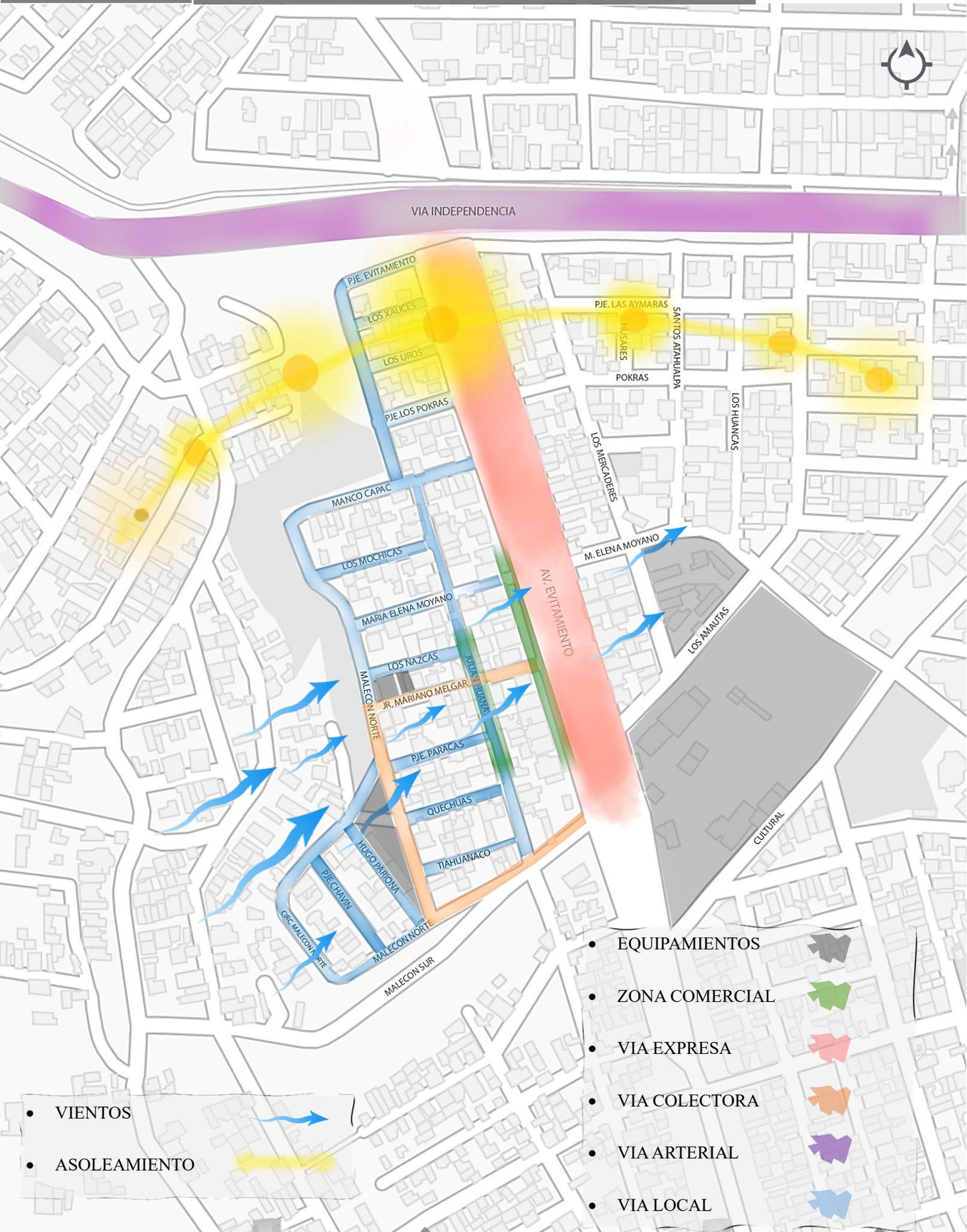
-  (A)
-  (B)
-  (C)
-  (D)

ACTIVIDADES - RECREATIVAS

- Reunirse entre vecinos (A)
- Dar un recorrido por el malecón ... (B)
- Salir a hacer ejercicio (C)
- Jugar en grupo (D)
- Contemplar el paisaje (E)

-  (A)
-  (B)
-  (C)
-  (D)
-  (E)





POTENCIALIDADES

- Las manzanas están en proceso de crecimiento
- El sector cuenta con espacios para la recreación pasiva
- El sector cuenta con un malecón de vista paisajística

- La vía Evitamiento Genera actividades económicas
- Vía Expresa (Av. Evitamiento)

DEBILIDADES

- El sector presenta baja diversidad de uso de suelo
- Inadecuados espacios para el desplazamiento peatonal
- Baja participación en acciones que reinventen los espacios
- El sector cuenta con reducidos espacios verdes
- Las calles no están pavimentadas
- No existe señaléticas
- No hay presencia de mobiliarios urbanos
- Las veredas están mal diseñadas

- Escasa presencia de plantas
- Contaminación por residuos en las calles
- No hay vigilancia.
- Conflicto en calles (intersecciones)
- Accesibilidad reducida por la obstrucción de vehículos menores
- No existe la presencia de reductores de velocidad en la vía Evitamiento
- Poca cantidad de usos comerciales en las calles del sector





- Existen problemas de circulación
- Obstrucción de las calles por la presencia de vehículos y ausencia de direccionales viales
- Falta de espacio para el desplazamiento peatonal.

- Conflicto entre la calle Pje. Evitamiento y Malecón Norte. ①
- Conflicto entre la calle Manco Cápac y Julián Huanay. ②
- Conflicto entre la calle M. Elena Moyano Y Julián Huanay. ③
- Conflicto entre la calle Mariano Melgar y Julián Huanay. ④
- Conflicto entre la calle Paracas y Julián Huanay. ⑤
- Conflicto en la calle Julián Huanay ⑥
- Conflicto entre las calles Malecón norte y Julián Huanay. ⑦
- Conflicto entre la calle Hugo Pariona y Malecón Norte. ⑧



VIA MUY TRANSITADA

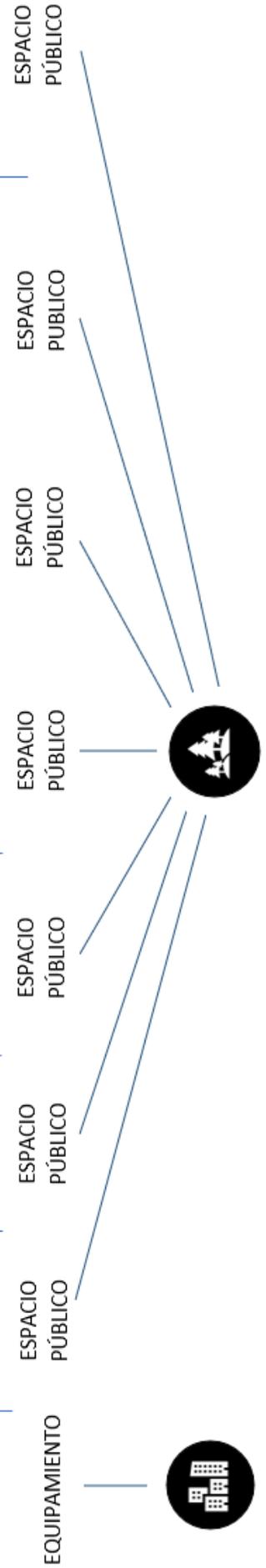
VIAS TRANSITADA

VIA TRANSITADA

PROPUESTAS

INTERVENCIÓN

CENTRALIDADES	VEGETACIÓN	ACTIVIDADES RECREATIVAS	FLUJOS PEATONALES	ACTIVIDADES	AREAS VERDES	ZONAS COMPLEMENTARIAS	FLUJOS PEATONALES
I.E. NIÑO JESUS DE PRAGA	Reducidos espacios verdes en el circuito del Malecón Norte	Recreación Pasiva (Malecón Norte)	Julián Huanay: <ul style="list-style-type: none"> Mariano Melgar Paracas Elena Moyano Quechuas Manco Cápac 	<ul style="list-style-type: none"> Salir a comprar Ir a sus centros de labor Caminar Sentarse a leer Reunirse con amigos Ejercitarse Ir a sus centros de estudio Contemplar el paisaje 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de elementos verdes (árboles, arbustos), en el Malecón Norte Tratamiento en el espacio de recreación Pasiva. Para mejorar la imagen urbana y el confort del paisaje urbano 	<ul style="list-style-type: none"> Implementar Zona del Malecón con borde interactivo Tratamiento en el espacio de recreación Pasiva. Para mejorar la imagen urbana y el confort del paisaje urbano Mejoramiento del hospital Médico de Familia Renovación del local comunal 	<ul style="list-style-type: none"> Implementar graderías el tramo malecón norte y Julián Huanay Urbanismo táctico en las calles de mayor flujo
MINI HOSPITAL "MEDICO DE FAMILIA"	No existen elementos verticales verdes, que generen confort en el trayecto del Malecón		Malecón Norte: <ul style="list-style-type: none"> Psje. Evitamiento Hugo Pariona 				
LOCAL COMUNAL							
IGLESIA							
MALECÓN							



DESPLAZAMIENTO HACIA LOS EQUIPAMENTOS



 FLUJO DE MAYOR DESPLAZAMIENTO

 FLUJOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL

 FLUJO DE MAYOR DESPLAZAMIENTO

 FLUJOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL

DESPLAZAMIENTO HACIA LOS EQUIPAMIENTOS



LOCAL COMUNAL



MINI HOSPITAL MEDICO DE FAMILIA



VIA INDEPENDENCIA



-  FLUJO DE MAYOR DESPLAZAMIENTO
-  FLUJO DE DESPLAZAMIENTO HACIA LOS EQUIPAMIENTOS
-  FLUJOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL



I.E. NIÑO JESÚS DE PRAGA



I.E. LUIS AGUILAR ROMANÍ

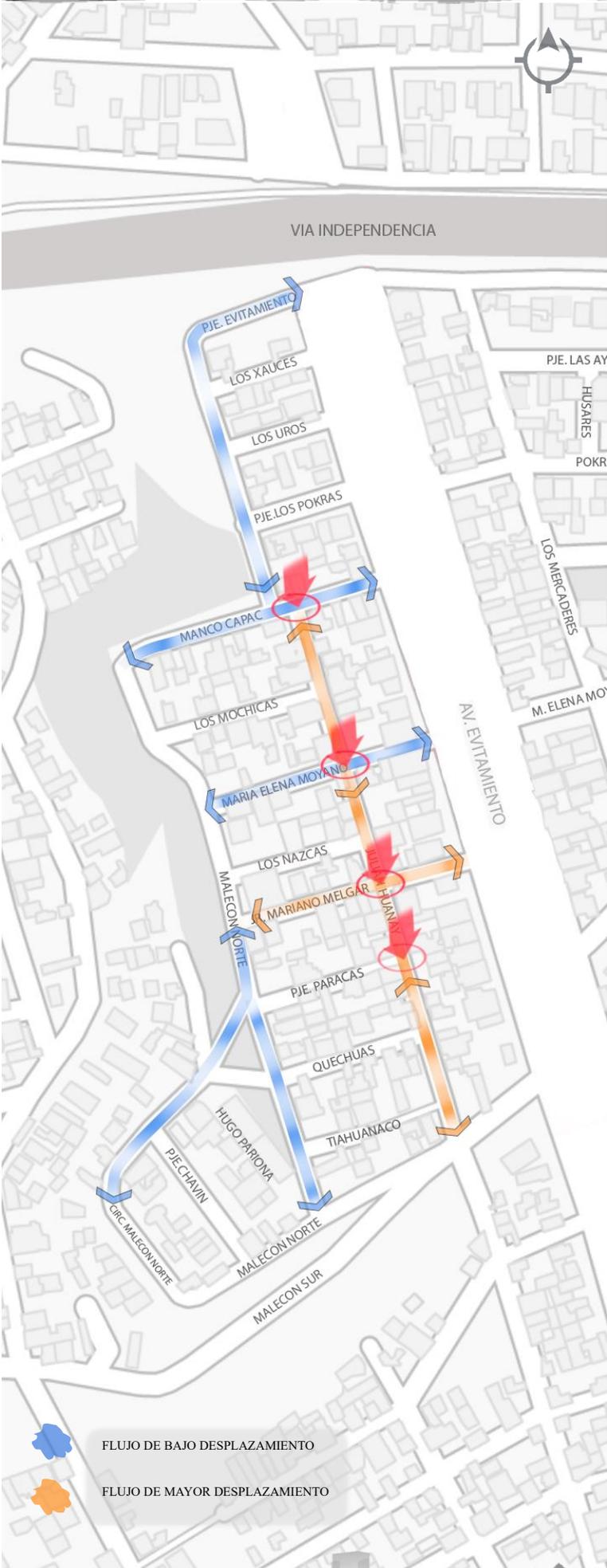


VIA INDEPENDENCIA



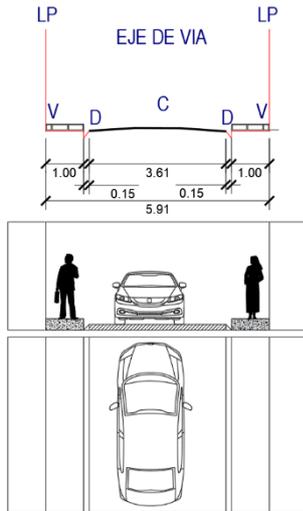
-  FLUJO DE MAYOR DESPLAZAMIENTO
-  FLUJO DE DESPLAZAMIENTO HACIA EL JARDIN
-  FLUJO DE DESPLAZAMIENTO HACIA EL COLEGIO
-  FLUJOS DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL

FLUJO PEATONAL

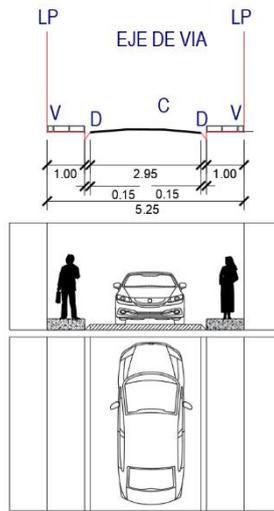


FLUJO VEHICULAR

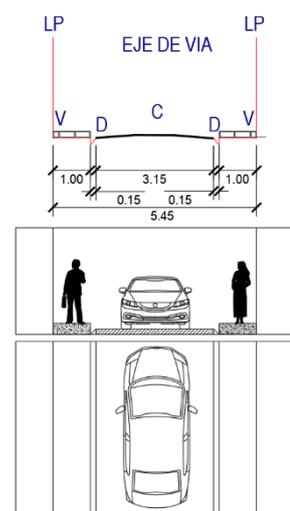




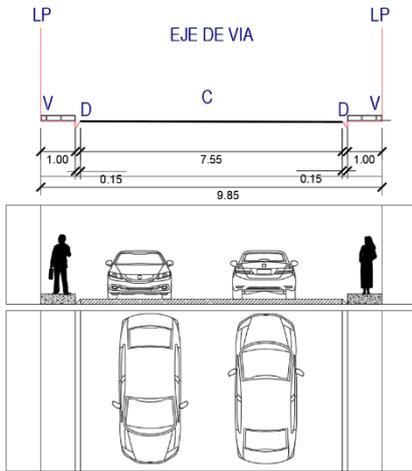
PJE. LOS XAUXAS



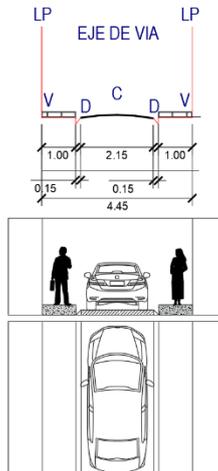
PJE. LOS UROS



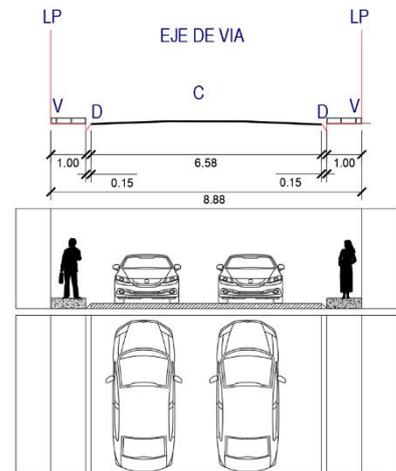
PJE. LOS POKRAS



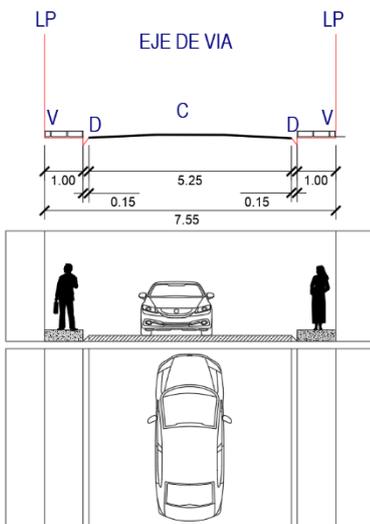
CALLE. MANCO CAPAC



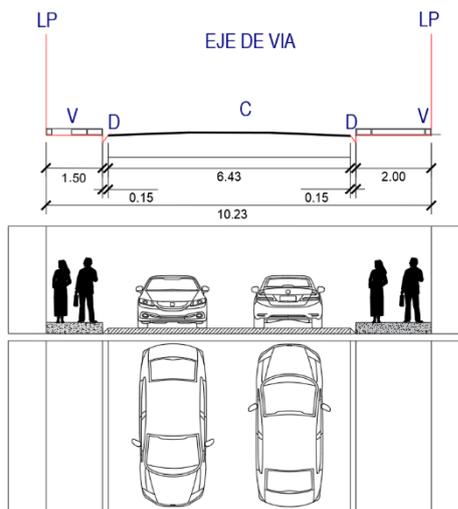
PJE. MARIA ELENA MOYANO



JR. MARIANO MELGAR



CALLE. JULIAN HUANAY



CALLE MALECON NORTE

LEYENDA	
LP	LIMITE DE PROPIEDAD
V	VEREDA
C	CALZADA
D	DRENAJE

LEYENDA	
VS	VIA DE SERVICIO
J	JARDIN
D	DRENAJE
V	VEREDA
CL	CALZADA DE CIRCULACION LENTA
VR	VIA RAPIDA
RC	RETIRO CANAL
CAP	CANAL DE AGUAS PLUVIALES
TAT	TORRE ALTA TENSION

**VIA EXPRESA 1, CON POSTES Y/O TORRES DE ALTA TENSION
(En sectores a nivel)**

De encuentro vial "Terminal Terrestre Nacional"

a puente "Independencia"

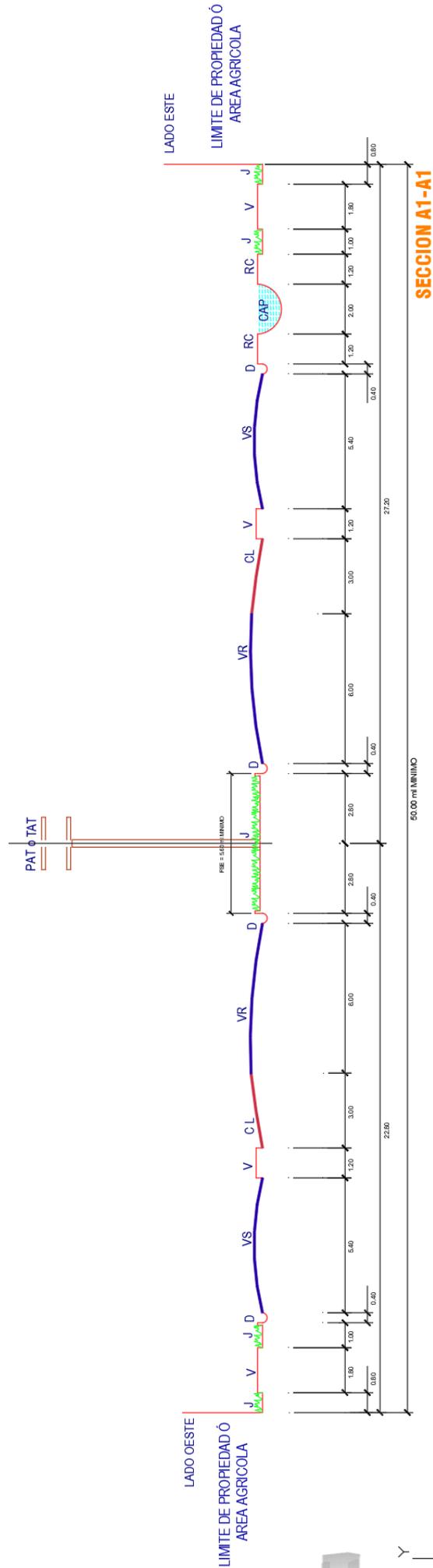
De puente "Independencia" a encuentro

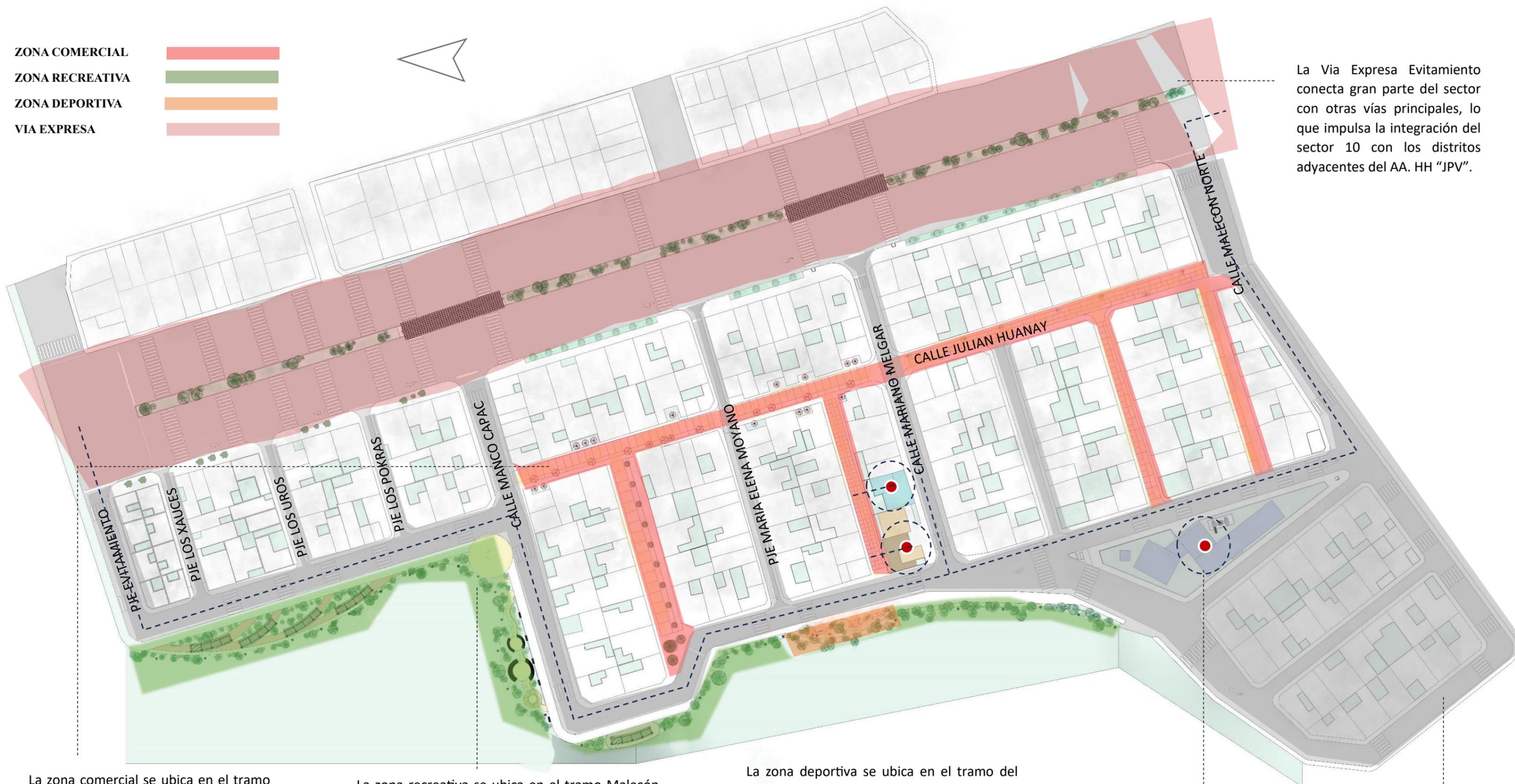
vial "Mariategui"

De encuentro vial "Mariategui" a

puente "Las Virgenes"

De encuentro vial "Angaraes" a encuentro vial "Ali"





La Vía Expresa Evitamiento conecta gran parte del sector con otras vías principales, lo que impulsa la integración del sector 10 con los distritos adyacentes del AA. HH "JPV".

La zona comercial se ubica en el tramo Julián Huanay, desde la calle Manco Cápac, hasta la calle Malecón Norte, relacionándose directamente con la zona recreativa, en esta zona se encuentran las viviendas mixtas o viviendas comercio, las cuales el primer piso en la mayoría de viviendas destinada a tiendas de comestibles y souvenirs de la zona.

La zona recreativa se ubica en el tramo Malecón Norte que tiene mirada al panorama de Pilcomayo, relacionándose directamente con la zona comercial e indirectamente con la vía expresa evitamiento, en esta zona se encuentran los espacios de relax y distracción, así como pequeñas plazoletas para socializar y reunir pequeños grupos de personas, además de contar con un espacio destinado a la lectura y descanso, incluyendo también un mirador con privilegiada vista panorámica.

La zona deportiva se ubica en el tramo del circuito Malecón Norte entre el Pje. María Elena Moyano y el Pje. los Nazcas que tiene un frente panorámico de Pilcomayo, relacionándose directamente con la zona recreativa que incluye un trayecto forestal natural, en este espacio se encuentra máquinas de ejercicio para impulsar la salud y resistencia del cuerpo.

La zona de equipamientos vinculada con la zona comercial y con las vías alternas del sector.

Zona de tratamiento asfáltico en el sector 10 dado que las calles del sector 10 con señalización y mobiliarios urbanos.



SECCION E-E (TRAMO PJE LOS POKRAS-PJE LOS UROS)



SECCION F-F (TRAMO PJE LOS UROS-PJE LOS XAUCES)



SECCION G-G (TRAMO PJE LOS XAUCES-PJE EVITAMIENTO)



SECCION H-H CALLE JULIAN HUANAY, TRAMO (CALLE MARIANO MELGAR-CALLE MANCO CAPAC)



IMPLEMENTACIÓN DE ARBOLES NETOS DE LA ZONA EN LAS AREAS VERDES

IMPLEMENTACION DE SEÑALÉTICAS EN EL SECTOR 10

VINCULACION ENTRE LA AV, EVITAMIENTO, Y LA CALLE MALECON NORTE, MEDIANTE UN CIRCUITO PEATONAL

IMPLEMENTACION DE SEMAFOROS EN LAS VIAS PRINCIPALES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD

IMPLEMENTACION DE POSTES LED EN LAS VIAS DEL SECTOR 10

IMPLEMENTACION DEL URBANISMO TACTICO APLICADO A LAS CALLES PEATONALIZADAS

CONEXIÓN DIRECTA A LOS EQUIPAMIENTOS MEDIANTE LOS CIRCUITOS PEATONALES

TRATAMIENTO DE VEREDAS, VIAS, ADECUADAS PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS



LEYENDA	
	BOTES DE BASURA
	SEMAFOROS
	POSTES DE LUZ LED
	ARBOLADO
	ZONA COMERCIAL

IMPLEMENTACION DE MOBILIARIO DESTINADO AL OCIO Y LA LECTURA

AUMENTO DE LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS A TRAVEZ DE LAS VIVIENDAS COMERCIO

IMPLEMENTACION DE ESPACIOS SOCIALES

IMPLEMENTACION DE UN MIRADOR PANORAMICO

PROPUESTA GENERAL DE MALECON

IMPLEMENTACION DE ELEMENTOS DE GIMNASIA PARA LA MEJORA DE SALUD EN LA POBLACIÓN

IMPLEMENTACION DE BOTADEROS DE DESECHO EN DIFERENTES

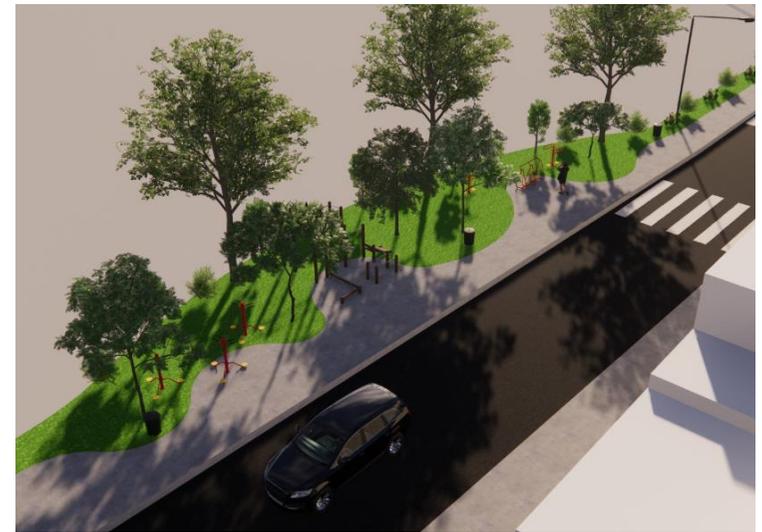
MEJORAMIENTO DEL LOCAL COMUNAL DEL SECTOR 10

MEJORAMIENTO DE LA POSTA MÉDICO DE FAMILIA



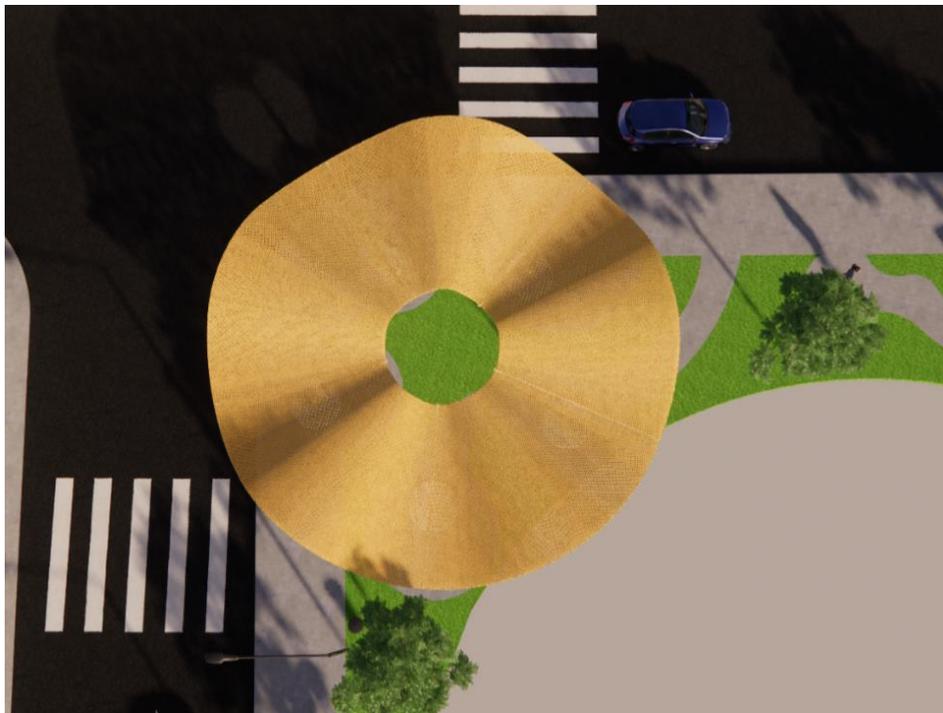


FOTOS









VISTAS

PROPUESTA DE LA INTERVENCION EN EL S-10 AA. HH "JPV" EL TBO







