



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

“Movilidad urbana sostenible para el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO

AUTORA:

VÍLCHEZ RODRÍGUEZ, Jenny Maribel (0000-0003-1217-617)

ASESORES:

Dr. FERNÁNDEZ SANTOS, Diana Yessenia (0000-0001-8542-6235)

Mg. GUTIERREZ CASTRO, Jorge Luis (000-0002-9763-1065)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

URBANISMO SOSTENIBLE

PIURA-PERÚ

2022

Dedicatoria

Esta investigación la dedico a los estudiantes de arquitectura e investigadores que quieran conocer sobre este tema, ya que es muy amplio e importante para una buena organización de la ciudad, además verán datos importantes que se realizaron in situ sobre el casco urbano de Piura como es: el mobiliario urbano y su infraestructura vial actual.

Agradecimiento

Agradezco primero a Dios por darme fuerzas para continuar estudiando a pesar que estamos en todavía en pandemia, luego agradezco a mi familia porque siempre han estado apoyándome y motivándome, ya que teniendo tres hijos es un poco complicado, pero aun así continúe porque todo se puede en esta vida, solo hay que ponerle ganas y confiar en uno mismo. Además agradezco a mis asesores por guiarme en esta etapa final, por sus consejos y recomendaciones.

Índice de contenidos

RESUMEN:	iv
ABSTRACT	v
I. INTRODUCCIÓN:	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	11
3.1. Tipo y diseño de investigación:	11
3.2. Variables y operacionalización:.....	11
3.3. Población, muestra y muestreo	12
3.4. Técnica e instrumentos de recolección de datos:	13
3.5. Procedimientos:	13
3.6. Método de análisis de la información	13
3.7. Aspectos éticos.....	14
IV. RESULTADOS	14
V. DISCUSIÓN:	24
VI. CONCLUSIONES:	29
VII. RECOMENDACIONES:	30
Referencias	32
Anexo 01: VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN:	35
Anexo 02: CUESTIONARIO	36
Anexo 03: LISTA DE COTEJO 1	40
Anexo 04: FIGURAS	42
Anexo 05: LISTA DE COTEJO 2	46
Anexo 06: Validación del instrumento 1	49
Anexo 07: Declaración de originalidad	51

Índice de Tablas

Tabla N°1: Nivel de la MUS desde la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.	14
Tabla N° 2: Nivel del B.S desde la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.	15
Tabla N°3: Nivel de las dimensiones de la M.U.S desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.	17
Tabla N°4: Nivel de las dimensiones del BS desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.	19
Tabla N°5: Prueba de normalidad de kolmogorov-Smirnov de la M.U.S para el B.S en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.	21
Tabla N°6: La movilidad urbana sostenible y su relación con el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.	22
Tabla N°7: La M.U.S y su relación con la C.V en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.	22
Tabla N°8: La M.U.S y su relación con el D.E en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.	23
Tabla N°9: El B.S y su relación con la I.U en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.	23
Tabla N°10: El B.S y su relación con la G.T en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.	24

Índice de Figuras

Figura N°1: Nivel de la M.U.S la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.	15
Figura N°2: Nivel del B.S desde la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.	16
Figura N°3: Nivel de las dimensiones de la M.U.S desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.	18
Figura N°4: Nivel de las dimensiones del BS desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.	20
Figura 05: Plano del casco urbano de Piura-Zonas de estudio	42
Figura 06: Estado en que se encuentra el asfalto en las avenidas principales 43	
Figura 07: Estado en que se encuentran las veredas	43
Figura 08: Estado en que se encuentran los buzones	44
Figura 09: Estado en que se encuentran las rampas	44
Figura 10: Estado en que se encuentran los sardineles	45
Figura N°11: Mobiliario urbano existente del casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.	48

RESUMEN:

Esta investigación titulada movilidad urbana sostenible (M.U.S) para mejorar el bienestar social (B.S) en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022, tiene como objetivo general conocer la relación entre las dos variables de estudio. Su metodología es de tipo no experimental, con corte transversal con un enfoque cuantitativo, con un diseño correlacional causal y se utilizó un muestreo no probabilístico y se utilizaron dos técnicas: la primera fue un cuestionario y su instrumento fue la encuesta donde estuvo conformado por 100 personas. La segunda que se utilizó fueron dos listas de cotejo y su instrumento la observación lo cual se determinó su estado actual. En los resultados se obtuvo que desde la percepción de la población con respecto a la M.U.S es de nivel alto de un 85% y el B.S tiene un nivel alto con un 95%, a través de la correlación de Spearman se verifica la correlación de ambas variables y sale como resultado 0.003 lo que determina que se existe una correlación altamente significativa. Se concluye que la infraestructura urbana, la gestión del tránsito y la seguridad vial deben de estar orientados a las necesidades de la población sin dejar de lado la sostenibilidad.

Palabras clave: movilidad urbana sostenible, accesibilidad, infraestructura urbana, calidad de vida y bienestar social.

ABSTRACT

This research entitled sustainable urban mobility (M.US) to improve social welfare (B.S) in the urban area of Piura, district of Piura, 2022, has as a general objective to know the relationship between the two study variables. Its methodology is non-experimental, with observational cross-sectional with a quantitative approach, with a causal correlational design and a non-probabilistic sampling was used, two techniques were used: the first was a questionnaire and its instrument was the survey where it was made up of 100 people. The second one that was used were two checklists and their instrument observation which determined their current status. In the results it was obtained that from the perception of the population with respect to the M.U.S is of high level of 85% and the B.S has a high level with 95%, through the Spearman correlation the correlation of both variables is verified and comes out as a result 0.003 which determines that there is a highly significant correlation. It is concluded that urban infrastructure, traffic management and road safety must be oriented to the needs of the population if sustainability is neglected.

Keywords: sustainable urban mobility, accessibility, urban infrastructure, quality of life and social welfare.

I. INTRODUCCIÓN:

En algunos países la M.U.S debido a la demanda de automóviles, trae como consecuencia, la ampliación de vías para su circulación, la reducción de espacios peatonales, problemas ambientales, sociales, de salud e inseguridad y muchas veces no incluyen las ciclovías en las planificaciones urbanas, un caso exitoso es el del Bazar Pondy de Chennai realizado en el 2021, el objetivo del proyecto se basa en transformar la calle para alentar a las personas a caminar, comprar y deambular sin temor a los accidentes, pretende cubrir varias tiendas minoristas, centros comerciales, edificios de oficinas y proporcionar todas las comodidades necesarias para los peatones, al convertir el espacio vial adicional en pasillos más amplios e inclusivos, colocando grupos de asientos, paradas de autobús protegidas, baños públicos, cubos de basura cubiertos, espacio de juego inclusivo, uso compartido de bicicletas, murales de pared. Al transformar la calle comercial de un espacio centrado en los vehículos a un espacio para la recreación de los ciudadanos, la plaza peatonal dará como resultado una mejor calidad del aire, salud y bienestar de los usuarios. En Perú existen cuatro tipos de problemas que en la mayoría de las regiones se encuentran afectados: i) el primero es de infraestructura urbana, ya sea por la carencia del mobiliario urbano y además porque debido a la alta transitabilidad de los vehículos es zonas concurridas se ve afectada la infraestructura vial, además existen paraderos y estacionamientos informales, trayendo como consecuencia las reducciones de vía para los peatones, aumentando la inseguridad ciudadana, la carencia de espacios urbanos y ciclovías; ii) existe un gran grado de accidentalidad causado por la saturación de vías disponible, exceso vehicular, además existe mucha imprudencia por parte de los conductores, ya que no dan prioridad al peatón; iii) la contaminación ambiental, debido a la demanda de vehículos motorizados y la utilización de combustibles fósiles, provocando problemas para la salud, como enfermedades respiratorias y pulmonares, además la acumulación de estos gases provocan efectos que repercuten al medio ambiente; iv) la salud, ya que existe mucho sedentarismo por

parte de la población al no realizar actividades físicas, según estadísticas del INE a nivel nacional el 60 % de los peruanos mayores de 15 años sufren por obesidad, problemas de diabetes tipo II 3.6% , hipertensión el 14.8% y problemas cardiovasculares el 15.5%. Actualmente la ciudad de Piura se ve inmersa de estos problemas, ya que tanto su infraestructura vial, mobiliario urbano y espacios públicos no están siendo potenciados para obtener un mejor desplazamiento entre los peatones, es por eso que para mejorarlos es necesario hacerlos más acogedores y agradables tanto para los habitantes como para los turistas. De acuerdo al problema expuesto, se realizan las siguientes preguntas con relación a las variables de estudio, ¿Cuál es la relación de la movilidad urbana sostenible y el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022?, entre los problemas específicos tenemos, ¿Cuál es la relación de la movilidad urbana sostenible y la calidad de vida en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022? ¿Cuál es la relación de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo económico en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022? ¿Cuál es la relación del bienestar social y la infraestructura urbana en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022? ¿Cuál es la relación del bienestar social y la gestión de tránsito en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022? La investigación se justificó a nivel social, donde se pone como prioridad el bienestar de la población, para ello se propone mantener un ambiente sustentable con el uso de las bicicletas y la reducción del tránsito vehicular. Se justificó de manera práctica, proponer un diseño de infraestructura urbana, integrando rutas mixtas, además tener un mobiliario urbano inclusivo y proponer espacios públicos, para fomentar el deporte y beneficie a la población. Se justificó teóricamente, con el aporte de la investigación realizada sobre movilidad urbana sostenible, se analizaron artículos, documentales y tesis de diferentes autores tanto nacionales como internacionales, donde luego servirá para futuras investigaciones. Se justifica metodológicamente con encuestas y la ficha de cotejo, con ayuda de la población determinar la relación entre la M.U.S y el B.S. Además, como hipótesis general se tiene que la M.U.S se relaciona de manera directa con el B.S en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022; así como hipótesis nula se tiene que la M.U.S no se relaciona con el

B.S en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022. Como hipótesis específicas tenemos: La movilidad urbana sostenible se relaciona con la calidad de vida en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022; La M.U.S se relaciona con el D.E en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022. El B.S se relaciona con la I.U en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022. El B.S se relaciona con la gestión de tránsito en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022. Esta investigación tiene como objetivo general: Conocer la relación de la M.U.S y el B.S en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022; siendo los objetivos específicos: i) Conocer la relación de la M.U.S con la C.V en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022; ii) Conocer la relación de la M.U.S con el D.E en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022; iii) Conocer la relación del B.S y la infraestructura urbana del casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022; iv) Conocer la relación del B.S y la G.T en el casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.

II. MARCO TEÓRICO

Para desarrollar esta investigación se tomó en cuenta antecedentes tanto nacionales como internacionales.

(Gehl, 2014) En su libro "Ciudades para la gente". Desde que las ciudades adoptaron el uso de los vehículos, dieron más importancia en crear vías, dificultando el tránsito peatonal y eliminando las ciclovías o simplemente no tomarlas en cuenta dentro de sus planificaciones. Además, menciona que la convivencia entre el peatón y los vehículos si es posible, siempre y cuando se de preferencia a los que transitan a pie, creando zonas de tránsito mixto, así el peatón camine de manera cómoda y segura.

(Dante Jesus Urquiza Abanto, 2017) En su tesis tiene como objetivo analizar la relación que existe entre sus variables y su escenario de estudio es Cajamarca, dentro de su metodología utilizó una investigación correccional; en conclusión se tiene que la M.U.S incide significativamente con el turismo, por eso es necesario crear planes que lo integren y dar solución a los modos de transportes, ya que debido al incremento de turistas se reducen los espacios públicos y los vehículos entorpecen la circulación, ocasionando accidentes e inseguridad.

(Felix Israel Cabrera Vega, 2019) En su tesis tiene como objetivo determinar los problemas que existen al desplazarse las personas con discapacidad en la ciudad de Lima. Para realizar su investigación utilizó un diseño mixto, donde realiza entrevistas a docentes, especialistas y familiares de personas con habilidades especiales, además se realizó una revisión literaria; conclusión, los espacios públicos deberían de tener superficies planas, además de contar con baños públicos adecuados, mayor cantidad de bancas, implementación de más áreas verdes, se toma en cuenta el libro de Gehl(2014) sobre los 12 criterios de diseño para espacios públicos. Cuando menciona acerca del transporte nos dice que las velocidades se deben adaptar a diferentes tipos de personas, ya sean personas con habilidades diferentes, personas ancianas y niños, ya que todos presentan velocidades distintas

al caminar, finalmente se recomienda que debería de incluir transportes que se adapte a sus necesidades.

(Omar Oswaldo Jimenes Ramos, 2019) En su Tesis como objetivo es realizar un proyecto relacionado a la M.U.S a favor de los ciudadanos de la ciudad de Puno, su metodología es exploratoria descriptiva; en conclusión, se analizó la zona de estudio para identificar los problemas más frecuentes sobre la planificación de una ciudad, de acuerdo los factores de sostenibilidad urbana y los criterios de desarrollo urbano.

(Chiara Galvan Manuel, 2020) En su tesis tiene como objetivo general analizar si la movilidad sostenible como es caminar, ir en bicicleta, trasciende satisfactoriamente en el desarrollo urbano de los habitantes de Lima, dentro de su metodología se utiliza un enfoque cuantitativo con un diseño correlacional, no experimental. Hace referencia a la Agenda 2030 sobre los 17 objetivos de desarrollo sostenible, donde resalta solo 3, el primero hace mención a que se debe de reducir los accidentes de tránsito, el segundo objetivo es promover los accesos a sistemas de transportes seguros, accesibles y sostenibles, por último, el tercer objetivo es mejorar la calidad del aire disminuyendo el impacto ambiental; en conclusión, de la investigación se tiene que el transporte sostenible si favorece a los habitantes ya que es un transporte libre de contaminantes, además que incentiva el deporte.

(Eduardo A. Vasconcellos , 2019) En su investigación documental, se analizan las cualidades y efectos perjudiciales para los habitantes y se examinaron ejemplos exitosos de países como: México, Brasil y Colombia; en conclusión se tiene que debido las ciudades han ido expandiendo, los trayectos en base los destinos de cada persona se ven afectadas, ya que las horas de viaje son más largas, por lo tanto las personas de clase baja se ven perjudicadas y el automóvil lo toman como parte fundamental de las vías, teniendo como efecto los congestionamientos y accidentes.

(Beatriz Elena Pineda; Claudia Helena Muñoz; Harveth Gil, 2018) En su artículo científico, el objetivo de la investigación es sintetizar los problemas más frecuentes que existen en el Valle de Áburra sobre la contaminación ambiental producido por

el transporte vehicular, en conclusión, la contaminación es reproducida por los automóviles que utilizan combustibles fosiles, y da las siguientes soluciones: utilizar vehículos eléctricos, evitar la utilización del vehículo privado y el biocombustible.

(Mayta Mamani, 2019) En su tesis indica que la mayoría de los vehículos utilizan recursos no renovables (gasolina), lo cual genera contaminación ambiental, problemas respiratorios y pulmonares. La demanda del petróleo se estima que llega a un 75% al 2030, por lo tanto, en la actualidad se ven los incrementos de precio. Conclusión, para que las ciudades sean estables es necesario que tanto la parte económica, ambiental y social, tengan un equilibrio, ya que las tres son partes fundamentales para que la ciudad tenga confort, es decir tomar medidas que beneficien a la comunidad como es optar por los transportes eléctricos, este reduciría el 0.99% de las enfermedades pulmonares, además de la contaminación ambiental y se reduciría la demanda de los recursos fósiles.

(Enrique Medri, 2021) En su tesis de maestría tiene como objetivo general demostrar si la gestión de transito incide en la percepción de la calidad de vida en la ciudad de Lima, su investigación fue explicativo y el nivel aplicativo, además realiza un cuestionario de 384 personas para demostrar la significancia de las variables, él indica que la gestión de transito tiene como objetivo examinar comunitariamente una serie de planes relacionados a I.V y medidas de gestión, plan que ayude a mejorar las condiciones de funcionamiento del transporte vehicular, peatonal y de los ciclistas; como conclusión se dice que la gestión de transito con respecto a la calidad de vida es significativa.

(Gustavo Adolfo, 2018) En su investigación nos habla sobre la priorización del automóvil particular, debido a este incremento de vehículos los estacionamientos públicos ya no se abastecen, y la mezcla heterogénea de vehículos que circulan en las vías, el flujo continuo y las velocidades provocan los accidentes y la contaminación de la atmosfera. Hace en hincapié que la movilidad y el bienestar son un derecho de libertad. Además al referirse a sostenibilidad, según la agenda 21 de la cumbre de Rio de 1992, dice que se debería dar prioridad a los vehículos públicos, además la sostenibilidad incluye que la población cuente con los servicios

básicos y así brindar calidad de vida a los ciudadanos (García Bátiz, 2016). Según (Isa Tavárez, 2017), "Los pilares de la movilidad urbana sostenible son la inclusión, integración e innovación." Ella lo describe de la siguiente manera, que la inclusión también debería darse en los medios de transporte para satisfacer la demanda y garantizar sus beneficios de las personas con habilidades diferentes, además de aumentar la rentabilidad de los conductores. Con esta forma de inclusión, las personas se integrarían más a la sociedad.

(Gustavo Guerra García, 2016) En su artículo, se realizan cuatro enfoques relacionados al transporte urbano de América Latina: la primera se refiere al tráfico con relación a la capacidad vial, la segunda hace mención al transporte público y su importancia, el tercero a la movilidad que hacen habitualmente las personas y la cuarta que trata de la movilidad sostenible. En conclusión, los países desarrollados han optado por diseñar rutas a futuro, utilizando el metro como transporte, además se plantea diseñar rutas que integren todo tipo de vehículos, ya sean transporte motorizado, no motorizado. Se sugiere que las ciudades tengan un diseño compacto, y a que las ciudades que son dispersas que ha evidenciado que no son sostenibles ya que, requieren de desplazamientos más largos, las personas dependen del automóvil y se incrementa la exclusión social.

(Instituto Gehl, OMS, 2017) Según el informe "Towards more physical activity". Los espacios públicos actualmente son importantes en la planificación de una ciudad ya que genera bienestar social y promueve a obtener una mejor vida saludable. Las actividades físicas como caminar, correr, ir en bicicleta, las ciudades pueden experimentar una mayor seguridad, integración social, descontaminación, estabilidad económica, además ayuda a disminuir enfermedades crónicas; se encuentra relacionado también con la carencia de productividad y el costo de atención médica. En el informe muestran diferentes casos exitosos de ciudades como: Estambul, Moscow, Barcelona y Copenhagen, que han ido adoptando una idea de planificación sustentable.

(SUSTRANS, 2014) Este manual de diseño amigable, hace hincapié a los problemas que se dan eventualmente por causa de los vehículos motorizados, es

por eso que plantean el uso de transporte no motorizado para dar lugar a viajes más limpios y saludables. Esta guía de Sustrans tiene como objetivo ofrecer un amplio asesoramiento sobre cuestiones clave en torno al diseño de carreteras, con especial énfasis en el ciclismo. Una de los principales problemas que existe son los diseños de las calles, es por eso que los diseñadores deben apuntar a crear calles que controlen la velocidad de los vehículos por su geometría física, apariencia visual y provisión para peatones, ciclistas y actividad frontal en lugar de depender de señales y medidas verticales u horizontales para calmar el tráfico. Además, menciona que la red urbana para los ciclistas debe ser segura, cómoda, continua, atractiva.

Movilidad Urbana Sostenible.

Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible (2016), es el conjunto de estrategias y medidas planificadas destinadas a recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de personas y mercancías, favoreciendo los modelos de transporte que menos recursos naturales consumen y menos costos ambientales provocan, además, precisa que: Se realiza mediante intervenciones urbanas eficaces que están destinadas a reorganizar los accesos a los centros poblados urbanos, favoreciendo la circulación vehicular y peatonal, mejorando las señalizaciones e incrementando los niveles de seguridad vial, minimizando los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de los ciudadanos.”

AALBORG (1994), citado por (Luis Castro García, 2014), respecto a la movilidad urbana sostenible

“En las ciudades, se debe mejorar la accesibilidad, mantener el bienestar y los modos de vida urbanos y dar prioridad a los vehículos de transporte respetuosos del medio ambiente (los desplazamientos a pie, en bicicleta, o mediante los transportes públicos). Los diversos medios de transporte urbanos motorizados deben tener la función subsidiaria de facilitar el acceso a los servicios locales y de mantener la actividad económica de las ciudades.”

Infraestructura urbana:

(YinCui, YuSun, 2019)“El desarrollo de la infraestructura es base fundamental para que un país se desarrolle económicamente. La calidad apropiada y la infraestructura adecuada instalaciones aseguran el alto nivel de vida, así como también ayuda a mejorar la productividad y eficiencia. Según el Banco Mundial, la infraestructura es un concepto general que involucra muchas actividades referidas como 'Capital social general'. La infraestructura urbana incluye infraestructura de energía, infraestructura de agua, infraestructura de transporte, infraestructura de saneamiento, infraestructura de telecomunicaciones e infraestructura de prevención de desastres. Su uso no solo promueve el desarrollo económico urbano, sino que también tiene importancia para el progreso social urbano

(Comisión Nacional de Infraestructura, 2022) “La infraestructura puede contribuir al entorno local y natural a través de un buen diseño urbano, el acceso a espacios azules y verdes y la reducción de la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero. Pero una infraestructura mal diseñada puede conducir a la pérdida de biodiversidad.”

Gestión de tránsito:

(Wallace, 2016) “Es el conjunto de disposiciones que se usan para salvaguardar la capacidad de tránsito y mejorar la seguridad, la confiabilidad y rendimiento de todo el sistema de transporte por carreteras”. Los sistemas de acción que se utilizan son:

- Señales de Tránsito y Gestión de Arterias Urbanas (incluye Control de Señales adaptativa).
- Mediciones en rampas de acceso a las vías.
- Sistemas transporte urbano.
- Guía de la Ruta.
- Control de velocidad.
- Gestión de Estacionamiento.

Bienestar social:

(Manuel Fortun, 2019) “Es la satisfacción conjunta de una serie de factores, que responden a la calidad de vida y al proceso integral del desarrollo económico del ser humano en la sociedad.”

(Yugang He, Wang Feng, 2018) “Bienestar social significa un sistema de servicio social relacionado con el desarrollo y promoción de la estabilidad social para satisfacer las necesidades fundamentales de las personas para permitirles tener una buena calidad de vida y autodependencia de manera completa, adecuada, justa, teniendo en cuenta la dignidad humana y el derecho de las personas.”

Calidad de vida

Organización Mundial de la Salud (OMS, 2012) indica: “El grado en que una persona disfruta de las posibilidades importantes de su vida. Las posibilidades resultan de las oportunidades y limitaciones que cada persona tiene en su vida y reflejan la interacción de factores personales y ambientales como la salud física, la pertenencia social y la seguridad”.

Desarrollo económico:

(Myint H, Krueger AO, 2020) “El desarrollo económico debe ser acompañado de mejoras en la infraestructura, así como factores sociales, políticos e institucionales para facilitar la transformación de la economía.”

(CALED, 2020) “El desarrollo económico es un esfuerzo concertado por parte del órgano de gobierno responsable de una ciudad para influir en la dirección de la inversión del sector privado hacia oportunidades que puedan conducir a un crecimiento económico sostenido. El crecimiento económico sostenido puede generar ingresos suficientes para la mano de obra local, oportunidades comerciales rentables para los empleadores e ingresos fiscales para mantener una infraestructura que apoye este crecimiento continuo.”

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación:

Es de nivel básico, ya que la investigación está basada a través de un marco teórico. Se realizará a través de un enfoque cuantitativo, ya que en este proceso se recopilan y analizan datos numéricos. Dentro de su metodología va hacer correlacional, ya que va a buscar la relación de las variables. Se utilizó un estudio transversal debido a que se recopila datos en un solo momento, además es de tipo no experimental (Pritha Bhandari, 2020).

3.2. Variables y operacionalización:

Variables:

Variable independiente: Movilidad urbana sostenible(MUS)

Definición conceptual: Es un conjunto de acciones que conllevan a definir políticas alrededor de aspectos asociados a infraestructura, gestión de tránsito y seguridad vial (Diego Sánchez- Director de análisis y programación sectorial de CAF-2013)

Definición operacional: La variable de MUS se medirá a través del análisis de las dimensiones; I.U, G.T y S.V.

Variable dependiente: bienestar social

Definición conceptual: Es la satisfacción conjunta de una serie de factores, que responden a la calidad de vida y al proceso integral del desarrollo económico del ser humano en la sociedad. (Manuel Fortun, 2019).

Definición operacional: La segunda variable de bienestar social se medirá a través del análisis de las dimensiones; C.V y D.E.

Operacionalización:

A través de la operacionalización, puede recopilar sistemáticamente datos sobre procesos y fenómenos que no son directamente observables, y se puede operacionalizar a través de estos pasos: primero se deben identificar los conceptos

principales que te interesa estudiar, luego seleccionar indicadores para cada una de sus variables.

3.3. Población, muestra y muestreo

Población:

Los participantes del presente estudio serán los vendedores o propietarios de las viviendas y/o comercio que se encuentran ubicados en las avenidas principales, además de los transeúntes que se encuentran circulando por estas avenidas, las cuales son: la av. Loreto, la av. Grau, la av. Bolognesi y por último la av. Sánchez Cerro.

Muestra:

(Para Carrasco 2019) la muestra es una parte que representa a la población, cuyas características esenciales son las de ser objetivas, de tal sentido que los resultados obtenidos en la muestra puedan generalizarse a todos los elementos que conforman la población. Se realizará a través de una encuesta y se tomara en cuenta los criterios de inclusión y exclusión donde los participantes: serán los propietarios y/o vendedores que se encuentran ubicados en las avenidas principales del casco urbano de Piura las cuales son: la av. Loreto, la av. Grau, la av. Bolognesi y por último la av. Sánchez Cerro, además de los transeúntes que circulan por estas zonas ya mencionadas y se excluyeron las farmacias, los bancos, tiendas comerciales como maxi ahorro, plaza vea (ovaló Grau), la SUNAT, Casinos, Hoteles y terrenos que se encuentran abandonados.

Muestreo:

En el presente estudio se utilizará la muestra no probabilística, ya que en este tipo de muestra no todos los elementos de la población pueden ser considerados para pertenecer al grupo de la muestra, sino que dependen del criterio del investigador. La muestra estará conformada por 100 encuestas. Las técnicas de investigación van a hacer dos, la primera será la encuesta y como instrumento tendré el cuestionario, conformada por 20 preguntas, utilizando las 4 escalas de Likert que son: totalmente en desacuerdo, en desacuerdo, de acuerdo y totalmente de acuerdo donde se

evaluarán los conocimientos y/o actitudes de los participantes y la segunda será la observación y como instrumento la lista de cotejo.

3.4. Técnica e instrumentos de recolección de datos:

Se emplearon las siguientes técnicas de investigación:

- Observación sistematizada. Identificar un comportamiento o evento de interés y monitorearlo en su entorno natural, los datos obtenidos se plasmaron en dos listas de cotejo.
- Encuestas. Se realizaron preguntas a un grupo de personas, a través de un cuestionario.

3.5. Procedimientos:

1. El cuestionario se realizó según las variables e indicadores obtenidos en la investigación.
2. Se llevará a cabo la validación del cuestionario.
3. Una vez validado, se realizarán las encuestas a la población ya identificada por el investigador.
4. Se llevará a cabo la tabulación de los datos obtenidos.

3.6. Método de análisis de la información

El método que se realizara en el proyecto de investigación será el diseño cuantitativo, la técnica la encuesta y la observación, como instrumento se utilizara el cuestionario y la lista de cotejo, se optó por estos métodos, ya que en el proyecto se requiere de información referente a la población y en qué estado se encuentra su infraestructura y mobiliario urbano, debido a que dentro del objetivo general se requiere ver si existe relación entre la movilidad urbana sostenible y el bienestar social.

La validación de los instrumentos se realizará a través del juicio de expertos, teniendo validado el cuestionario se realizará la prueba piloto, obteniendo la información, esta se verificará por el coeficiente del alpha de cronbach para obtener la confiabilidad y saber si se encuentra apto para ser utilizado en la zona de estudio.

3.7. Aspectos éticos

- Dentro de la investigación en la parte del marco teórico, se hizo referencia a los antecedentes y bases teóricas, las cuales se citaron de acuerdo a las normas APA que nos brinda la Universidad Cesar Vallejo.
- Al realizar el instrumento, en este caso la encuesta, se elaboró con un lenguaje coloquial, para que los participantes no tengan ninguna dificultad, además se les colocó al inicio del cuestionario el procedimiento del llenado.

IV. RESULTADOS

Tabla N°1: Nivel de la MUS desde la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.

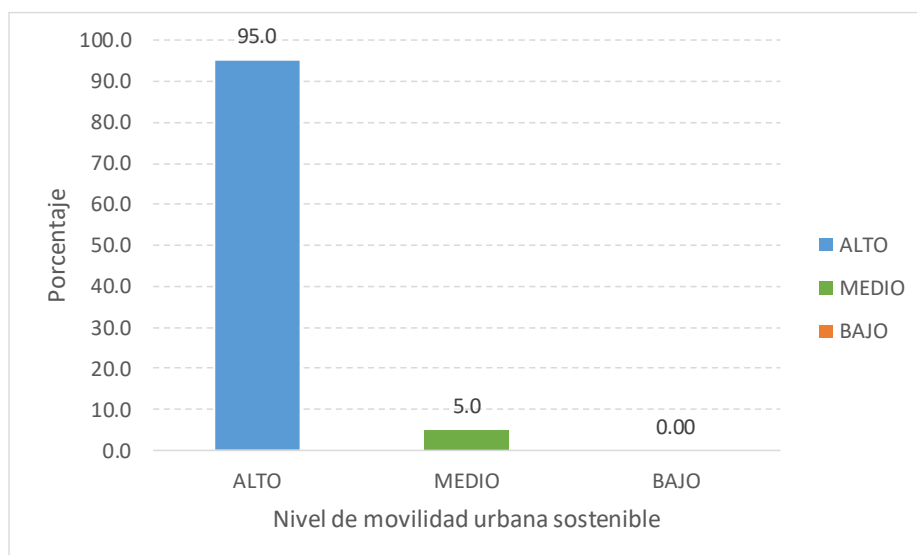
Movilidad urbana sostenible	N°	%
ALTO	95	95.0
MEDIO	5	5.0
BAJO	0	0.00
Total	100	100.0

Fuente: Base de datos de la variable M.U.S (Anexo 1)

Interpretación:

Se observa que el 95% de los habitantes del casco urbano de Piura tiene una apreciación alta respecto a movilidad urbana sostenible y el 5% de la población perciben que el nivel es medio.

Figura N°1: Nivel de la M.U.S la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.



Fuente: Tabla N°1

Tabla N° 2: Nivel del B.S desde la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.

Bienestar social	N°	%
ALTO	85	85.0
MEDIO	15	15.0
BAJO	0	0.00
Total	100	100.0

Fuente: Base de datos de la variable M.U.S (Anexo 1)

Interpretación:

Se observa que el 85% de la población del casco urbano de Piura tiene una apreciación alta respecto al BS y el 15% de la población perciben que el nivel es medio.

Figura N°2: Nivel del B.S desde la apreciación de los habitantes del casco urbano de Piura, 2022.

Fuente: Tabla N°2

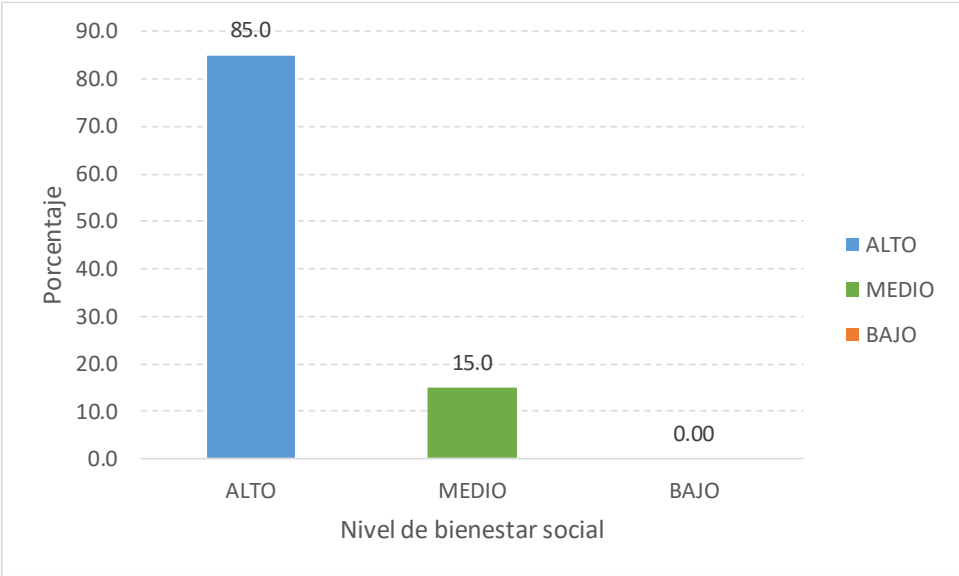


Tabla N°3: Nivel de las dimensiones de la M.U.S desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.

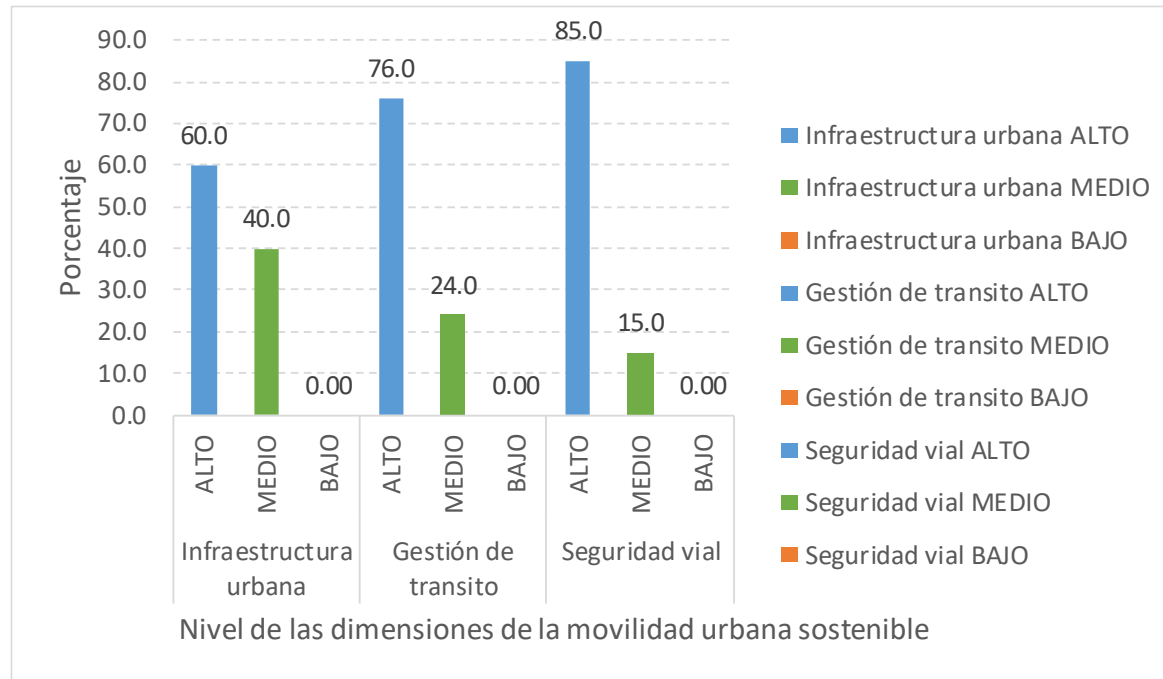
Niveles de las dimensiones de la Movilidad urbana	Infraestructura urbana		Gestión de tránsito		Seguridad vial	
	N°	%	N°	%	N°	%
ALTO	60	60.0	76	76.0	85	85.0
MEDIO	40	40.0	24	24.0	15	15.0
BAJO	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	100	100.0	100	100.0	100	100.0

Fuente: Base de datos de la variable M.U.S (Anexo 1)

Interpretación:

Se observa que el 60% de los ciudadanos del casco urbano de Piura tienen una apreciación alta respecto a la Infraestructura urbana mientras el 40% tiene una apreciación media; el 76% de los habitantes del centro de Piura tiene una apreciación alta sobre gestión de tránsito mientras el 24% tiene una apreciación media; el 85% de los habitantes del centro de Piura tiene una apreciación alta sobre seguridad vial mientras el 15% tiene una apreciación media.

Figura N°3: Nivel de las dimensiones de la M.U.S desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.



Fuente: Tabla N°3

Tabla N°4: Nivel de las dimensiones del BS desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.

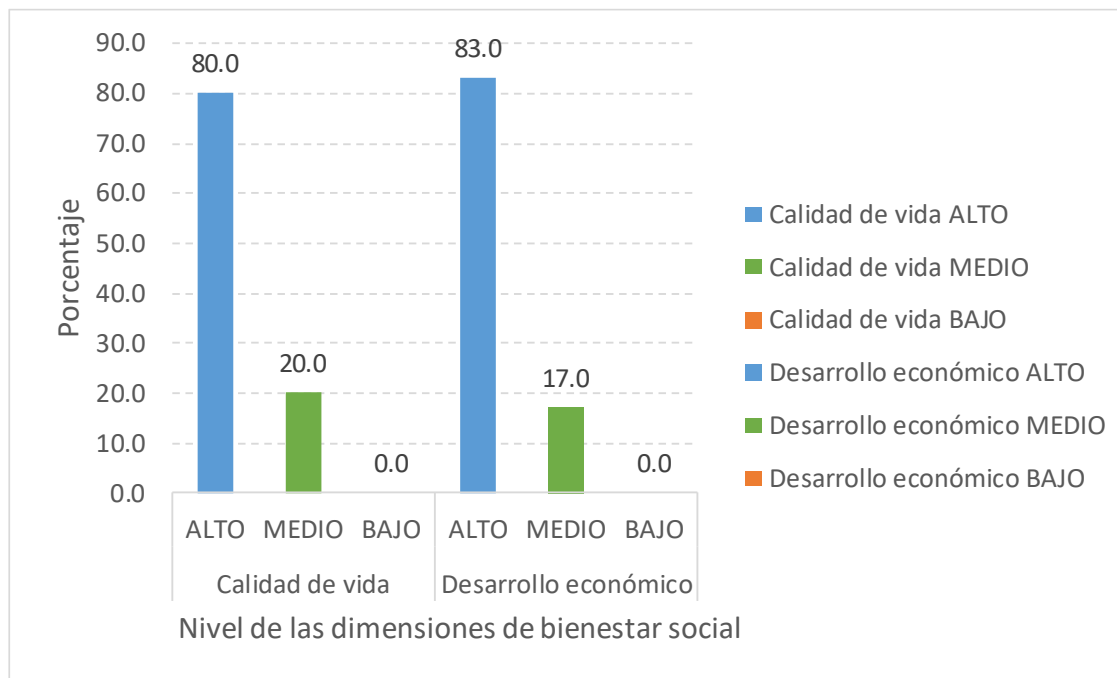
Niveles de las dimensiones del Bienestar social	Calidad de vida		Desarrollo económico	
	N°	%	N°	%
ALTO	80	80.0	83	83.0
MEDIO	20	20.0	17	17.0
BAJO	0.0	0.0	0.0	0.0
Total	100	100.0	100	100.0

Fuente: Base de datos de la variable M.U.S (Anexo 1)

Interpretación:

Se observa que el 80% de los ciudadanos del casco urbano de Piura tienen una apreciación alta respecto a la C.V mientras el 20% tiene una apreciación media, el 83% de los ciudadanos del casco urbano de Piura tiene una apreciación alta sobre el D.E mientras el 17% tiene una apreciación media.

Figura N°4: Nivel de las dimensiones del BS desde la apreciación de los ciudadanos del casco urbano de Piura, 2022.



Fuente: Tabla N°4

Tabla N°5: Prueba de normalidad de kolmogorov-Smirnov de la M.U.S para el B.S en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.

Pruebas de normalidad			
Varibles/Dimensiones	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Estadístico	gl	Sig.
Movilidad urbana sostenible	0.090	100	0.043
Infraestructura Urbana	0.148	100	0.000
Gestión de transito	0.133	100	
Seguridad vial	0.237	100	0.000
Bienestar social	0.163	100	0.000
Calidad de vida	0.207	100	0.000
Desarrollo económico	0.288	100	0.000

Fuente: Base de datos de la M.U.S para el B.S (Anexo1)

Interpretación:

Se observa la prueba de normalidad de Kolmogorov – Smirnov, esta se utiliza en muestras grandes mayores que 50($n > 50$), denotándose que el nivel de significancia de la variable M.U.S y sus dimensiones es menor a 5% ($p < 0.05$) demostrándose que tiene un comportamiento no normal, en tanto el nivel de significancia de la variable B.S y sus dimensiones es menor a 5% ($p < 0.05$) demostrándose que tiene un comportamiento no normal.

Objetivo general

Tabla N°6: *La M.U.S y su relación con el B.S en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.*

Correlación de Spearman		Bienestar social
Movilidad urbana sostenible	Coeficiente de Sig. (bilateral)	.291** 0.003
	N	100

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

Fuente: *Base de datos de la M.U.S para el B.S (Anexo1)*

Interpretación:

Se observa que el coeficiente de correlación de Spearman es de 0.003 demostrándose que existe correlación significativa entre M.U.S y el B.S en el casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.

Objetivo específico 1:

Tabla N°7: *La M.U.S y su relación con la C.V en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.*

Correlación de Spearman		Calidad de vida
Movilidad urbana sostenible	Coeficiente de Sig. (bilateral)	.221* 0.027
	N	100

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Fuente: *Base de datos de la M.U.S para el B.S (Anexo1)*

Interpretación:

Se observa que en la variable independiente el coeficiente de correlación de Spearman es de 0.027 demostrándose que existe correlación significativa entre M.U.S y la C.V en el casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.

Objetivo específico 2:

Tabla N°8: *La M.U.S y su relación con el D.E en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.*

Correlación de Spearman		Desarrollo económico
Movilidad urbana sostenible	Coefficiente de correlación	,316**
	Sig. (bilateral)	0.001
	N	100

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

Fuente: *Base de datos de la M.U.S para el B.S (Anexo1)*

Interpretación:

Se observa que la variable independiente en el coeficiente de correlación de Spearman es de 0.001 demostrándose que existe correlación significativa entre M.U.S y el D.E en el casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.

Objetivo específico 3:

Tabla N°9: *El B.S y su relación con la I.U en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.*

Correlación de Spearman		Infraestructura Urbana
Bienestar Social	Coefficiente de correlación	,371**
	Sig. (bilateral)	0.000
	N	100

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

Fuente: *Base de datos de la M.U.S para el B.S (Anexo1)*

Interpretación:

Se observa que la variable dependiente en el coeficiente de correlación de Spearman es de 0.000 demostrándose que existe correlación significativa entre B.S y la I.U en el casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.

Objetivo específico 4:

Tabla N°10: *El B.S y su relación con la G.T en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.*

Correlación de Spearman		Gestión de tránsito
	Coeficiente de correlación	,236*
Bienestar Social	Sig. (bilateral)	0.018
	N	100

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Fuente: Base de datos de la M.U.S para el B.S (Anexo1)

Interpretación:

Se observa que la variable dependiente en el coeficiente de correlación de Spearman es de 0.018 demostrándose que existe correlación significativa entre B.S y la G.T en el casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.

V. DISCUSIÓN:

En la siguiente investigación se realizaron 100 encuestas lo cual me permitirá ver la correlación que existe entre las variables y sus dimensiones, obteniendo los siguientes resultados.

OG. Dentro de los resultados de la encuesta planteada según la apreciación de los ciudadanos acerca de la movilidad urbana sostenible es de nivel alto con un 95%, y con respecto al bienestar social la percepción de la población es de nivel alto con un 85%. Se identificó en el coeficiente de Spearman, que la correlación de ambas variables es significativa en el nivel 0.01; además se acepta la hipótesis planteada.

Estos aportes coinciden con la investigación de (Gustavo Adolfo, 2018) En su investigación integra a la movilidad urbana sostenible con el bienestar social, nos dice que la inclusión, la integración y la innovación son base indispensable para obtener una movilidad urbana sostenible, por ello es necesario que tanto la infraestructura, el mobiliario y el transporte estén diseñados para todo tipo de personas que tengan habilidades especiales. (Gehl, 2014), recalca la importancia del peatón y el ciclista, con respecto a la circulación en las calles y deberían de ser zonas mixtas, espacios cómodos y seguros para todo tipo de personas ya sean niños, adultos mayores y personas con habilidades diferentes, así fomentar un estilo de vida saludable, además que se debería de dar prioridad a los peatones con respecto a los vehículos. (Dante Jesus Urquiza Abanto, 2017) Su objetivo es determinar que componentes se integran en la gestión de la M.U.S para desarrollar el turismo en Cajamarca. Su metodología es de enfoque cuantitativo, tipo no experimental. Dentro de sus resultados obtuvo que la circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales, las ciclovías, la infraestructura vial, la accesibilidad y conexiones son componentes para una buena gestión de M.U.S e incide en el desarrollo turístico. Estos benefician al medio ambiente, a los ciudadanos y es una ventaja para el comercio y la economía. Debido a la concurrencia de turistas es necesario plantear estrategias que mitiguen y ordenen el transporte público como el privado. Además se realizaron 2 listas de cotejo, en la primera se analizaron las avenidas principales del casco urbano de Piura como son: la av. Bolognesi, la av. Loreto, av. Grau y la av. Sánchez cerro, para reafirmar la problemática existente y el objetivo general de la investigación, con esto se busca relacionar la movilidad urbana y el bienestar social, según los resultados que se obtuvieron, presenta que el asfaltado, las rampas y los sardineles se encuentran en mal estado, además que la mayoría de establecimientos comerciales que se encuentran en la av. Loreto no cuentan con rampas para las personas con habilidades diferentes, algunas veredas ubicadas en la av. Sánchez cerro y la av. Grau, se encuentran con grietas debido a que los arboles invaden esta zona, dificultando en tránsito peatonal. Con respecto al asfalto de las pistas se encuentran con grietas y deteriorados o fatigados por desprendimientos de finos y gravas, esto

se presenta por el alto tránsito vehicular. Se llega a la conclusión que tránsito peatonal se ve impedido por este tipo de deficiencias, donde no aseguran al peatón comodidad y seguridad. En la segunda lista de cotejo se analizó el mobiliario urbano existente y se puede evidenciar que todos los postes de iluminación de las avenidas principales del casco urbano de Piura se encuentran operativos al igual que las farolas que se encuentran en la av. Grau y la av. Bolognesi, se tomó como referencia las del mal estado aquellas que se encontraban malogradas y sin funcionamiento. En el caso de los carteles la mayor parte de ellos se encuentran en mal estado, es decir algunos están rotos, y otros se encuentran despintados y/o torcidos; Los tachos de basura la mayoría se encuentran en mal estado, es decir algunos se encuentran rotos, los tachos que son de material plástico se encuentran sucios y en malas condiciones, otros han sido retirados de su lugar; en el caso de los semáforos todos se encuentran funcionando pero están en malas condiciones, ya que se nota la corrosión del fierro y la mayoría se encuentran despintados, es decir carecen de mantenimiento; gracias al conteo que se realizó, se reafirmó la problemática y el objetivo general de la investigación, además se obtuvo la cantidad de mobiliario urbano que existe actualmente en las avenidas principales del centro de Piura, ya que identificando las falencias se pueden corregir y brindar un mejor estilo de vida.

OE1, determina la relación de la VI entre la D1VD, que tiene como resultado una correlación de valor significativo de 0.05 bilateral, aceptando la hipótesis de investigación. En los resultados de la encuesta planteada según la apreciación de los ciudadanos acerca de la C.V tiene un nivel alto con un 80% y un nivel medio de 20%. Estos aportes coinciden con la investigación de (Félix Israel Cabrera Vega, 2019), utilizó un diseño mixto y una revisión literaria donde el investigador llega a la conclusión que, los espacios públicos deberían de tener un diseño adecuado para niños, ancianos y personas con habilidades especiales, ya que cada uno presenta diferentes necesidades, además nos dice que las velocidades de los vehículos se deberían adecuar a este tipo de personas ya mencionadas, debido a que cada una de ellas perciben velocidades distintas al transitar. (Instituto Gehl, OMS, 2017) Según el informe "Towards more physical activity". Los espacios públicos actualmente son importantes en la planificación de una ciudad ya que genera

bienestar social y promueve a tener una mejor vida saludable. Las actividades físicas como caminar, correr, ir en bicicleta, las ciudades pueden experimentar una mayor seguridad, integración social, descontaminación, estabilidad económica, además ayuda a disminuir enfermedades graves producidas por el sedentarismo; se encuentra relacionado también con la carencia de productividad y el costo de atención médica.

OE2, determina la relación de la VI y la D2VD tiene una correlación de valor significativo de 0.01, aceptando la hipótesis. En los resultados de la encuesta planteada según la apreciación de los ciudadanos acerca del D.E tiene un nivel alto con un 93.9% y medio de 6.1%. Estos aportes coinciden con (Myint H, Krueger AO, 2020) y dice que el desarrollo económico debe ser acompañada de mejoras en la infraestructura, así como factores sociales, políticos e institucionales para facilitar la transformación de la economía. Según la base teórica (CALED, 2020) nos dice: El desarrollo económico es un esfuerzo concertado por parte del gobierno local para influir en la dirección de la inversión del sector privado generando oportunidades de trabajo para la población lo que trae consigo un crecimiento económico sostenido.

OE3, determina la relación de la VD y la D1VI tiene una correlación de valor significativo de 0.01, aceptando la hipótesis de investigación, en los resultados de la encuesta planteada según la apreciación de los ciudadanos acerca de la infraestructura urbana tiene un nivel alto de 60% y un nivel medio de 40%. Estos aportes coinciden (Fermín Cruz, 2018) realiza una revista informativa llamado "Movilidad urbana: Dimensiones y desafíos" donde nos dice que la movilidad se está desligando del funcionamiento de los sistemas de transporte, infraestructura vial y de desplazamientos. Se resalta la importancia de la movilidad local, conectadas con las funciones de los espacios públicos y actividades recreativas reflejadas en su totalidad por los traslados a pie, situación por la cual se debería de brindar mayor manteniendo y cuidado a la circulación peatonal. Además del concepto de (YinCui, YuSun, 2019) que nos dice: El desarrollo de la infraestructura es importante para que un país se desarrolle económicamente. La calidad apropiada y la infraestructura adecuada instalaciones aseguran el alto nivel de vida, así como también ayuda a mejorar la productividad y eficiencia.

OE4, determina la relación de la VD y la D1VI tiene una correlación de valor significativo de 0.05, aceptando la hipótesis de investigación, en los resultados de la encuesta planteada, según la apreciación de los ciudadanos acerca de la gestión de tránsito tiene un nivel alto de 76% y un nivel medio de 24%, Estos aportes coinciden con la investigación de (Enrique Medri, 2021) su investigación fue explicativo y el nivel aplicativo, además realiza un cuestionario de 384 personas para demostrar la significancia de las variables, él indica que la gestión de tránsito tiene como objetivo examinar y evaluar a la comunidad una totalidad de planes que ayuden a mejorar las condiciones de funcionamiento del transporte vehicular, peatonal y de los ciclistas; dentro de su marco teórico cita a (Fernández, 2013), indica que al tener una mala gestión de tránsito se ve afectado la C.V de la comunidad, el aumento de flujo de los vehículos se ve afectado en la congestión vehicular, riesgos de accidentes, ruido, separación del entorno e infraestructura de transporte, además señala que la gestión de tránsito corresponde a una rama de la ingeniería denominada, ingeniería de transporte, como conclusión se dice que la gestión de tránsito con respecto a la calidad de vida es significativa. Según la teoría de (Wallace, 2016) existe una serie de estrategias promover un mejor funcionamiento en red, como promover la gestión de estacionamientos, minimizar la contaminación, sistemas prioritarios de transporte urbano, control de velocidad, entre otros.

VI. CONCLUSIONES:

- La investigación determinó que la M.U.S se relaciona con el B.S de manera significativa de 0.01 bilateral, por lo tanto se determina que la infraestructura urbana, la gestión de tránsito y la seguridad vial son base fundamental para obtener una excelente C.V y se mejoraría el D.E del centro de Piura, según las bases teóricas nos indican que se debería de dar prioridad al peatón, los corredores peatonales deberían de ser cómodos, seguros e inclusivos y los diseños de las vías deberían de ser mixtas e integrar las ciclovías dentro de las planificaciones urbanas.
- La investigación concluye que la M.U.S se relaciona con la C.V de manera significativa de 0.05 bilateral. Se concluye que promoviendo el deporte como caminatas y el ciclismo se mejoraría el estilo de vida saludable, además que obteniendo espacios cómodos e inclusivos como indica Félix Cabrera en su investigación se mejoraría las relaciones personales de los habitantes del centro de Piura, todo ello induce a la reducción de la contaminación ambiental producida con la demanda de vehículos motorizados.
- La investigación concluye que la M.U.S se relaciona de manera significativa con un 0.01 sobre el D.E, lo que determina que es necesario que exista una intervención pública por parte del gobierno local para el mejorar la infraestructura urbana como indica Fermín en su investigación, además promover actividades lúdicas para mejorar el ingreso económico y obtener mejoras sociales, políticas.
- La investigación concluye que el B.S se relaciona con la I.U de manera significativa con un 0.01 bilateral, lo que determina que la infraestructura urbana ayuda a mejorar la productividad y eficacia de los pobladores, así como en su calidad de vida, por eso es necesario que la infraestructura vial, los corredores peatonales, las ciclovías, el mobiliario urbano y los espacios públicos se encuentren en buenas condiciones y sea inclusiva.
- La investigación concluye que el B.S se relaciona con la G.T de manera significativa con un 0.05 bilateral, según (Wallace, 2016) determina que debería

de existir una mejor gestión para combatir la inseguridad ciudadana como: minimizar la contaminación promoviendo vehículos ecológicos o/y eléctricos, que exista una gestión de estacionamientos para evitar la reducción de vías peatonales y además tener un control de velocidades de los vehículos para evitar los accidentes de tránsito.

VII. RECOMENDACIONES:

- Al Gobierno regional se le recomienda promover la M.U.S en los diferentes distritos de Piura, creando planes donde en las nuevas planificaciones urbanas integren las ciclovías, además que los corredores peatonales sean más amplios, dándole prioridad al peatón, creando espacios de esparcimiento e integración, además incentivar a la población al uso de los transportes públicos y la compra de vehículos ecológicos para evitar la contaminación ambiental que producen a diario la demanda de vehículos motorizados y gozar de buena salud.
- Se recomienda a la Municipalidad de Piura, promover el uso de las bicicletas y caminatas, para fortalecer las relaciones personales y la integración de los ciudadanos, a la vez obtener una mejor vida saludable y sostenible, además dar charlas sobre cultura vial, para la prevención de accidentes.
- Al Ministerio de trabajo y promoción del empleo se recomienda promover actividades económicas como: ferias artesanales, venta de productos originales de Piura, así generar ingresos económicos y además de beneficiar a los comerciantes del centro de Piura.
- Al colegio de arquitectos del Perú, se le recomienda crear diseños innovadores para mejorar la infraestructura urbana, la cual está conformada por la infraestructura vial, corredores peatonales, integración de las ciclovías, mejorar el mobiliario urbano y hacerla más inclusiva, teniendo en cuenta los 12 criterios que plantea Gehl para obtener espacios públicos cómodos y seguros como es: colocar bancas inclusivas, mayor vegetación, baños públicos, que la circulación sea lineal y amplia, etc.
- Al Ministerio de Transportes y comunicaciones, se recomienda emplear una mejor gestión de tránsito, para minimizar la contaminación y mejorar el bienestar

de la población alineándose a los objetivos que brinda la agenda 2030 de sustentabilidad, además se recomienda establecer un control de velocidad de los vehículos para adecuarse a las velocidades al transitar de los diferentes tipos de personas ya sean, niños, ancianos y discapacitados, para evitar el grado de accidentabilidad, además de tener una mejor gestión de estacionamientos, creando espacios destinados para estos.

Referencias

- Beatriz Elena Pineda; Claudia Helena Muñoz; Harveth Gil. (Diciembre de 2018). Aspectos relevantes de la movilidad y su relación con el medio ambiente en el valle de Aburrá. *Artículo, 36(2), Desarrollo y Ingeniería*. Aburrá, Colombia. Obtenido de <https://link.gale.com/apps/doc/A604314143/IFME?u=univcv&sid=IFME&xid=27f3cc10>
- CALED. (marzo de 2020). Obtenido de <https://caled.org/economic-development-basics/>
- Castillo, R. (setiembre de 2013). Hacia un sistema intermodal de movilidad urbana sostenible para la metropolis de Lima Callao. revista de la regional Lima.
- Chiara Galvan Manuel. (2020). Movilidad urbana no motorizada y su incidencia en el desarrollo sostenible. *Universidad Nacional Federico Villareal*. Lima, Peru.
- Comisión Nacional de Infraestructura. (09 de Junio de 2022). *Calidad de vida*. Obtenido de <https://nic.org.uk/studies-reports/quality-of-life/>
- Dante Jesus Urquizo Abanto. (2017). Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turistico del distrito de cajamarca. Peru.
- Eduardo A. Vasconcellos . (2019). Contribuciones a un gran impulso ambiental para America latina y el Caribe.
- Enrique Medri. (2021). La gestión del tránsito urbano y la percepción de la calidad de vida de los usuarios de Lima Metropolitana, periodo 2015-2019. Lima, Lima, Perú. Obtenido de http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/5855/TESIS_MEDRI%20GONZALEZ.pdf?sequence=1
- Felix Israel Cabrera Vega. (2019). Movilidad urbana, Espacio publico y Ciudadanos sin autonomia. *Universidad Autonoma de Barcelona*. Bellaterra.
- Fermín Cruz. (2018). La movilidad urbana: Dimensiones y desafíos. México.
- Fernández, R. (2013). Temas de Ingeniería y Gestión de Tránsito. (1ª ed.). Santiago de Chile, Chile: Publisher: RIL Editores.
- García Bátiz, M. L. (2016). Análisis del desarrollo sostenible en espacios locales. *Artículo, 54*, 171-195. Revista de ciencias sociales. Obtenido de <http://web.b.ebscohost.com.wdg.biblio.udg.mx:2048/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=7&sid=902241fe-0a46-4683-b829-a54ccf07e44b%40sessionmgr104>
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. *libro*. Argentina: Ediciones infinito.
- Gustavo Adolfo, A. G. (2018). Diseño de políticas públicas de movilidad urbana para el bienestar social, como elemento para la competitividad de la ZMCQ. *Informe*. Querétaro, México.
- Gustavo Guerra García. (8 de noviembre de 2016). La movilidad urbana sostenible como fundamento del diseño de las políticas públicas para las reformas de transporte urbano en América Latina. *XXI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública*. Santiago, Chile. Obtenido de

[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/5835211112CD9AD70525810000592ACD/\\$FILE/guerrgar.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/5835211112CD9AD70525810000592ACD/$FILE/guerrgar.pdf)

- Instituto Gehl, OMS. (2017). Towards more physical activity. Europa. Obtenido de https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0018/353043/2017_WHO_Report_FIN_AL_WEB.pdf
- Isa Tavárez, J. (2017). Inclusión, integración e innovación: Pilares para el desarrollo de un sistema de movilidad urbana sostenible. *62*, 112-115. Archivos de Arquitectura Antillana. Obtenido de <http://web.a.ebscohost.com.wdg.biblio.udg.mx:2048/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=42&sid=75b983da-7efe-4433-96d4-a9eea095343c%40sessionmgr4007>Kraft, M.
- Luis Castro García. (2014). Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Tesis de maestría*. Mexico. Obtenido de <http://www.bib.uia.mx/tesis/pdf/015845/015845.pdf>
- Manuel Fortun. (2 de noviembre de 2019). Bienestar social. *Artículo*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/bienestar-social.html#referencia>
- Mayta Mamani, M. D. (2019). Influencia de la movilidad urbana, en la competitividad, Lima, 2012-2018. *Tesis para obtener el grado de Economista*. Lima, Peru. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/53021/Mayta_MMD-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Myint H, Krueger AO. (14 de abril de 2020). Economic development. Obtenido de <https://www.britannica.com/topic/economic-development>
- Omar Oswaldo Jimenes Ramos. (2019). PROPUESTA METODOLÓGICA DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO PARA EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE PUNO. *UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO*. Puno, Peru.
- Pritha Bhandari. (Junio de 2020). *¿Qué es una investigación cuantitativa?* Obtenido de <https://www.scribbr.com/methodology/quantitative-research/>
- SUSTRANS. (2014). Handbook for cycle-friendly design. *Sustrans Design Manual*. Obtenido de https://www.academia.edu/32678316/Sustrans_Design_Manual_Handbook_for_cycle_friendly_design
- Wallace, C. (2016). Gestión de Tránsito. España. Obtenido de <https://rno-its.piarc.org/es/control-de-la-red/gestion-del-transito>
- YinCui, YuSun. (2019). Social benefit of urban infrastructure: An empirical analysis of four Chinese autonomous municipalities. *Utilities Policy*, *58*. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0957178718300249>
- Yugang He, Wang Feng. (15 de agosto de 2018). A Study on the Determinants of Social Welfare: Evidence from Macroeconomics. Obtenido de <https://www.koreascience.or.kr/article/JAKO201816357066623.pdf>

Zulea Conto Quispe. (setiembre de 2019). Lima y el enfoque clasico de la movilidad urbana como factor de exclusion. *Articulo*. Obtenido de <http://revistas.upt.edu.pe/ojs/index.php/arquitek/article/view/165>

6. ANEXO

Anexo 01: VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN:

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL BIENESTAR SOCIAL EN EL CASCO URBANO DE PIURA, DISTRITO DE PIURA 2022							
MATRIZ DE CONSISTENCIA							
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TECNICA/ INSTRUMENTOS	ITEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	Es un conjunto de acciones que conllevan a definir políticas alrededor de aspectos asociados a infraestructura , gestión de tránsito y seguridad vial (Diego Sanchez- Director de análisis y programación sectorial de CAF-2013)	La variable de movilidad urbana sostenible se medirá a través del análisis de las dimensiones; infraestructura urbana , gestión de tránsito y seguridad vial .	INFRAESTRUCTURA URBANA	Infraestructura vial	Encuesta/ cuestionario y lista de cotejo	1	Nominal
				Corredores peatonales		2	
				Integración de ciclovías		3	
				Espacios públicos		4	
				Mobiliario urbano		5	
			GESTIÓN DE TRANSITO	Control de velocidad	Encuesta/ cuestionario	6, 7	
				Gestión de estacionamiento		8	
				Minimización de la contaminación		9 Y 10	
			SEGURIDAD VIAL	Mantenimiento de semáforos	Encuesta/ cuestionario	11	
				Señalización vertical y horizontal adecuada		12	
Cumplimiento del uso de los pasos peatonales	13						
BIENESTAR SOCIAL	El bienestar social es la satisfacción conjunta de una serie de factores, que responden a la calidad de vida y al proceso integral del desarrollo económico del ser humano en la sociedad.(Manuel Fortún, 2019)	La segunda variable de bienestar social se medirá a través del análisis de las dimensiones; calidad de vida y desarrollo económico	CALIDAD DE VIDA	Estilo de vida saludable	Encuesta/ cuestionario	14	Nominal
				Contaminación ambiental		15	
				Relaciones personales		16, 17	
			DESARROLLO ECONÓMICO	Ingreso económico	Encuesta/ cuestionario	18,19	
				Intervención pública		20	

Anexo 02: CUESTIONARIO



FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA
ENCUESTA DE MEDICIÓN SOBRE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL BIENESTAR SOCIAL
EN EL CASCO URBANO DE PIURA, DISTRITO DE PIURA, 2022

FIRMA: _____

EDAD: _____ OCUPACIÓN: _____

FECHA: _____

Instrucciones: El cuestionario presenta 20 preguntas por la cual tendrá que señalar su respuesta marcando con una X, se tendrá como alternativas de respuesta totalmente de acuerdo, de acuerdo, en desacuerdo y totalmente en desacuerdo.

DIMENSIÓN: INFRAESTRUCTURA URBANA

1. Consideras que las veredas, rampas y pistas deberían de estar en óptimas condiciones para el tránsito peatonal.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

2. Es importante priorizar el tránsito peatonal.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

3. Las ciclovías (vía pública destinada para la circulación de las bicicletas) deberían formar parte de la infraestructura urbana.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

4. Consideras que los espacios públicos deberían de estar diseñados e implementados para todo tipo de personas incluyendo a las personas con habilidades diferentes.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

5. El mobiliario urbano de Piura cuenta con los requisitos básicos para las personas con habilidades diferentes.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

DIMENSIÓN: GESTIÓN DE TRANSITO

6. Consideras que se deberían de controlar las velocidades de los vehículos para evitar accidentes
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
7. Consideras que habiendo un control de velocidad mejoraría la seguridad vial.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
8. Consideras que deberían de existir espacios destinados para los estacionamientos vehiculares, para evitar los estacionamientos informales y reducción de las vías peatonales.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
9. Consideras que se debería de minimizar la contaminación ambiental producida por los vehículos.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
10. Consideras que los comités de transportes públicos y privados, ¿deberían de estar ubicados en puntos estratégicos, para evitar los congestionamientos vehiculares.
 - a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

DIMENSIÓN: SEGURIDAD VIAL

11. Crees que se debería de implementar semáforos para peatones en las intersecciones de los óvalos.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
12. Consideras que la señalización es importante para evitar los accidentes de tránsito
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
13. Consideras que se deberían dar charlas sobre cultura vial a peatones y conductores.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

DIMENSIÓN: CALIDAD DE VIDA

14. Si existieran ciclovías mejoraría el estilo de vida saludable de la población.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
15. Reduciendo la contaminación ambiental, producida por los vehículos mejoraría tu estilo de vida saludable.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
16. Promoviendo actividades recreativas se mejorarían las relaciones personales.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
17. Colocando una ciclovía y promoviendo el uso de la bicicleta se mejorarían las relaciones personales.

- a) Totalmente de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) En desacuerdo
- d) Totalmente en desacuerdo

DIMENSIÓN: DESARROLLO ECONÓMICO

18. Consideras que teniendo una ciudad organizada y/o ordenada mejoraría tu ingreso económico.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
19. Al peatonalizar las calles se mejoraría el ingreso económico de los comerciantes que se encuentran en el casco urbano de Piura.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo
20. Considera que la municipalidad de Piura debería de promover actividades económicas, como realizar las ferias artesanales y venta de productos originales de Piura.
- a) Totalmente de acuerdo
 - b) De acuerdo
 - c) En desacuerdo
 - d) Totalmente en desacuerdo

Anexo 03: LISTA DE COTEJO 1



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO



FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA

TITULO: MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL BIENESTAR SOCIAL EN EL CASCO URBANO DE PIURA, DISTRITO DE PIURA, 2022
OBJETIVO GENERAL: Conocer la relación de la movilidad urbana sostenible y el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022

TECNICA: OBSERVACIÓN- **INSTRUMENTO:** LISTA DE COTEJO

Intervalo: No(1%- 50%), Si(51%- 100%)

DIMENSIÓN: Infraestructura urbana		INDICADOR : Infraestructura vial y corredores peatonales			
indicador	Criterios de evaluación	Nombre de la avenida			
		Av. Bolognesi		Av. Loreto	
		Si (51%- 100%)	No (1%- 50%)	Si (51%- 100%)	No (1%- 50%)
1	Los asfaltos o pistas se encuentran en buen estado	-	35%	-	30%
2	Las veredas se encuentran en buen estado	-	50%	-	48%
3	Los buzones que se encuentran en las veredas se encuentran debidamente sellados o tapados.	70%	-	-	50%
4	Las rampas se encuentran en buen estado.	60%	-	65%	-
5	Los sardineles se encuentran en buen estado.	-	40%	-	40%
Registro fotográfico					

DIMENSIÓN: Infraestructura urbana		INDICADOR : Infraestructura vial y corredores peatonales			
N°	Criterios de evaluación	Nombre de la avenida			
		Av. Grau		Av. Sanchez Cerro	
		Si (51%- 100%)	No (1%- 50%)	Si (51%- 100%)	No (1%- 50%)
1	Los asfaltos o pistas se encuentran en buen estado	55%	-	58%	-
2	Las veredas se encuentran en buen estado	-	40%	-	45%
3	Los buzones que se encuentran en las veredas se encuentran debidamente sellados o tapados.	60%	-	-	50%
4	Las rampas se encuentran en buen estado.	-	50%	-	50%
5	Los sardineles se encuentran en buen estado.	-	50%	-	50%
Registro fotográfico					

Anexo 04: FIGURAS

Figura 05: Plano del casco urbano de Piura-Zonas de estudio

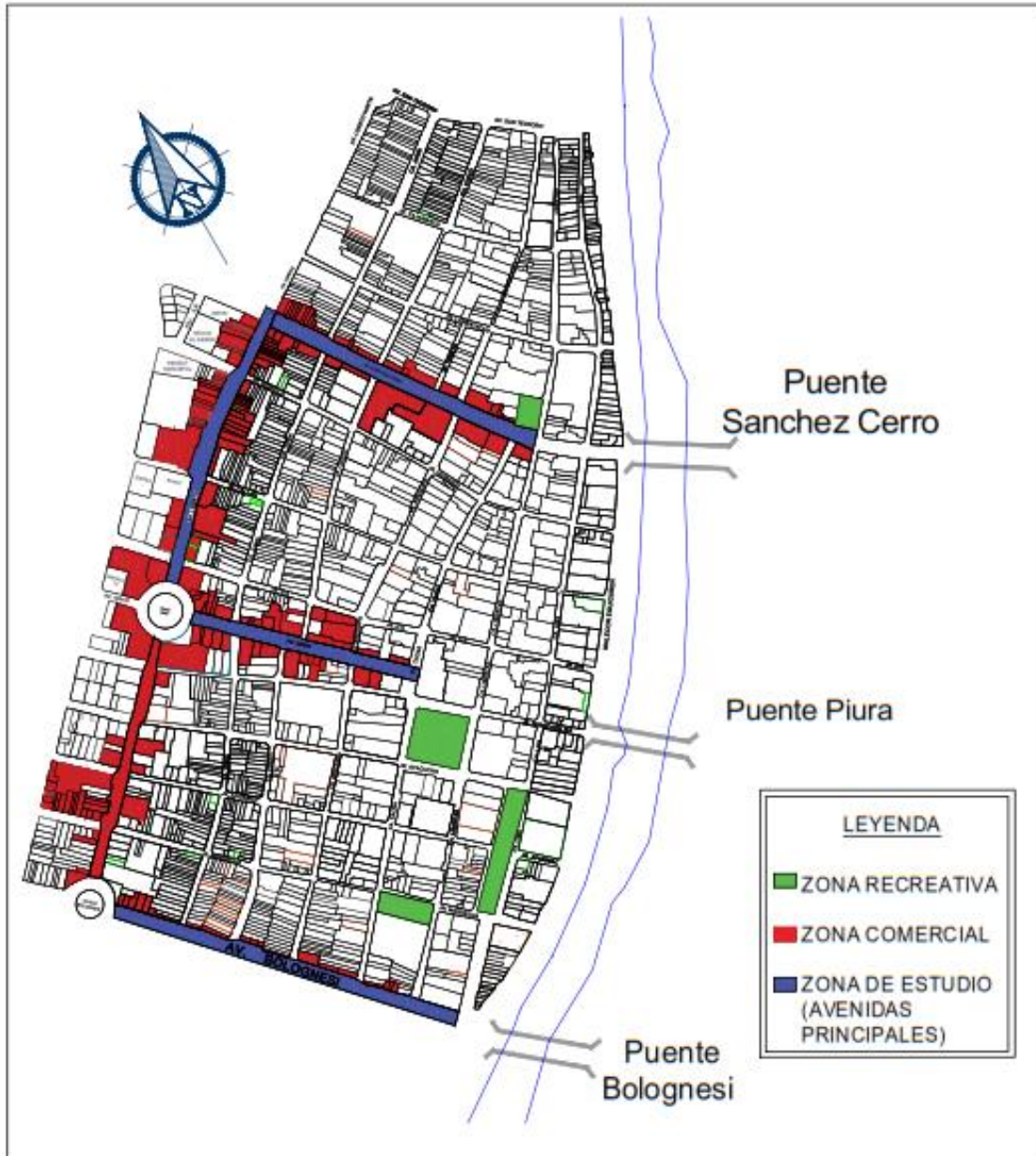
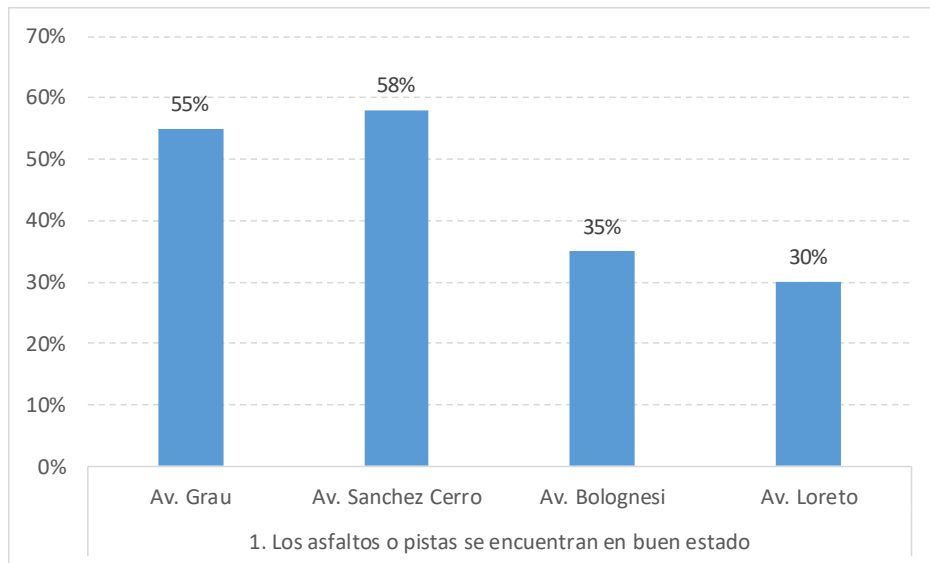
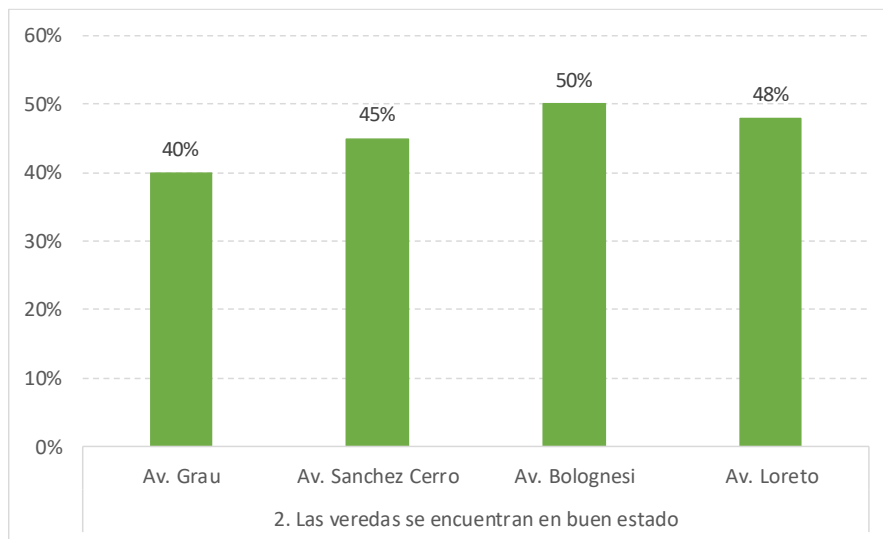


Figura 06: Estado en que se encuentra el asfalto en las avenidas principales



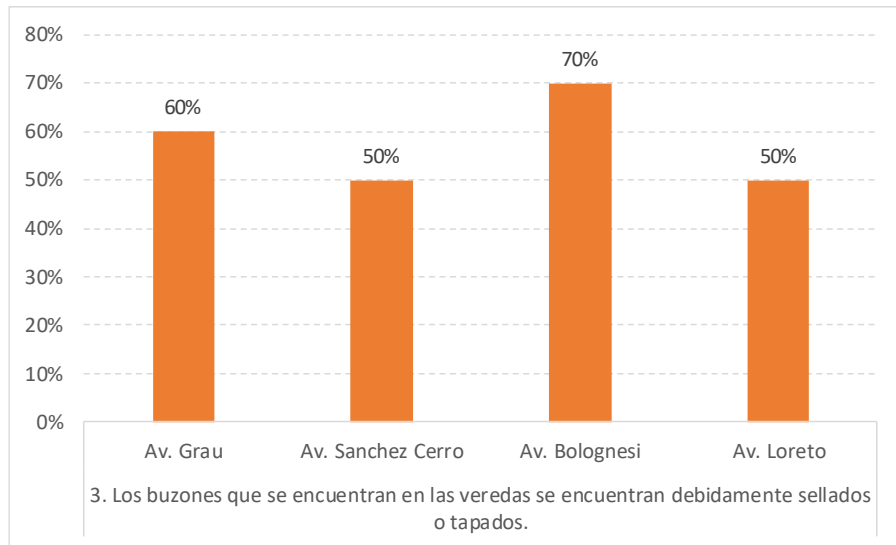
Fuente: lista de cotejo 1

Figura 07: Estado en que se encuentran las veredas



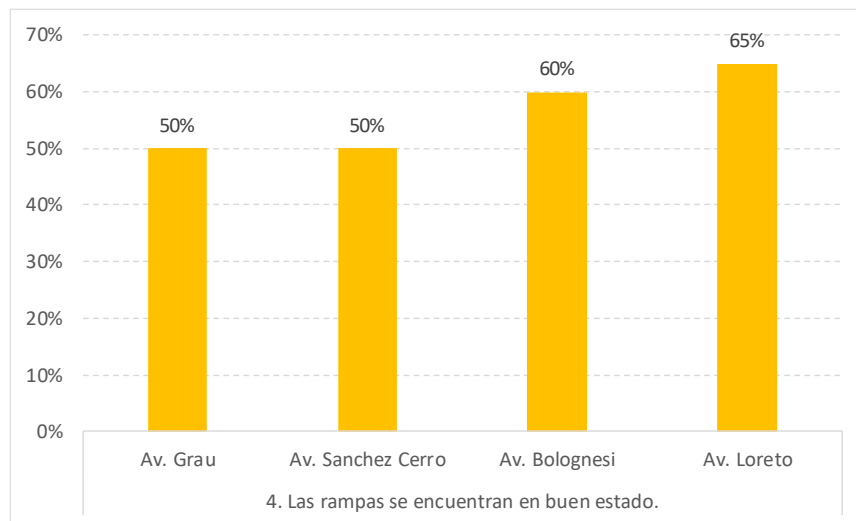
Fuente: lista de cotejo 1

Figura 08: Estado en que se encuentran los buzones



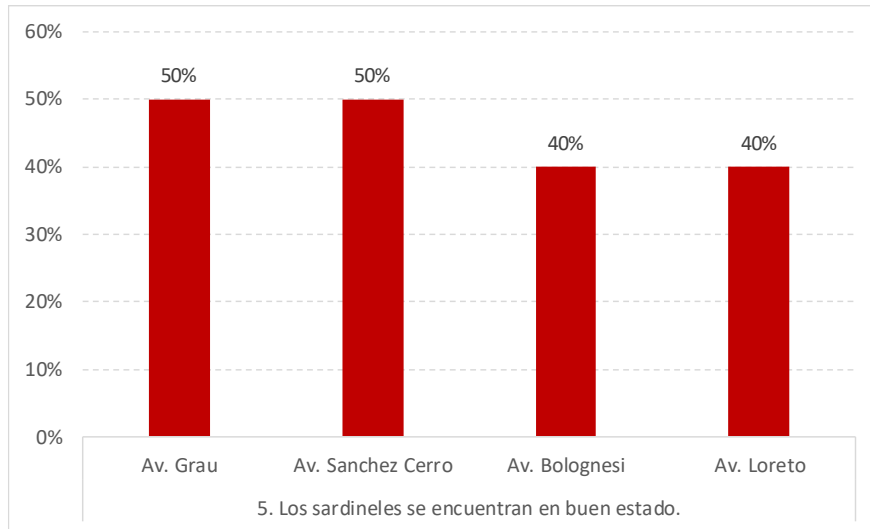
Fuente: lista de cotejo 1

Figura 09: Estado en que se encuentran las rampas



Fuente: lista de cotejo 1

Figura 10: Estado en que se encuentran los sardineles



Fuente: lista de cotejo1

Anexo 05: LISTA DE COTEJO 2



FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA

TITULO: MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL BIENESTAR SOCIAL EN EL CASCO URBANO DE PIURA, DISTRITO DE PIURA, 2022
OBJETIVO GENERAL: Conocer la relación de la movilidad urbana sostenible y el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022

INSTRUMENTO: LISTA DE COTEJO

DIMENSION: Infraestructura urbana

Indicador: Mobiliario urbano

Criterios de evaluación	Nombre de la avenida					
	Av. Grau			Av. Sanchez Cerro		
	Buen estado	Mal estado	Total	Buen estado	Mal estado	Total
Estado en que se encuentran los postes de iluminación	14	0	14	17	0	17
Estado en que se encuentran los carteles verticales	0	4	4	1	9	10
Estado en que se encuentran las farolas	23	1	24	0	0	0
Estado en que se encuentran los tachos de basura	2	20	22	0	9	9
Estado en que se encuentran los semáforos	4	2	6	0	5	5
Estado en que se encuentran los paraderos	0	0	0	0	3	3
Estado en que se encuentran las bancas	30	0	30	0	0	0
Estado en que se encuentran las camaras de seguridad	1	0	1	3	0	3
Registro fotográfico						

TITULO: MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL BIENESTAR SOCIAL EN EL CASCO URBANO DE PIURA, DISTRITO DE PIURA, 2022
OBJETIVO GENERAL: Conocer la relación de la movilidad urbana sostenible y el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022

INSTRUMENTO: LISTA DE COTEJO

DIMENSION: Infraestructura urbana

Indicador: Mobiliario urbano


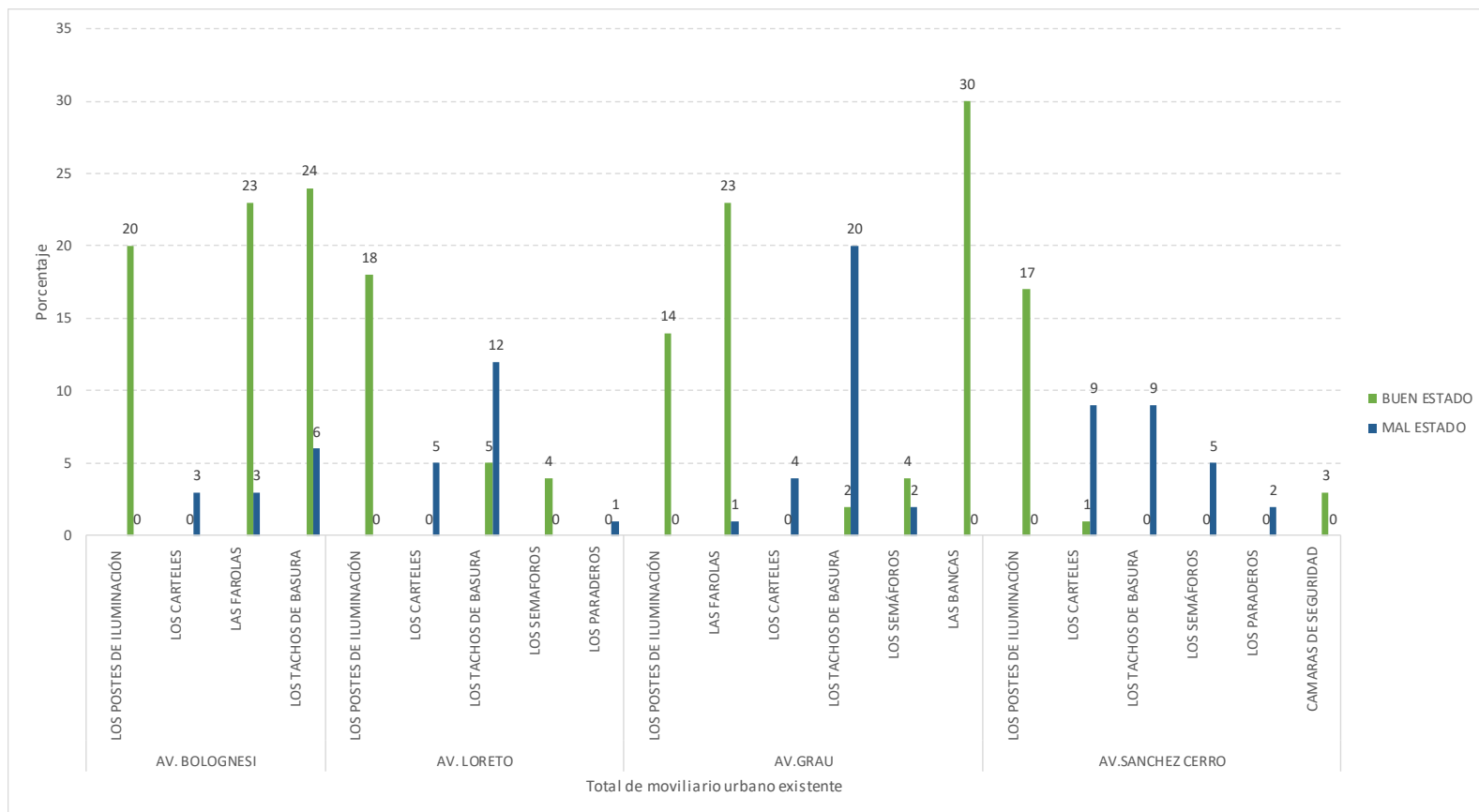
Criterios de evaluación	Nombre de la avenida					
	Av. Bolognesi			Av. Loreto		
	Buen estado	Mal estado	Total	Buen estado	Mal estado	Total
Estado en que se encuentran los postes de iluminación	20	0	20	18	0	18
Estado en que se encuentran los carteles verticales	0	3	3	0	5	5
Estado en que se encuentran las farolas	23	3	26	0	0	0
Estado en que se encuentran los tachos de basura	24	6	30	5	12	17
Estado en que se encuentran los semáforos	0	0	0	4	0	4
Estado en que se encuentran los paraderos	0	0	0	0	1	1
Estado en que se encuentran las bancas	0	0	0	0	0	0
Estado en que se encuentran las camaras de seguridad	1	0	1	1	0	1
Registro fotográfico						

Figura N°11: Mobiliario urbano existente del casco urbano de Piura, distrito de Piura 2022.



Fuente: lista de cotejo 2

Anexo 06: Validación del instrumento 1

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. ASPECTOS INFORMATIVOS

Apellidos y nombres del Especialista	Cargo del lugar donde labora	Nombre de instrumento de Evaluación	Autor del Instrumento
ADEMIR HOLGUÍN REYES	DOCENTE – FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO - UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA	CUESTIONARIO	JENNY MARIBEL VILCHEZ RODRIGUEZ
TÍTULO: Movilidad urbana sostenible para mejorar el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

1	2	3	4	5
Muy deficiente	Deficiente	Regular	Buena	Excelente
0-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

INDICADORES	CRITERIOS	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado es decir, libre de ambigüedades					X
OBJETIVIDAD	Los ítems tienen coherencia con la variable en todas sus dimensiones e indicadores tanto en su aspecto conceptual como operacional					X
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico					X
ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica entre los ítems del instrumento				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento comprenden los aspectos en cantidad y calidad					X
INTENSIONALIDAD	Es adecuado para valorar las variables sus dimensiones e ítems					X
CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos					X
COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores y las dimensiones					X
METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para lograr probar la hipótesis					X
PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación a método científico					X

III. OPCIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación

El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

PROMEDIO DE VALIDACIÓN (100%)

Piura, 24/05/2022	 ADEMIR HOLGUÍN REYES Arquitecto CAP Nº 13335	44778678
Lugar y fecha	Firma del Experto	DNI

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. ASPECTOS INFORMATIVOS

Apellidos y nombres del Especialista	Cargo del lugar donde labora	Nombre de instrumento de Evaluación	Autor del Instrumento
Dr. Henry Daniel Lazarte Reátegui	Docente	CUESTIONARIO	JENNY MARIBEL VILCHEZ RODRIGUEZ
Título: Movilidad urbana sostenible para el bienestar social en el casco urbano de Piura, distrito de Piura, 2022.			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

1	2	3	4	5
Muy deficiente 0-20%	Deficiente 21-40%	Regular 41-60%	Buena 61-80%	Excelente 81-100%

X	CRITERIOS	1	2	3	4	5
	CLARIDAD					X
	OBJETIVIDAD				X	
	ACTUALIDAD					X
	ORGANIZACIÓN				X	
	SUFICIENCIA					X
	INTENSIONALIDAD				X	
	CONSISTENCIA					X
	COHERENCIA					X
	METODOLOGÍA					X
	PERTINENCIA					X

III. OPCIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación

El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

PROMEDIO DE VALIDACIÓN (100%)

Lima, 7/07/2022		16783808
Lugar y fecha	Firma del Experto	DNI

Anexo 07: Declaración de originalidad



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, (Apellidos y nombres) VILCHEZ RODRIGUEZ JENNY MARIBEL,
egresado de la Facultad DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA y Escuela
Profesional DE ARQUITECTURA de la Universidad César Vallejo (Sede o
campus), declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan a
la Tesis titulado:
" MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL
BIENESTAR SOCIAL EN EL CASCO URBANO DE PIURA -
DISTRITO DE PIURA 2022 ", es de mi
(nuestra) autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis: 1. No ha sido plagiado ni total, ni
parcialmente. 2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando
correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes. 3. No ha
sido publicado ni presentado anteriormente para la obtención de otro grado académico
o título profesional. 4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados,
ni duplicados, ni copiados. En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda
ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de
información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas
vigentes de la Universidad César Vallejo.

Apellidos y Nombres del autor		VILCHEZ RODRIGUEZ JENNY MARIBEL	
DNI	73031102	Firma	
ORCID	0000-0003-1217-617		