



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Vernaza Astuhuaman, Julio Benjamin (orcid.org/0000-0001-9037-3510)

ASESORES:

Dra. Silva Narvaste, Bertha (orcid.org/0000-0002-2926-6027)

Mtra. Alza Salvatierra, Maria Soledad (orcid.org/0000-0001-7639-1886)

Dra. Ancaya Martinez, Maria del Carmen Emilia (orcid.org/0000-0003-4204-1321)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión Ambiental y del Territorio

LÍNEA DE ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA– PERÚ

2023

Dedicatoria

A mi familia y sobre todo a mi madre, que me ayuda a superarme día a día y a ser un mejor profesional.

Agradecimiento

A todas las personas que participaron en esta investigación con sus conocimientos y experiencias y en especial a la Dra. Bertha Silva por su orientación y dedicación en la enseñanza



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, BERTHA SILVA NARVASTE, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, asesor de Tesis titulada: "Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", cuyo autor es VERNAZA ASTUHUAMAN JULIO BENJAMIN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 15.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

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.

LIMA, 08 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
BERTHA SILVA NARVASTE DNI: 45104543 ORCID: 0000-0002-2926-6027	Firmado electrónicamente por: BSILVAN el 03-08- 2023 08:41:37

Código documento Trilce: TRI - 0579880



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, VERNAZA ASTUHUAMAN JULIO BENJAMIN estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada 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 publicada, ni presentada 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 la información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Nombres y Apellidos	Firma
JULIO BENJAMIN VERNAZA ASTUHUAMAN DNI: 45188928 ORCID: 0000-0001-9037-3510	Firmado electrónicamente por: JVERNAZA el 08-07- 2023 12:55:41

Código documento Trilce: TRI - 0579879



ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	19
3.1. Tipo y diseño de investigación	19
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización	20
3.3. Escenario de estudio	21
3.4. Participantes	22
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	25
3.6. Procedimiento	28
3.7. Rigor científico	29
3.8. Método de análisis de datos	30
3.9. Aspectos éticos	31
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	32
V. CONCLUSIONES	43
VI. RECOMENDACIONES	45
REFERENCIAS	47
ANEXOS	56

ÍNDICE DE TABLAS

	Pag
Tabla 1 Tipos de actividades en exteriores según Gehl	16
Tabla 2 Caracterización de los Informantes calificados	24
Tabla 3 Instrumentos para el recojo de datos cualitativos	26
Tabla 4 Guía de entrevista	27
Tabla 5 Validación de entrevista: Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.	28

Resumen

La presente investigación tiene como objetivo analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023. Se realizará un estudio de tipo básico, nivel de investigación exploratorio. El diseño de investigación fue fenomenológico y el enfoque cualitativo. Se contó con la participación de seis informantes clave que participaron en las actividades relacionadas a proyectos de movilidad urbano sostenible en el distrito de San Juan de Lurigancho, de los cuales se incluyen funcionarios públicos y representantes de agrupaciones de ciclistas de las zonas donde su espacio público tuvo mayor impacto.

La técnica empleada para la recolección de datos fue la entrevista semiestructurada, para la validez del instrumento se utilizó el juicio de expertos y para la sistematización de datos recogidos se utilizó el programa Excel. Así mismo se utilizó la triangulación para el análisis de resultados. Concluyendo en un uso inadecuado de los espacios públicos, y la inseguridad, como principal impedimento de un desarrollo pleno de la movilidad sostenible en el distrito.

Palabras clave: *Movilidad sostenible, espacio público, gestión municipal.*

Abstract

The objective of this research is to analyze the importance of the management of sustainable urban mobility and public space in a district of Metropolitan Lima in the year 2023. A basic type study will be carried out, descriptive research level. The research design was phenomenological and the qualitative approach. Six key informants participated in the activities related to sustainable urban mobility projects in the district of San Juan de Lurigancho, including public officials and representatives of cyclist groups in the areas where their public space had a bigger impact.

The technique used for data collection was the semi-structured interview, for the validity of the instrument expert judgment was used and for the systematization of collected data the Excel program was used. Likewise, triangulation was used for the analysis of results. Concluding in an inappropriate use of public spaces, and as the main impediment to a full development of sustainable mobility is insecurity.

Keywords: Sustainable mobility, public space, municipal management.

I. INTRODUCCIÓN

Según el Banco de Desarrollo de América Latina (2019) en las últimas décadas y hasta la actualidad, en muchos países de la región y a nivel mundial relacionaron el desarrollo de la movilidad urbana con ceder más espacio público a el automóvil, con la finalidad de generar mayor dinamismo a la ciudad y por lo tanto mejorar su productividad, así pues, se ha entendido a la movilidad urbana como eje fundamental para el bienestar de la comunidad, ya que permite el acceso, la integración y el aprovechamiento de diferentes espacios públicos y por lo tanto mejora la calidad de vida y un aseguramiento de la sostenibilidad de las ciudades en el tiempo (Dextre y Avellaneda, 2014).

La agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), nos proponen una ruta para afrontar los grandes desafíos del desarrollo, los cuales, solamente podrán concretarse por medio del diseño, implementación, seguimiento y evaluación de políticas públicas que integren simultáneamente tanto las dimensiones social, económica, territorial y ambiental. En el caso particular del territorio y los espacios públicos que ayudan a integrar a las personas con su medio ambiente, crea cohesión popular condiciona las actividades y funciones de su uso, de esta manera también la vida de los pobladores, los planificadores deben fomentar la función del espacio público como un espacio de acercamiento (Cuervo, 2017).

Esta visión es común en Latinoamérica y sobre todo en el Perú, donde, a pesar de brindar mayor espacio público a los vehículos motorizados aún se sigue generando mayor congestión, contaminación y siniestralidad vial, a pesar que en el Perú se establece el Decreto Supremo N.º 027-2019-MTC, por el cual se creó el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD), el cual establece medidas para promover la movilidad sostenible y segura en el Perú, fomentando el uso de medios de transporte público, bicicleta y últimamente, vehículos eléctricos, así también, la creación de infraestructura adecuada para estos modos de transporte, se sigue teniendo la misma visión de priorizar al

transporte motorizado como el eje de modernización y de reordenamiento del espacio urbano.

Ante el aumento de vehículos en las ciudades, el estado peruano, con el fin de mejorar su status y competitividad a escala mundial, apostó por un incremento en construcción de infraestructura vial (World Economic Forum, 2019). Así, tenemos que el 14.6% del presupuesto nacional se destinó al sector transporte, sin embargo, casi la totalidad de ese presupuesto está destinado a la construcción de vías para vehículos motorizados, y solo el 0.5% se destinó para vías para peatones y ciclistas, esto es una clara evidencia de que el eje primordial del estado peruano en tema de transporte se enfoca netamente en el vehículo motorizado antes que en los peatones y demás vehículos no motorizados.

Para la Organización de Naciones Unidas (2020) existen espacios públicos generados para promover la recreación, el bienestar colectivo, así también para crear o potenciar hábitos de uso de movilidad urbana sostenible, como las ciclovías, también hay espacios cedidos para largos desplazamientos como es el caso del tren eléctrico que contribuyan a la mejora, integración y reactivación de las personas.

Existen también espacios públicos que han sido ocupados por vehículos motorizados menores como los mototaxis, motocicletas delivery, taxi y comercios ambulantes que han configurado el espacio público haciendo intransitable. Ante esta problemática en el Perú, se establecieron la *Ley de Gestión y protección de los espacios públicos*, que establece en su marco normativo la gestión, protección, manejo y sostenibilidad de los espacios públicos para garantizar su uso, también define los espacios públicos como redes de ambientes abiertos de uso y dominio colectivo, presentes en la urbe y cuya naturaleza debe enfocarse en la satisfacción de quienes lo habitan, según la ley N° 31199 del Congreso de la República (2021).

Así pues, nuestra realidad nos hace entender que existen las normas que, bajo parámetros internacionales, fomentan la movilidad urbana sostenible en el espacio público con la finalidad de que sea parte vital del escenario urbano, pero debido a una visión pragmática e inmediatista se enfoca en privilegiar al vehículo

motorizado. Agravando así los problemas de congestión vehicular, contaminación, accidentes, estrés; y aumentando la brecha de la desigualdad, pues los desplazamientos se vuelven mayores con la externalización del problema del transporte y esto genera una mayor inversión en infraestructura vial y esto a su vez genera un modelo territorial de dispersión que causa un círculo vicioso de movilidad no sostenible (Guerra, 2016).

Tomando en cuenta todo lo expuesto, la presente investigación se centra en la gestión de la movilidad urbana sostenible y su impacto en los espacios públicos en un distrito de Lima Metropolitana en 2023, siendo oportuno, ya que se enfocara es el distrito más poblado según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2017) y donde convergen el tren eléctrico que cumple 9 años de funcionamiento y la red de ciclovías que cumple dos años de funcionamiento, aunque aún presenta espacios inacabados.

El estudio plantea el siguiente problema general: ¿Cómo se desarrolla la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023?, y tres problemas específicos: 1) ¿Cómo es considerado la gestión de la movilidad urbana sostenible y su seguridad en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023?, 2) ¿Cuál es el uso de la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023?, 3) ¿Cómo es considerado la inclusión y accesibilidad a los espacios públicos en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023?.

La justificación del presente estudio tiene como propósito las siguientes características: Justificación teórica, que nos proporciona una sólida fundamentación para el estudio, ya que nos permite establecer la base teórica y conceptual de la gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023, ellos nos permitirán entender bien las dimensiones, categorías y subcategorías del presente estudio. Justificación práctica, el estudio puede identificar las diversas actividades y labores producto de la gestión de movilidad urbano sostenible en el distrito de

Lima Metropolitana en el año 2023 y determinar su incidencia en el espacio público, así como uso y demás características que los usuarios han adoptado en el transcurso de su apropiación dentro de su entorno. Justificación metodológica, el estudio se respalda por el uso de un tipo de diseño cualitativo, y usando un enfoque fenomenológico, descriptivo e inductivo y centrado en la recopilación de los datos recopilados.

El estudio plantea un objetivo general es analizar la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023, y tres objetivos específicos: 1) Explorar la gestión de la movilidad urbana sostenible y su seguridad en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023, 2) Conocer el uso de la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023, 3) Analizar la inclusión y accesibilidad a los espacios públicos en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.

II. MARCO TEÓRICO

Soto & Gómez (2022) realizaron un estudio de la relación y coordinación entre la comunidad de un subcentro educativo de nivel medio y superior en el área metropolitana, la Universidad del Valle de México, y a la comunidad estudiantil que se desplaza entre ese entorno. A partir de implementar un enfoque cualitativo-cuantitativo, se decide aplicar una encuesta de origen-destino por medio de plataformas virtuales (SurveyMonkey), en una muestra de 1721 estudiantes, con un nivel de confianza de 95%. Se estudia el entorno estudiantil y las vías de desplazamiento de los estudiantes y los ciudadanos que utilizan las ciclovías para poder trasladarse de manera segura a su centro de estudios o trabajo. Los informantes fueron seleccionados basados en el uso de la bicicleta u otro medio de transporte eco amigable como único medio de transporte usado para el traslado a sus estudios o a su trabajo.

Los resultados concluyentes evidencian que existe una extensa red de transporte urbano de libre acceso para la comunidad, pero es desaprovechada debido a que sus recorridos no responden a criterios de eficiencia, seguridad o economía para los estudiantes y usuarios en general, haciendo de dicha red un factor de diferenciación y desigualdad social. Al respecto de la gestión, estudio también menciona que debido a una escasa política de los espacios públicos y de transporte sostenible no se ha podido orientar al usuario a la red vigente, además de la falta de estudios previos y posteriores para la frecuencia de uso y nivel de usabilidad que tiene tendría esta red. Finalmente se concluye en que toda administración municipal debe ser en coordinación previa con un estudio de impacto social, donde las necesidades sean cubiertas por una respuesta basada en datos estadísticos y entrevistas directas a los ciudadanos involucrados, así como los demás agentes que se ven impactados por los proyectos viales, tanto de orientación, prevención y de infraestructura.

Robert (2020) en su artículo, presenta un estudio como parte del programa Modural “Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina: estudio comparativo de Bogotá y Lima”, cuyo objetivo es evidenciar los patrones de

desigualdad de movilidad y las dificultades de las periferias de Lima y Bogotá, muestra como metodología la selección de zonas con mayores desventajas social y dificultades de movilidad social. Para ello, utiliza un análisis documental de fuentes primarias y principales para determinar la muestra que se debe utilizar para la aplicación de las encuestas del programa. Los habitantes de ambas metrópolis deben hacer largos recorridos para trasladarse hasta sus trabajos o estudios y por lo tanto muestran similares comportamientos frente a la congestión vehicular y la oferta de transporte, el cruce de indicadores ayudó a identificar ocho zonas de intervención para futuras encuestas sobre prácticas de movilidad cotidiana y movilidad urbana sostenible.

Quintero (2019) realiza un análisis a partir de investigaciones hechas por el mismo autor y consideraciones metodológicas de la Unión Europea para el mejoramiento del transporte y su importancia en su vínculo con el territorio. Propone un Desarrollo Orientado al Transporte, como mecanismo que ayudará a orientar las políticas públicas en función a un transporte y territorialidad más amigable con el medio ambiente y con el entorno social que lo habita. Utiliza un análisis documental de fuentes primarias y datos proporcionados a nivel internacional para plantear una reestructuración de las políticas públicas que planteen una reconfiguración del espacio público que ayude a mejorar la calidad de vida de las personas en Latinoamérica, ya que su estudio fue realizado tomando como ejemplo los países situados ahí, además de experiencias relacionadas en países más avanzados en temas de transporte urbano sostenible y su gestión vinculada al espacio público como Países bajos.

Miranda & Mantilla (2008) nos muestran una visión antropológica de las visitas a los diversos espacios públicos, como parques, áreas de entretenimiento, donde se refleja actividades diversas de las personas y de apropiación del espacio, la tradición y costumbres. La infraestructura se evaluó tanto la experiencia como los espacios adecuados y convenientes para el desarrollo de la cohabitación de las personas. se utiliza la observación y los datos obtenidos a partir del análisis etnográfico, tomando en cuenta fuentes primarias de estadísticas hechas en los ambientes donde se hizo el estudio. Se utilizó técnicas como la etnografía y los

datos de fuentes primarias para realizar el análisis cuya finalidad da por sentado el hecho de que las personas buscan espacios de convergencia y de socialización, en los cuales manifiestan deseos y anhelos, de los cuales se rescata como más importantes la seguridad y un transporte más amigable con el medio ambiente y con las personas que transitan, para poder desplazarse con más tranquilidad y en un ambiente que no lo estresen.

Sagastegui (2010) en su investigación nos proporciona un análisis de las variadas prácticas sociales circunscritas en un determinado espacio público en un entorno urbano con la finalidad de demostrar su impacto en su hábitat. El estudio se desarrolla en México y hace una propuesta sobre la evolución de la gestión de los espacios públicos de acuerdo a la evolución dinámica urbana en el siglo XX, además tomo como punto de partida el análisis de la gestión de las autoridades edilicias y sobre las ordenanzas, y dictámenes impuestos sobre este tema en la configuración urbana. La creación, modificación y destrucción de espacios públicos y sobre el significado que esto genera en los ciudadanos y en sus hábitos. Finalmente genera propuestas de mejora en la capacidad de promover estrategias de desarrollo que involucre una idea más sostenible y a su vez promueva pertenencia e identidad en los ciudadanos.

Trachana (2021) nos muestra en su estudio que, actualmente no se puede definir adecuadamente el término de espacio público debido a la reconfiguración de las ciudades contemporáneas, así pues, debemos pensar en nuevas ciudades con nuevos espacios que obedecen a requerimientos específicos para necesidades que convengan a la mayoría de los ciudadanos. La recuperación del valor de los espacios públicos es prioritaria, por lo cual los demás proyectos que involucren lo urbano debe estar supeditado a complementar dichos espacios. Una ciudad sostenible es lo ideal, ya que este contiene el factor de seguridad que genera en los ciudadanos y promueve el estado de bienestar y mejora de calidad de vida. Un adecuado espacio público debe ser de utilidad y debe promover la cohesión, por ello debe incluir muestras de los atributos culturales de las zonas donde se establecerán, para que trasciendan los códigos culturales y las actividades sociales más relevantes.

Burbano & Paramo (2014) en su análisis, a partir del estudio basado en la gestión del espacio público y la sociedad que cohabita alrededor, basado en ciudadanos de 14 centros urbanos en Colombia, cuyo interés por los espacios públicos gira en torno a buscar escenarios de convivencia y espacios de encuentro donde se manifiestan los rasgos culturales y diversos de cada comunidad, pero esos espacios comunes se muestran ajenos debido al descuido y a la ruptura con el significado que le otorgan, además que lo vinculan como lugares peligrosos y de alto riesgo, pues la presencia de indigentes y el comercio informal se han apropiado no solo de los parques y jardines, sino de las veredas y las ciclovías, con la finalidad de estar más cerca al potencial consumidor. Sin embargo, y debido a la gestión y la inversión de las autoridades se pudieron recuperar esos ambientes y que vuelvan a obtener el significado original.

Así pues, el estudio muestra que ante una gestión adecuada se puede utilizar los recursos para direccionar en el sentido correcto diversos aspectos y problemáticas de la ciudad, a su vez que mejora la calidad de vida de sus habitantes, y que ante un mal manejo de los recursos puede generar el desorden y la inseguridad. El estudio fue de tipo cualitativo, ya que se consideraron la información brindada por los mismos pobladores y se utilizó juicio de expertos para determinar la validez de los instrumentos utilizados. El análisis fenomenológico enriqueció los estudios previos donde se evidenciaba el mismo problema, pero basado en datos estadísticos a nivel nacional y regional.

Paramo (2017) realiza una investigación bajo la consulta de fuentes primarias documentales de varios autores y conferencias sobre el espacio público y su importancia en el desarrollo de la urbe. Su función de socialización y punto de encuentro y choque cultural, así pues se hace un análisis de los parques, plazas y ciclovías en diversas ciudades, la función utilitaria varía de acuerdo a la zona de intervención, pero se asemejan en aspectos como: las plazas por lo general son espacios más formales en los cuales se realizan actos protocolares, como el izamiento de la bandera y otras ceremonias vinculadas a las fiestas patrias o aniversario del municipio; los parques y ciclovías en cambio son espacios donde se

socializa y se realizan acciones de intervención generadas por los mismos ciudadanos, como actuaciones, reuniones, que congregan a multitudes y que manifiestan diversas acciones propias de cada comunidad. Los espacios verdes cercanos a la naturaleza son los más visitados, ya que evocan ambientes tranquilos y alejados de la violencia y el caos de la ciudad y los demás escenarios cotidianos. En el aspecto social, se ha demostrado un gran interés por lugares donde se puedan desarrollar actividades deportivas, fuentes naturales de agua, lugares adecuados donde sentarse y compartir o zonas de exposición de arte clásico y urbano que no evoque el caos provocado por el comercio informal o el tráfico vehicular cotidiano.

El autor concluye tomando haciendo una serie de recomendaciones a las futuras gestiones públicas para que tome como fuente principal y eje del desarrollo al ciudadano y sus necesidades, tanto en espacios públicos adecuados como en medios de transporte más acorde a sus necesidades, dejando de lado la visión de una ciudad de concreto del cual se quiere alejar desesperadamente, y ello se evidencia con la búsqueda incesante de mejores ambientes que promuevan la convivencia y mejore sus relaciones sociales en armonía y en seguridad.

Páramo (2019) realiza un estudio donde se enfoca en el análisis de su entorno, y usan el termino *habitabilidad social*, para determinar la calidad de vida de las personas cuando están en contacto con diferentes EP. Tomando la calidad de vida como indicador de mejora de las condiciones de tránsito y comodidad en el uso de los diferentes medios de transporte. Nos muestran la visión desde el punto de vista del visitante transitorio y del habitante de la zona de exploración. Ya que ambas visiones son distintas, uno posee una visión desde lo cotidiano y otro desde el descubrimiento. Es así que la planificación debe ser visto desde el punto de vista del habitante, desde sus necesidades en la realización de actividades y labores.

Los autores también muestran una notable deficiencia en el uso y la distancia de los espacios públicos y los medios de transporte, con respecto a que, si un espacio público o un medio de transporte está muy lejos, ya no se usa y será obsoleto. El surgimiento de abandono de espacios y el surgimiento de inseguridad

como consecuencia de una mala planificación y diseño, traen más daño que ayuda en la comunidad. En una urbe donde el valor del espacio es cada vez más alto, se considera crear acciones inteligentes que ayuden a promover y satisfacer varias necesidades del habitante, cuyos requerimientos cambian según su cultura y su cosmovisión de la realidad. Así pues, un habitante de la costa, no tendrá las mismas necesidades en espacio público que alguien de la selva o de la sierra.

Vieyra et al. (2018) indican en su estudio sobre el hábitat en áreas urbanas, resaltan el incremento de la población en áreas urbanas, la escasez de zonas habitables y los problemas medioambientales que ocasionara tal explosión demográfica. Así mismo, resaltan en su estudio la ausencia de planificación, y de no cambiar este panorama, se incrementarán los problemas de inseguridad, congestión vehicular, disminución de espacios públicos y deterioro de la calidad de vida de las personas que cohabiten en medio de una ciudad cuyo enfoque es hacia los vehículos automotores y no enfocados en las personas. Los estudios realizados por los autores son en las ciudades de México, donde se resaltan problemas como la gentrificación, ausencia de una planificación estratégica de la movilidad urbana sostenible, reducción significativa de los espacios públicos y la enorme brecha que genera la desigualdad entre aquellos que habitan en los espacios más alejados y tienen que dedicarle gran parte de su tiempo en trasladarse de un punto a otro.

Tanikawa (2022) propone en este ensayo sobre el contexto de la movilidad urbana sostenible las distintas teorías y disciplinas en el ámbito geográfico, sociológico y de estudios urbanos en un fenómeno regional. El análisis sobre el enfoque del peatón en las grandes ciudades va centrado en el autocuidado y no en darle más espacios públicos ni infraestructura vial para los demás tipos de movilidad sostenible en un entorno de convivencia. El autor analiza las estrategias planteadas por las autoridades locales y las acciones tomadas por la ciudadanía en respuesta al ordenamiento urbano y la convivencia con vehículos particulares de combustión y aquellos que son eco amigables. Mediante una revisión bibliográfica y de análisis de las ordenanzas municipales, se llega a la conclusión de que la reducción de avenidas, y calles dedicadas únicamente al peatón debe ser una

necesidad a corto y mediano plazo con la finalidad de fomentar una mejora en la convivencia.

Castillo (2020) en su estudio sobre Lima y Callao, muestra un análisis de la evolución urbana de la ciudad de Lima y Callao en un periodo de 85 años, tomando en cuenta estudios anteriores y propuestas técnicas que promuevan un desarrollo urbano orientado a la sostenibilidad. Los espacios públicos y la movilidad sostenible son resaltado por ser ejes fundamentales para el mejoramiento de una ciudad que cada vez desborda sus límites originales, para construir nuevos límites; sin embargo, no deja de centralizarse y generando polos de desarrollo en zonas determinadas, orientando a las personas al uso de movilidad particular como sinónimo de desarrollo y superación personal. Un país que no se ve hacia si mismo como potencial del desarrollo urbanístico dándole prioridad a lo colectivo, sino al aumento desmedido de un parque automotor que invade la visión actual. Se busca promover una sustentabilidad ambiental, la gestión de riesgos de desastres, la equidad social urbana, la identidad cultural, para lo cual el autor propone un cambio de paradigma desde la planificación y desde el reordenamiento jurídico y operativo.

Castillo (2018) en su estudio nos muestra a partir, de investigaciones realizadas en el país, sobre movilidad urbana sostenible, urbanismo, desarrollo sostenible. Sobre todo, resalta la acción tomada desde las políticas públicas, para luego proponer una nueva perspectiva sobre ello y mejorar las acciones a tomar en cuenta cuando se realicen actividades y proyectos que mejoren la realidad nacional, sobre territorio, desarrollo sostenible, movilidad sostenible y espacios públicos.

Silvia & Muergueza (2022) hace un análisis tomando en cuenta el sistema de transporte en el centro histórico del distrito de Cajamarca, basado en un diseño descriptivo simple con tres instrumentos de recolección de datos: ficha de observación, encuestas y entrevistas a expertos. Donde identifica la falta de visión, la contaminación ambiental, la fragmentación urbana y la informalidad en los sistemas de transporte, además de los altos costos de transporte y de cómo los vehículos particulares han ido desplazando al transporte público masivo. La conclusión que se llega es las malas políticas de integración entre la ciudad, el

transporte y los espacios públicos que no son bien aprovechados para integrarse y generar una mejor calidad de vida de las personas que residen y quienes la visitan.

Poma (2020) realiza una investigación bibliográfica y análisis del problema de la sostenibilidad de la movilidad en la ciudad de Lima comprendiendo su solución, y los alcances que tiene en el ámbito político y social. Siendo el segundo mayor problema de la ciudad la movilidad y sus constantes desafíos, el autor propone tomar esto con suma urgencia y priorizar las acciones mediante políticas públicas transversales a todas las demás actividades que vinculen los índices de desarrollo.

Poole (2021) nos propone un estudio basado en un análisis bibliográfico relevante y en entrevistas a expertos y autoridades, y en revisión de legislación aprobada entre los años 2011 al 2015 que regulan el transporte en la ciudad de Lima, y contrastándola con ciudades como Curitiba, Santiago de Chile y Bogotá. Llegando a la conclusión que el cambio de gestión en la ciudad capital y la poca continuidad de proyectos con iniciativa medioambiental han hecho que el avance a una movilidad urbana sostenible sea lento a muy lento en comparación con las demás ciudades de la región.

Esta investigación presenta dos categorías: Gestión de la movilidad urbana sostenible y espacio público, con tres subcategorías cada uno.

Sobre la categoría gestión de la movilidad urbana sostenible se entiende que con la finalidad de buscar un equilibrio en los distintos tipos de movilidad (automóvil, transporte público, motocicleta, bicicleta y caminata), y considerando la protección del medio ambiente, se decidió por una planificación que articule un desarrollo y ordenamiento territorial basado en lo sustentable (Avellaneda y Dextre, 2014). El objetivo de una gestión de la movilidad urbana sostenible es minimizar el impacto negativo del uso de vehículos de combustión, así como exceso de espacio cedido a estas moviidades, contribuir a reestructurar ciudades más seguras, limpias, resilientes, y mejoren la calidad de vida de aquellos que lo habitan.

La gestión de la movilidad urbana sostenible debe ser regulada desde un punto de vista comunitario y no desde la exclusividad. Ya que eso genera desigualdad y desorden. Una gestión local que promueva la sostenibilidad en la movilidad debe seguir los siguientes fundamentos: a) continuidad, ya que debe permanecer en el tiempo y pese a los cambios de gestión; b) igualdad, ya que debe estar al alcance de la economía de la mayoría de la población, pues son estos los que lo usan; c) mutabilidad, ya que las condiciones deben adaptarse conforme el avance tecnológico. Tomando en cuenta que es el estado el titular y quien debe garantizar un servicio público de calidad, este debe ser quien garantice su prestación de forma adecuada considerando el beneficio de la mayor parte de las personas que habitan su localidad (Kresalja, 1998).

Las principales subcategorías tomadas por Serrano (2019) están las siguientes: a) Movilidad sostenible, b) Seguridad y prevención del riesgo y c) Infraestructura vial.

La movilidad sostenible es aquella que está enfocada en el modelo sostenible, una idea que aparece en el libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente de la Unión Europea (1992) donde se fomenta la movilidad sostenible mediante la integración de los transportes a los objetivos de sostenibilidad global. La importancia radica en eliminar brechas de desigualdad, contaminación, congestión de los ejes nodales en la metrópoli, reducir el volumen del tráfico y mejorar la seguridad.

Sobre la seguridad y prevención del riesgo, es aquella que nos muestra los niveles de seguridad que contempla la actual movilidad urbana sostenible en la zona de intervención, además del conocimiento del riesgo el cual están expuestos aquellos que se movilizan en las diferentes vías reservadas y no reservadas a estos tipos de movilidad. El avance en políticas públicas, acciones, proyectos y actividades desde la labor del funcionario público local.

Según Guerrero (2020) la seguridad, una educación vial y prevención del riesgo, en los diferentes tipos de movilidad y, sobre todo, en los vehículos menores debe ser parte de una cultura de respeto entre todos aquellos usuarios de las diferentes vías y su fomento y seguimiento debe regularse mediante normativas y agentes locales.

La infraestructura vial es el espacio reservado para el desplazamiento de la micro movilidad y de los diferentes tipos de movilidad sostenible, así como las políticas reservadas a la construcción, mantenimiento, acción de uso y apropiación, desde la idea de territorialidad y desde el punto de vista de fomento y promoción de la movilidad sostenible.

Las principales teorías que sustentan la categoría de Gestión de la movilidad urbana sostenible están las siguientes:

La teoría general de la caminabilidad propuesta por Speck (2012) el autor manifiesta la importancia de implementar itinerarios peatonales, o de incrementar las caminatas en la ciudad con el fin de mejorar la salud pública y la sostenibilidad ambiental. El impacto visual y medioambiental al pensarse en las personas por encima de otro tipo de transporte es importante y resalta el atractivo turístico y de habitabilidad.

Peters (1977) establece que el caminante actúa como productor de paisajes simbólicos, ya que es quien determina las dimensiones de los espacios públicos y de las demás zonas habitables.

Gehl (2006) indica que el caminante es el actor que determina los límites del espacio público donde se desarrolla también la vida pública.

La teoría del urbanismo ecológico propuesto por Douglas Farr (2013) indica que tanto el transporte público como los desplazamientos a pie, bicicleta o patín deben estar integrados con la infraestructura habitable y de tránsito. El sistema pues, ira orientándose al aumento de densidad y por lo tanto la demanda de espacios eficientes para ellos debe ser resuelto por un plan de acción actual, así

mismo la biofilia (accesibilidad de las personas a la naturaleza), es el eje central de un urbanismo que no solo piensa en satisfacer la necesidad determinada, sino que complementa tanto un espacio que brinde mejores estilos de vida y una dinamización de los ambientes dedicados a la movilidad peatonal y de transporte masivo.

La teoría de la movilidad sostenible, según Mohieldin & Vandycke (2017) lo definen basado en cuatro metas globales: equidad, seguridad, eficiencia y la contaminación y/o problemas climáticos. Esta postura se relaciona directamente con el desarrollo de infraestructuras y servicios de movilidad de todo tipo. Así mismo la tecnología sería el quinto pilar para aspirar a futuro y mantener la idea perenne.

Serrano (2019) considera que el mejoramiento del transporte urbano debe partir de la oferta de transportes alternativos interconectados en el cual se rija bajo un estudio, diseño y aplicabilidad considere los elementos contextuales en la trama urbana, se considere su complejidad y se realice una mejor eficiencia – habitabilidad, desarrollando así una recalificación urbanística de las ciudades. El establecimiento de una red urbana, cuyo tejido este interconectado y genere la recuperación de espacios, de mobiliario natural como parte del fortalecimiento de la identidad colectiva. Es por ello que la infraestructura también es clave en el entramado social y cultural, ya que define los materiales con los que se identifica y la herencia en desarrollo que manifiesta en su construcción.

La ONU (2017) resalta el fenómeno de la movilidad sostenible en el ámbito rural y urbano, debe expresar las políticas de movilidad y promover el reordenamiento territorial mediante el uso sostenible de recursos, reduciendo progresivamente las necesidades de transporte contaminante. La movilidad sostenible garantiza un transporte seguro, asequible, accesible y sostenible. Ahora bien, para la realización de una adecuada movilidad urbana sostenible deben cumplirse con los siguientes valores: *accesibilidad, asequibilidad y seguridad*.

La categoría del espacio público, según Gehl (2013) es el lugar de la colectividad, un lugar de encuentro y de desarrollo de la calidad de vida. Esos ambientes determinan la creación y fortalecimiento del vínculo afectivo con el territorio y la identidad simbólica colectiva. La relación con el espacio crea un vínculo de desarrollo y de calidad de vida, o en s defecto el desmedro de esos valores generados por la poca calidad de los espacios, conlleva al desprecio por identificarse con el territorio. Por ello surge la idea de desvincularse de aquel lugar donde comenzaste tus primeros años y buscar cambios mejores en otros territorios.

Tabla 1:

Tipos de actividades en exteriores según Gehl

Necesarias	Son acciones que se realizan basados en la necesidad del momento, promueven el cambio basado en la configuración de la optimización y mejora del tiempo y de los recursos para poder llegar a un punto determinado.
Opcionales	Aquellas que se realizan siempre y cuando los espacios construidos sean los adecuados.
Resultantes	Actividades sociales que se dan por encuentros fortuitos o planificados.

Según Herce y Magrinya (2013) es el espacio construido por las personas, basados en sus necesidades y en su satisfacción cultural. La realización de las personas en colectivo se realiza mediante encuentros en estos lugares y son de vital importancia en las ciudades pequeñas y grandes, pues funcionan como eco del desarrollo cultural, social, político y económico. Los espacios públicos cambian según el grupo humano con el que cohabita y su vínculo con la naturaleza es fundamental.

Las principales subcategorías tomadas de los autores Borja (2013) y Lefebvre (2022), están los siguientes: a) Uso y apropiación de los espacios

públicos, b) Inclusión social de los espacios públicos y c) Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano.

El uso y apropiación de los espacios públicos son aquellos que le dan las personas que cohabitan en determinado lugar cercano o lejano. Es el carácter cultural el que dota al espacio de un uso determinado, ya sea por el que fue concebido o por el que se determina mediante la acción.

Según Laguna (2013) el uso de un espacio público debe entenderse como un acto de transformación de acuerdo al carácter de la sociedad. La importancia de un lugar puede ser valioso en un determinado tiempo por diversos factores culturales, sociales, políticos, artísticos, etc. Pero conforme pasa el tiempo y la sociedad se transforma, se configuran nuevos centros de atracción y de concentración.

La sub categoría inclusión de los espacios públicos, Borja (2013) señala que la apropiación de la ciudad es un derecho, los espacios que otorga para el desplazamiento y de reunión son centros de coordinación y sensibilidad. Es por ello que la inclusión de las personas a un lugar y determinarlo como “su lugar” no solo es algo cultural, sino una acción política, social y moral.

La sub categoría accesibilidad como derecho ciudadano, comprendido como el libre acceso a los espacios públicos y su disfrute es uno de los puntos a tratar en esta investigación, desde la vista como usuario y como funcionario público. Se han convertido en un desafío en la actualidad, pues por motivo de la inseguridad, muchos espacios públicos dedicados al disfrute, al reposo, al tránsito y demás han sido cerrados para evitar el daño de agentes externos e internos que tomen por asalto estos lugares y se adueñen de una parte del territorio con la finalidad de privatizarlo y convertirlo en zonas de ocupación.

Las principales teorías que sustentan la categoría de espacio público están los siguientes:

Teoría del espacio público y la territorialidad, según Habermas (1984) y Harent (1972) su marco de estudio entre la desigualdad y la esfera pública y lo privado, el concepto simbólico con respecto a las intersubjetividad y representaciones que los sujetos construyen a partir de la aparición en la escena pública, la identidad comunitaria y familiar, surge como primer paso para la expresión de libertad y de igualdad de acción y de pensamiento.

Según Borja (2013) la carencia de espacios públicos o de la privatización de estos demuestra la calidad de democracia en la que cada país vive, pues una ciudadanía con poder de expresión pública puede asumir n rol más libre y ejerce una ciudadanía más libre.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación es básico, que, según Álvarez (2020) se orienta a indagar un nuevo conocimiento de manera sistemática y se caracteriza porque se origina en un marco teórico y su único objetivo es incrementar el conocimiento sin contrastarlo con ningún aspecto práctico.

Sánchez et al. (2018) define la investigación básica como teórica y aquella que busca establecer una teoría científica orientada en la búsqueda de nuevo conocimiento, sin una finalidad específica, práctica o inmediata.

El nivel es exploratorio, pues este se aplica en fenómenos que no han sido investigados previamente o menos escala y se tiene interés en estudiar sus características. Así mismo, por la naturaleza misma de la investigación exploratorio, no es posible realizar el planteamiento de una hipótesis, puesto que todavía no se tiene suficiente información como para realizar proyecciones sobre el fenómeno de interés en el estudio (Ramos, 2020).

El estudio es de diseño fenomenológico, ya que se limita a describir los fenómenos como se manifiestan en la conciencia, dejando de lado los prejuicios y/o creencias de la vida personal, con la finalidad de destacar aquellas vivencias que relacionan al participante con su entorno natural, y donde se observa una determinada intencionalidad (Wandenfels, 2017).

De esta manera, según Bernal (2016) se entiende que la información recogida se fundamenta básicamente en información simbólica transmitida de forma verbal, y cuyos resultados son producto del análisis que resultan en la generalización de una problemática analizada por los actores claves, quienes tienen una visión del fenómeno a mayor detalle.

El diseño fenomenológico de la investigación se centra en la subjetividad del que investiga a partir del recojo de lo obtenido por los participantes y de la forma en que conocen, interpretan y comprenden su realidad; es de nivel exploratorio, ya que el fenómeno no ha sido suficientemente abordado, aunque es importante tener en cuenta que el nivel exploratorio no pretende proporcionar conclusiones definitivas o generalizaciones, en cambio, busca generar ideas, identificar patrones o tendencias iniciales y establecer las bases para investigaciones más exhaustivas en el futuro (Vara, 2015).

3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización

Esta conceptualizado como el conjunto de concepciones y criterios formados durante el estudio, que presenta el autor de la investigación con el objetivo de establecer los resultados del objeto de estudio. Es por ello que, el análisis de las teorías conlleva ubicar determinados esquemas repetitivos de las categorías. Dichas categorías se configuran como la base para la formulación de las conclusiones y recomendaciones logrados a través del estudio del problema (Hernández et al., 2014, p.440).

De acuerdo a lo anteriormente mencionado, se determinó como categorías y subcategorías de estudio:

A. Categoría 1: Gestión de la Movilidad Urbana Sostenible

A.1. Subcategoría: Movilidad sostenible

A.2. Subcategoría: Seguridad y prevención del riesgo

A.3. Subcategoría: Infraestructura vial

B. Categoría 2: Espacio público

B.1. Subcategoría: Uso y apropiación de los espacios públicos

B.2. Subcategoría: Inclusión social de los espacios públicos

B.3. Subcategoría: Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano

3.3. Escenario de estudio

Según Hernández & Mendoza (2018) en un estudio de tipo cualitativo se debe considerar los siguientes: un escenario físico, social y humano. La participación de los informantes fue tomada de una selección de personas involucradas directamente con el fenómeno de estudio, entre los cuales figuran funcionarios públicos y organizaciones civiles, que son participes en la gestión de la movilidad urbana sostenible en determinados espacios públicos, al igual que se encuentran involucrados en su tránsito diario y en el panorama de su entorno. Los participantes son personas que laboran en la municipalidad de San Juan de Lurigancho, pues son quienes realizan actividades que promueven la movilidad urbana sostenible en el distrito en diferentes puntos de las vías relacionadas a un transporte eco amigable, como las ciclovías y en la avenida donde transita el tren eléctrico.

Se decidió hacer el estudio en el distrito de San Juan de Lurigancho por ser el distrito más poblado de Lima Metropolitana (INEI, 2017), y también el que manifiesta mayor cantidad de viajes en cada estación que atraviesa en el distrito, hacia las demás partes de la capital. Contiene una red de ciclovías interconectadas en cuatro zonas de su territorio.

El eje urbano del distrito inicia en la av. 9 de octubre, que se ubica en la entrada del distrito y continúa por la av. Roceres de la independencia, actual vía principal del distrito y por donde pasa la línea del metro de Lima (con sus 8 estaciones), es una zona de alto tránsito, el cual permite acceder al centro de Lima, y a otros distritos por medio del “Puente nuevo”, que interconecta la av. Mariátegui del distrito del Agustino con la urbanización Zarate y con el resto del distrito a través de la av. Chinchaysuyo con la av. Proceres de la independencia, cercano al cruce de la av. Lurigancho.

En enero del 2016, se inauguraron los túneles San Martín y Sana Rosa, que conectan al distrito del Rímac y San Juan de Lurigancho a través de la av. Prolongación Tacna.

Una vía que conecta el distrito de comas es por medio del Pasamayito y zonas altamente comerciales son la av. Los Jardines y av. Gran Chimú.

Con la finalidad de administrar mejor el distrito se dividió en 8 zonas y 18 comunas. Las urbanizaciones más representativas del distrito de San Juan de Lurigancho son: Tres Compuertas, Zárate, Las Flores, Las Flores de Lima, Los Jardines, Chacarilla de Otero, Huáscar, La Huayrona, Azcarrunz, Mangamarca, Inca Manco Cápac, 13 de Enero, Canto Chico, Canto Grande, Canto Rey, Mariscal Cáceres, José Carlos Mariátegui, Caja de Agua, Campoy, Sauces, Villa Flores, San Gabriel, Huanta, San Hilarión, Santa María, San Ignacio, San Silvestre, 10 de octubre, Bayóvar, Horacio Zevallos Gámez, Casablanca, Motupe, Montenegro, El Cercado, El Pedregal, Las Lomas, La Chancadora, San Isidro, El Palomar, El Valle, Media Luna.

Así mismo, se tomó la participación de organizaciones de ciclistas que se benefician directamente con la infraestructura de la nueva red de ciclovías inaugurado en el año 2020, primera red de ciclovías del distrito. Actualmente en el distrito de San Juan de Lurigancho se encuentran una red de 13km de red de ciclovías y una parte de la red vial del tren eléctrico, que atraviesa más de 7 distritos de Lima Metropolitana y que fue inaugurado en el año 2013.

3.4. Participantes

Los informantes que participaron en las entrevistas a profundidad, responden a determinadas características, pues se realizó un muestreo progresivo, ya que el escenario de un estudio cualitativo es dinámico, no se establece al azar y no se realiza a través de estadística (Galeano, 2019).

Mendieta (2015) determina y clasifica a los informantes en una investigación cualitativa, diferenciándolos por el rigor del estudio, como: a) informante clave: es aquella persona con determinadas características profundamente involucrado con el fenómeno de estudio y cuyas expresiones mantienen una relación actual y, b) Informante general: es aquel que mantiene una percepción del fenómeno de estudio desde un sentido parcializado.

En el presente estudio se determinó realizar entrevistas semiestructuradas a 6 informantes claves, los cuales están directamente vinculados con el tema y el problema de investigación, así como con sus objetivos, por su labor en gestión del transporte urbano sostenible se eligió que tres sean funcionarios ediles y tres sean de organizaciones civiles, ya que se encuentran estrechamente vinculados en sus acciones diarias de movilidad y de espacio público.

Los actores en la presente investigación son el gobierno, los ciudadanos y la relación entre ellos, tomando en cuenta que es un campo de estudio en si mismo, desde el enfoque cualitativo, nos permite explorar aspectos subjetivos de los informantes claves que solo pueden brindarnos por la experiencia adquirida a partir de la realidad en la que interactúan desde sus distintas experiencias (Vera – Horna, 2015).

Se tomaron en cuenta los siguientes criterios:

- Coordinadores o representantes de organizaciones civiles (asociaciones de vivienda de las zonas de intervención, clubes de ciclistas, asociaciones culturales, y de comerciantes).
- Funcionarios ediles en actividades directamente relacionado con el tema de transporte y espacios públicos en el distrito de intervención, y de Lima Metropolitana.
- Personas mayores de 18 años de ambos sexos.

Los criterios de exclusión son los siguientes:

- Funcionarios que no participen o estén directamente relacionados con las gerencias o subgerencias de transporte y espacios públicos ya sea del distrito de intervención o de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

- Personas de ambos sexos que hayan trabajado en años diferentes al 2023

Tabla 2

Caracterización de los Informantes calificados

Código	Genero	Nivel	Cargo
IC-1	Femenino	Funcionario	Transporte no motorizado municipalidad de San Juan de Lurigancho
IC-2	Masculino	Funcionario	Subgerencia de tránsito, transporte y viabilidad de la Municipalidad de San Juan de Lurigancho
IC-3	Masculino	Funcionario	Gerencia de medio ambiente de la Municipalidad de San Juan de Lurigancho.
IC-4	Masculino	Colectivo	Representante de organización civil
IC-5	Masculino	Colectivo	Representante de organización civil
IC-6	Masculino	Colectivo	Representante de organización civil

En la tabla se muestra a participantes e incluye funcionarios públicos que actualmente laboran como funcionarios públicos distritales y representantes de organizaciones civiles vinculados a la movilidad urbana sostenible en el distrito.

IC-1: Representante de transporte no motorizado Municipalidad de San Juan de Lurigancho.

IC-2: Representante Sub Gerente de Tránsito, transporte y viabilidad de la Municipalidad de San Juan de Lurigancho

IC-3: Representante de la Gerencia de medio ambiente

IC-4: Representante del Club deportivo Sangre de lobos

IC-5: Representante del club deportivo Team Kallpa y Team Waykis

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Según Hernández & Mendoza (2018) un estudio cualitativo realiza recojo de datos narrativos provenientes de los informantes claves, de manera presencial y/o a través de videoconferencias. En ese caso, el instrumento que ayudara a recoger la información necesaria es la entrevista semi estructurada.

Para Orozco (2018), quien señala que la entrevista es aquella técnica en la que el grupo de personas que fueron entrevistadas proporcionan información valiosa para el desarrollo de la investigación con la finalidad de poder validar hipótesis o de analizar junto a los objetivos planteados. Es de suma importancia que los informantes no deben ser presionados por agentes ajenos o terceros que debiliten o generen narrativas sesgadas, por lo cual la información que brinden debe ser de forma libre, por lo cual se les admite a los informantes mantener el anonimato.

Cabe precisar que, al inicio de cada entrevista, se hizo la presentación correspondiente ante cada entrevistado de forma indistinta y se indicó el objeto de estudio por el cual se esa realizando la entrevista, también se aseguró la confidencialidad de su participación como informante y finalmente se realizó la lectura del documento que contiene el consentimiento informado, para su respectiva autorización y posterior firma.

Se agrega además la carta de la autorización de la entidad, donde figura sella o firma de la entidad, organización y su representante. Este hecho con la finalidad de establecer el libre derecho de ser informante calificado y demostrar que la información es verídica, así mismo demuestra el pleno conocimiento de la investigación y del contenido que ello conlleva.

Tabla 3*Instrumentos para el recojo de datos cualitativos*

	Instrumentos a analizar	Recojo
1	Entrevistas	Funcionarios ediles de la municipalidad de San Juan de Lurigancho, representantes de las organizaciones civiles del distrito
2	Documentos	Guía de entrevista, compromiso de confidencialidad

Todos los documentos se encuentran archivados, audios, declaración voluntaria de consentimiento informado completado y firmado a mano alzada de parte del informante calificado.

Tabla 4*Guía de entrevista*

Sub categorías	Preguntas (Representantes de organizaciones civiles)	Preguntas (funcionarios y/o servidores de la una municipalidad de San Juan de Lurigancho)
Movilidad sostenible	Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?	Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?
Seguridad y prevención del riesgo	¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura? ¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?	En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?
Infraestructura vial	¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?	Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso óptimo?
Uso y apropiación de los espacios públicos	¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?	Coménteme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su distrito?, ¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su distrito?
Inclusión social de los espacios públicos	Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?	Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?
Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?	¿Puede mencionarnos, e entiende por accesibilidad de los espacios públicos? ¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbano sostenible son accesibles?

Tabla 5

Validación de entrevista: *Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.*

<i>Jueces expertos</i>	<i>Criterios de evaluación</i>			<i>Evaluación final</i>
<i>Expertos</i>	<i>Pertinencia</i>	<i>Relevancia</i>	<i>Claridad</i>	
<i>Experto 1</i>	x	x	x	<i>Aplicable</i>
<i>Experto 2</i>	x	x	x	<i>Aplicable</i>
<i>Experto 3</i>	x	x	x	<i>Aplicable</i>

3.6. Procedimiento

Se realizaron los siguientes procedimientos: primero, se realizó una revisión hermenéutica y sistemática de las categorías, segundo se coordinó vía telefónica y por mensajes de WhatsApp a reuniones con los 6 informantes claves para determinar su disponibilidad horaria y lugar, posteriormente se realizó la grabación de las entrevistas, previa lectura del consentimiento informado, y posterior aprobación y suscripción, las entrevistas se realizaron presencial en sus diferentes espacios de trabajo. En el caso de los funcionarios ediles en las instalaciones de la municipalidad distrital de San Juan de Lurigancho y en relación a los representantes de los clubes deportivos, se coordinó lugares y hora para el recojo de información a través de entrevistas semiestructuradas. Posteriormente se procedió a realizar la descripción de los resultados, interpretación y la discusión de los resultados a raves de la triangulación. Se utilizo el paradigma interpretativo, ya que se trata de un estudio fenomenológico. Por ello, Cisterna (2005) menciona que todo estudio tiene un procedimiento practico que debe seguir los siguientes pasos: primero, seleccionar la información recogida; segundo, se realiza la triangulación de información de datos; finalmente se realiza un análisis de los enfoques, teorías con los daos recogidos durante las entrevistas.

3.7. Rigor científico

El rigor científico se estructuró basado en las teorías de desarrollo sostenible, movilidad sostenible, caminabilidad y espacio público para la elaboración del marco teórico, dotándole de relevancia y rigidez a la información conforme indica Schettini y Cortazzo (2015).

Esta investigación cumple con la rigurosidad científica de la triangulación de datos recogidos por los participantes claves y datos del marco teórico, según indica Benavides & Gómez (2005), quien desarrolla los siguientes tipos de triangulación:

1. T. metodológica: el cual consiste en argumentar las diversas partes adicionales de un fenómeno y analizar porque otros métodos arrojan diversos resultados,

2. Triangulación de datos: que consiste en verificar y comparar la información obtenida a través de diferentes momentos y con diferentes métodos,

3. Triangulación de investigadores: Consiste en indagar sobre un determinado fenómeno basado en distintas fuentes, para lo cual se determina el objetivo de fortalecer los resultados se emplea a informantes de distintas disciplinas y con experiencia en el objeto de estudio que puedan ofrecer una información más amplia que ayude a conocer el problema en un ámbito más holístico

4. Triangulación de teorías: consiste en la revisión de distintas teorías para explorar un fenómeno, con el objetivo de comprender dicho fenómeno desde distintos supuestos relacionados con el análisis interpretativo de un mismo grupo de datos.

Sobre la validez, según Sandín (2000), señala que es un proceso donde se desarrollan las afirmaciones y se analiza la credibilidad de las observaciones, interpretaciones y generalizaciones. Tomando en cuenta este aspecto, se ha optado por la validación de juicio de expertos, que conforme lo indican (Escobar, 2008, citado por Dorantes et al., 2016), el juicio de expertos es la opinión informada de profesionales con experiencia, reconocidos en su disciplina y en su ámbito

laboral y en tal sentido puedan brindar juicios y valoraciones. Es así, que la validación de los instrumentos de la entrevista semi – estructurada de la presente investigación, ha sido validada por las personas descritas en la tabla 5 y el anexo 4. El paradigma que se utilizó fue el interpretativo, ya que el estudio se basa en un diseño fenomenológico.

3.8. Método de análisis de datos

En la presente investigación cualitativa, se empleó el proceso de la triangulación como método de análisis, así se centra en la teoría obtenida de los datos obtenidos de distintas fuentes de información científica a nivel nacional e internacional, que brindo datos valiosos para poder hacer las descripciones pertinentes y las experiencias de los participantes, establecer conceptos y vincular los resultados. Para los fines del presente estudio, se realizó la triangulación con el análisis mental abstracto usando la intersubjetividad del investigador siguiendo la rigurosidad del diseño fenomenológico, tomado desde el reduccionismo trascendental y la fenomenología de la experiencia de Husserl, ya que se describió el fenómeno y las experiencias en común de los participantes (Hernández et al., 2018).

Este trabajo de investigación indaga sobre la movilidad urbana sostenible y los espacios públicos, ambas categorías son conceptos intangibles, pues se estudia sobre la percepción y acción de las personas en el ámbito subjetivo, por lo cual su relevancia es importante dentro del proceso de la investigación, así como la revisión de las guías para la planificación y ejecución de las actividades y tareas del programa de estudio, cumpliendo las metas establecidas. La recopilación de la base documental fue básica ya que ayudo a generar una guía de entrevista orientado a las dos categorías desagregándolas en siete preguntas que los participantes respondieron de manera voluntaria, previa firma del consentimiento informado.

3.9. Aspectos éticos

Se considera a la ética relacionada con la toma de decisiones, su efecto y resultados, a su vez con las normas y valores en el interior de la sociedad.

Viorato & Reyes (2019) nos menciona con respecto a la ética no es un tema desvinculado a la investigación cualitativa. Pues a partir de una mirada ética se debe profundizar y se utilizan dos principios, un análisis ético, basado en las teorías, y los argumentos y juicios que se deben elaborar basado en un determinado fenómeno y sus efectos.

Se considera como aspecto ético lo siguiente: se tuvo presente el respeto por el derecho de autor en la clasificación y selección de artículos científicos, libros, revistas consultadas; además se respetó la confidencialidad de los participantes en ese estudio, de igual manera la protección de sus datos personales, de la información proporcionada durante las entrevistas y la solicitud del consentimiento informado, además, todo lo redactado se encuentra en formato APA 7ma edición, así como en la elaboración del informe final y los resultados relevantes se está tomando la guía de elaboración de la Universidad Cesar Vallejo, establecido en el presente año 2023.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En esa sección se describirá el análisis nemotécnico e ideográfico de la investigación, tomando en cuenta la información recolectada del análisis bibliográfico, el marco normativo y el análisis de resultados de las categorías gestión de la movilidad urbana sostenible y espacio público, de las subcategorías movilidad sostenible, seguridad y prevención, infraestructura y uso y apropiación de los espacios públicos, inclusión social de los espacios públicos, accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano. Se ha tomado información valiosa de las entrevistas realizadas a representantes de la gestión municipal y de la organización civil, ya que se trata de un estudio de tipo fenomenológico se analizará a partir de los objetivos generales y específicos:

Descripción del objetivo general: Analizar la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023. Se procedió a la triangulación de datos, para la categoría gestión de la movilidad urbano sostenible, se identificó que los informantes clave manifestaron lo siguiente:

IC-1: Es la gestión de aquella movilidad que no esa relacionada con combustibles fósiles.

IC – 2: Desarrollo de políticas públicas enfocadas en el ciclismo, el peatón, los skaters y demás actividades no motorizadas.

IC-3: La labor en conjunto entre la ciudadanía y los funcionarios públicos con la finalidad de gestionar las movilidades no vinculadas a los vehículos tradicionales que funcionan a combustión.

IC-4: Coordinar, supervisar y controlar la movilidad eco amigable.

IC-5: Es la actividad relacionada a la gestión local, relacionada con las organizaciones civiles vinculantes.

IC-6: Implementación de acciones en beneficio de los vehículos no motorizados, ósea aquellos que no usan gasolina como los autos particulares, motos, etc. Es velar por el cumplimiento de las normas en la ciudadanía, pero también promover la educación de movilidad sostenible.

Los informantes coinciden en que la movilidad urbana sostenible vincula a los vehículos no motorizados y que la gestión involucra tanto a los gobiernos locales como a la ciudadanía, pero el desarrollo de políticas públicas y de mantenimiento involucra directamente a la gestión pública local central, es decir a la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Así mismo aquellos que pertenecen a las organizaciones civiles relacionan a la movilidad urbana sostenible con la movilidad mediante bicicletas, y omiten o consideran minoritario los otros tipos de movilidad eco amigable como los patines, el tren eléctrico, caminar, etc. Ya que tienen muy interiorizado que es la bicicleta quien representa con mayor medida esta causa medioambiental.

Si nos basamos en la teoría de la caminabilidad, el eje principal de todo proyecto de movilidad sostenible debe ser el peatón, pero este debe ser sustentado en un ambiente adecuado y se centra con el espacio suficiente para poder ejercer su derecho de libre tránsito en un ambiente acorde.

Sobre la categoría espacio público señalaron lo siguiente:

IC-1: Es el territorio, llámese abierto o cerrado donde tenemos derecho todos los vecinos de poder acceder. Es el espacio donde las personas podemos estar, tener derecho a estar, a transitar y a circular libremente, el espacio público puede ser una plaza, un parque, un centro comunitario, una biblioteca, una avenida.

IC-2: Es la zona por donde las personas se movilizan, este compuesto por la infraestructura vial, las pistas para los vehículos, las veredas para los peatones, con diferentes mobiliarios que se implementan para que le den un mejor uso de la infraestructura vial.

IC-3: Es todo espacio abierto de propiedad del estado.

IC-4: Espacios reservados para uso exclusivo de todo lo que sea peatones, ciclistas, etc.

IC-5: Son lugares que permiten el esparcimiento, la recreación y el deporte libremente, sin ser coaccionados a ningún pago. Deben y deberían ser libres sin restricción, pero a veces no se da el caso y surgen las rejas y demás impedimentos que se dan más que nada por la delincuencia.

IC-6: Son lugares para hacer deporte, pero a veces su uso no se da el adecuado, sino que lo deterioran, no saben usarlo y eso ocasiona que ya más gente no quiera usarlo también y se ve mal.

En el caso de la gestión de la movilidad urbana sostenible es vista desde un punto de vista enfocado en las instituciones locales, pero también se tiene la idea de que la labor de supervisión, apoyo es compartido con los ciudadanos que cohabitan y transitan. El caso normativo y sancionador, así como de promoción si esta entendido como función exclusiva de los gobiernos locales.

Por el espacio público, se comparte el concepto de centro de esparcimiento, cohesión social y de libre tránsito. Si bien es cierto se presenta el concepto de lo que es o debería ser, la realidad presenta que el uso del espacio público suele cambiar por factores económicos, culturales, sociales, etc. Dándose el caso de que muchos parques, avenidas, ciclovías, paraderos de autobús están siendo invadidos por comerciantes ambulantes que consideran ese espacio como propio, debido a los años asentados en ese lugar, por lo cual surgen pugnas entre los mismos comerciantes por un espacio para instalar su mercadería. Así mismo, los peatones al verse excluidos de su lugar, adoptan otro como las ciclovías.

Borja (2014) menciona que los espacios públicos adecuados y bien instalados están siendo privatizados por los centros comerciales. Es decir, la práctica del concepto del lugar de reunión y esparcimiento está siendo tomado por entidades privadas que brindan estos lugares como un adicional para satisfacer las necesidades de sus consumidores, pero solo reservado para ellos. Así, quien desee disfrutar de un lugar de calidad debe convertirse necesariamente en un consumidor y no verse excluido por el mismo ente privado o por el factor de influencia social que margina a quienes no comparten esos mismos hábitos.

Sobre la gestión de la movilidad urbano sostenible, Serrano (2019) señala que el eje modal debe ser siempre el peatón, ya que es él quien decide sobre las acciones a tomar. Los vehículos van a cambiar en el futuro, pero las personas son quienes presentaran la diferencia. Una infraestructura hecha para el peatón en

armonía con la naturaleza, no solo representa paz y seguridad, también representa una sociedad más humana.

Objetivo específico 1: Explorar la gestión de la movilidad urbana sostenible y su seguridad en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.

Al analizar la sub categoría de movilidad sostenible los informantes, manifiestan las respuestas sobre este.

IC-1: Es en conceto de transporte eficaz, eficiente y sostenible en el tiempo. Que prioriza la accesibilidad de las personas y nos permite una mejor calidad de vida, incluye infraestructura existente: ciclovías, trenes, meros, etc.

IC-2: Se entiende por Movilidad urbana sostenible, toda acción que realizan las personas en la vía pública para poder trasladarse, según sus diferentes motivos de viaje, indistintamente del medio de transporte que utilicen, puede ser transporte público, transporte privado, puede ser bicicleta, o a pie y utilizando la infraestructura vial que tiene, en este caso dentro del distrito.

IC-3: Es la forma en la que los ciudadanos pueden desplazarse árabes de la ciudad.

IC-4: Tengo entendido que se refiere más al tipo de movilidad en lo que es ciclismo, Escúter, y otros que no utilicen ningún material combustible.

IC-5: Movilidad urbana hay un cierto kilometraje, no debería pasar como de 20km para que se considere, y sostenible es que se pueda seguir sosteniendo en el tiempo. Es un tipo de movilidad que ayuda en la salud, pues quita el estrés, ayuda en el tiempo y ayuda a economizar es e ahorras el pasaje.

IC-6: Entiendo por movilidad urbana el evento de desplazarse y sostenible sin uso de hidrocarburos y por eso dentro de eso está la bicicleta.

Los informantes coinciden en que la movilidad urbano sostenible se desarrolla mediante el uso de vehículos sin uso de combustibles fósiles, además de resaltar la importancia de la bicicleta como vehículo representativo de este tipo de movilidad, pero aún más resaltante al peatón o ciudadano en la acción de transitar por sus propios medios considerado transeúnte y que el acto de caminar

también representa una acción de movilidad, como indica Serrano (2019), la caminabilidad es el eje modal de la movilidad urbanas sostenible y sobre este es fundamental establecer acciones en favor de la persona y sus diferentes manifestaciones.

Sobre la sub categoría seguridad y prevención del riesgo los informantes manifiestan su respuesta sobre este:

IC-1: Las campañas de sensibilización y educación vial, la que nos permite sembrar una cultura de respeto y lograr una convivencia vial entre todos los actores de la movilidad: peatones, ciclistas, vehículos personales, mototaxistas, transporte público, transporte privado, transporte de carga, etc.

IC-2: En este distrito falta mucho el tema de señalización horizontal, pero eso está a cargo de la municipalidad metropolitana de Lima, no del distrito, es la entidad competente en darle mantenimiento, semaforizar donde se requieran, sin embargo en el distrito más del 60% de los semáforos tiene más de 20 años de antigüedad, así que a la fecha se está trabajando de manera conjunta con la Municipalidad de Lima, para mejorar esto mediante un proyecto de semaforización inteligente que pueda brindar un diagnóstico acertado del tráfico.

IC-3: Para mejorar la seguridad vial sería implementar semáforos inteligentes y darle un mantenimiento continuo a la señalización vial y de las avenidas principales lo hace la municipalidad metropolitana de Lima. Quien tiene responsabilidad de la seguridad es la policía nacional, el serenazgo es un apoyo a la policía nacional, pero como no hay presencia de la policía nacional el serenazgo no puede hacer mucho, pues no puede intervenir, arrestar.

IC-4: No considero que la movilidad urbana sostenible en mi distrito sea segura porque normalmente esta llena por personas que botan basura, entran motorizados, hay ciclistas que tampoco respetan las mismas ciclovías.

IC-5: No es tan seguro la movilidad urbana sostenible en mi distrito, pues he visto casos de accidentes por que los carros les cierran, los perros te persiguen, y los ladrones que asaltan en las vías. Pero en el caso del ciclismo recreativo es más tranquilo.

IC-6: No es seguro por la poca cantidad de ciclovías que hay, y por los peatones que transitan y hacen peligrosa las mismas ciclovías y en las vías principales no hay respeto por aquellos que transitan.

Sobre la seguridad y prevención del riesgo los informantes coinciden que este factor incide mucho en la práctica del deporte, y en el uso de espacios públicos como los parques o en el traslado de una manzana a otra, ya que existen rejas que impiden el libre tránsito y cuya motivación de su instalación es la sensación de inseguridad que se vive en el distrito.

Así mismo, las organizaciones civiles manifiestan que hay factores que inciden en la inseguridad como el mal uso de los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible y la convivencia en un entorno de competencia que no permite la convivencia entre las personas que desean incursionar en deportes de movilidad sostenible y aquellos que orientan el uso de vehículo como medio de transporte laboral o educativo con la finalidad de máximo ahorro.

Objetivo específico 2: Conocer el uso de la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.

Sobre la sub categoría infraestructura vial los informantes manifiestan su respuesta sobre este:

IC-1: San Juan de Lurigancho cuenta con casi 14km de ciclovías ubicadas en las avenidas, flores de primavera, los jardines, postes, Basadre, santa rosa, canto grande y tusilagos, las misma que fueron inauguradas por el ex alcalde de Lima, Jorge Muñoz, la suscrita y el personal de transporte no motorizado de Lima Metropolitana.

IC-2: Lo primordial es mejorar la señalización vertical y horizontal y los índices de velocidad, que disminuyan la velocidad de tránsito permitida, tanto en zonas escolares como en avenidas. Así mismo, hacer un mantenimiento de las vías

que hasta la fecha no se está haciendo, cabe la salvedad que las vías principales son competencia de la municipalidad metropolitana de Lima.

IC-3: Las vías el responsable es el ATU, tendría que ver una mayor coordinación entre las entidades que maneja, pues en teoría es el ATU es quien debería liderar esto, convocar a los gobiernos locales, al tren porque todos ellos forman parte de este sistema de movilidad urbana sostenible. Formar una mesa de trabajo y que se integren todos.

IC-4: Sería recomendable hacer más ciclovías, ya que las ciclovías se limitan a algunas zonas del distrito, y existen más ciclistas y agrupaciones dentro del distrito de diversas zonas.

IC-5: Hasta ahorita la infraestructura se presta un poco. Pero el ciclista de san juan de Lurigancho usa su vehículo como medio de transporte y circula muy rápido, en algunas zonas la ciclovía es muy sinuosa. Todavía hay q mejorar.

IC-6: Las vías no son óptimas y son limitadas.

La infraestructura es importante, tanto la vial como la de los espacios públicos, porque ello hace tangible la realización de los actos públicos en estos. Es decir, hay un espacio dedicado a la realización de una acción, y por ende genera en las personas a desarrollar la acción mediante los mecanismos que la sociedad le permite. Sobre esto, Borja (2013) nos recuerda que las ciudades son espacios reducidos y con el aumento de la población en las urbes, será aún más reducido. Es por ello que la planificación de una infraestructura para el peatón y demás tipos de movilidad sostenible debe ser una acción urgente y necesario si se quiere sobrevivir, de lo contrario la privatización de estos espacios será un hecho y su nivel de satisfacción personal está directamente relacionado a su nivel de consumo, más que por su nivel de realización personal. La valorización del consumo por sobre la calidad de vida poco a poco generara individuos sin valor sobre si mismos, sino que se autodenominaran objetos de intercambio y consumo y determinaran su valor fundado en estas características.

Al analizar la sub categoría uso y apropiación de los espacios públicos los informantes manifiestan su respuesta sobre este:

IC-1: El espacio público es el territorio abierto cerrado de un distrito, provincia, ciudad...donde toda persona tiene derecho a estar, transitar, circular libremente. Puede ser una plaza, un parque, un centro comunitario, una biblioteca, una avenida que se cierra para disfrute de los vecinos y visitantes.

IC-2: El espacio público es la zona por donde las personas se movilizan, este compuesto por la infraestructura vial, la pista para los vehículos, la vereda para los peatones, con diferentes mobiliarios que se implementan para que las personas puedan dar un mejor uso de ellas.

IC-3: Es todo espacio abierto de propiedad del estado, en este caso de San Juan de Lurigancho bajo la jurisdicción del gobierno local o provincial. En general todas las calles son espacio público, los parques, las plazas, alamedas, los skatepark. Están destinados al disfrute y la recreación activa y pasiva, para descanso, etc. Todos los parques están abiertos, salvo que los mismos vecinos nos solicitan que se cierren que se pongan rejas por temas de seguridad. El parque zonal es jurisdicción en la municipalidad metropolitana de lima y cobra un ingreso.

IC-4: Hay personas que ingresan recién al mundo del ciclismo y usan adecuadamente la infraestructura actual, pero las personas que tienen tiempo manejando bicicleta no respetan las señales, la semaforización, o las normas básicas de convivencia dentro de las vías.

IC-5: Los espacios públicos no están siendo adecuadamente usados, los basureros hay que esquivarlo, los peatones caminan sobre la ciclovía y el comercio ambulatorio.

IC-6: Las vías están siendo mal usadas, los peatones usan ciclovías, los ciclistas que no tienen acceso directo a una de las pocas ciclovías deben recurrir por la vía principal debiendo viajar temerariamente junto a otros vehículos pesados.

El uso de los espacios públicos es vital para determinar las necesidades reales de las personas que los utilizan, así como se entiende el accionar, también se entiende el mensaje que brindan en su comportamiento, tanto en su contemplación como en su lenguaje verbal y no verbal sobre ello. Lefebvre (2022) indica que las ciudades están vivas en tanto se relacionen en sus espacios públicos

y le den el uso que corresponde, pero también esos deben contener el mobiliario adecuado para satisfacer las necesidades urbanas y contener su transformación.

Los espacios son escenarios donde se desarrolla el entramado social, y eso es entendido por los entrevistados, quienes manifiestan sus definiciones y determinan su sentir sobre el buen y mal uso que se le dan a estas, así como las diversas manifestaciones, de indignación, de miedo, de desprecio que se muestra en el ámbito de lo público.

Objetivo específico 3: Explorar la gestión de la movilidad urbana sostenible y su seguridad en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023

Al analizar la sub categoría inclusión social de los espacios públicos los informantes manifiestan su respuesta sobre este:

IC-1: Inauguramos en marzo próximo pasado, la recuperación de las avenidas flores de primavera y jardines. Para deleite de los vecinos que durante 5 horas puedan trotar, caminar, pedalear, patinar, pasear a sus mascotas, divertirse sanamente roda la familia.

IC-2: Tenemos el proyecto de las supermanzanas, el cual viene con temas de movilidad sostenible y para las personas con discapacidad, tenemos la mejora de las rampas, las esquinas se harán camellones y en los semáforos alarmas acústicas para las personas discapacitadas y planta braille.

IC-3: El área de transporte hace una serie de campañas para que los vecinos utilicen medios alternativos de movilidad como escúter, bicicletas para que el uso de las movilidades particulares se reduzca y de los mototaxis.

IC-4: Yo creo que, si se permite la inclusión de todas las personas, tanto en los grupos deportivos como en las vías actualmente construidas para ese fin.

IC-5: Actualmente las vías y demás espacios públicos no permiten la inclusión, porque un ciclista nuevo y alguien con más pericia no pueden convivir bien.

IC-6: No son las óptimas, pero si son incluyentes.

Sobre la inclusión, los informantes tienen claro la idea de incluir a personas sin importar su condición, ya sea por edad, sexo, discapacidad, raza o condición social, salvo en los ambientes donde por temas de seguridad se deba restringir el acceso, como los parques en algunas zonas del distrito. Y de igual forma en el caso del acceso al parque zonal Huiracocha, que se encuentra bajo la jurisdicción de la Municipalidad Metropolitana de Lima y que para ingresar se debe pagar un monto de dinero, el cual restringe el ingreso para aquellos que no cuentan con los medios económicos suficientes. Sin embargo, la mayoría de parques en el distrito se encuentran accesibles para su uso y sin ninguna restricción.

Al analizar la sub categoría accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano los informantes manifiestan su respuesta sobre este:

IC-1: Entiendo el derecho que tenemos los ciudadanos de compartir, interrelacionarnos social, deportiva, culturalmente, en un espacio público o privado, el derecho a la ciudad. La accesibilidad busca la inclusión, circulación, seguridad y funcionalidad. Los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana son centrales para la convivencia diaria y la cohesión social, sin embargo, en nuestro país, dichos espacios son un privilegio.

IC-2: La accesibilidad es muy importante, sobre todo debe ser inclusiva. En la actualidad no presentamos esta inclusividad al 100%, ya que no tenemos en muchas esquinas rampas, las veredas están en mal estado, la sección de las veredas no cuenta con las medidas adecuadas para el tránsito de personas en silla de ruedas, pero estamos tratando de mejorar eso. A la fecha no son accesibles, pues tenemos pistas que no han recibido mantenimiento hace 20 años, faltan muchas veredas, no hay continuidad de veredas en diversas zonas y en algunas zonas ni hay veredas. Hay mucho por trabajar en eso.

IC-3: La accesibilidad es el poder disfrutar de los espacios públicos por parte de la población de forma libre, entonces si tenemos algunos problemas por el tema de seguridad que no permite una accesibilidad a los espacios públicos en el caso de parques, alamedas y skatepark y en algunas calles algunos vecinos han colocado rejas, lo cual impide que se tenga un acceso libre. Todo parte del tema de inseguridad que vivimos a nivel nacional. Por nuestra parte todos los espacios publico se estan abiertos, pero hay vecinos que nos piden que se limite el acceso por

un tema netamente de seguridad. Pero no compartimos la idea de cerrar dichos espacios, aunque se entiende la motivación.

IC-4: Yo creo que, si son accesibles, pero no todos desean usarlo por miedo a la inseguridad del distrito mismo.

IC-5: Si es accesible las vías y espacios públicos, se deberían ampliar las ciclovías ya que muchos ciclistas lo usan para trasladarse a su trabajo, no tanto como uso recreativo.

IC-6: No son suficientes las vías dedicadas a la movilidad urbana sostenible ni los espacios públicos, no son suficientes. Ya que si yo vivo lejos no tengo acceso directo, a menos que recurra a las vías tradicionales que no siempre están en buen estado.

Si bien es cierto, los informantes indican que los espacios públicos deben ser accesibles, en algunos casos indican que la escasez de estos o la inseguridad impiden el desplazarse por ellos.

Borja (2014) reflexiona sobre ello e indica que el tener acceso libre a estos espacios es de suma importancia, pero también es importante verificar si cumple con lo mínimo para su disfrute y desarrollo.

En el distrito se tiene acceso libre solo si se cumplen con ciertos requisitos y en determinadas ocasiones, por lo tanto, se puede decir que los espacios públicos no son totalmente accesibles. Otro punto importante es el uso inadecuado de los espacios públicos y el desplazamiento de los peatones a las ciclovías como consecuencia de haber usurpado las veredas de parte de los comerciantes informales. Un fenómeno que aumento después que la pandemia del 2020 dejara a muchas más personas sin empleo y tuvieran que recurrir a este tipo de comercio informal para poder subsistir, ello sumado a la inmigración de ciudadanos venezolanos que también recurren a este tipo de comercio introduciendo su identidad cultural, social y gastronómica.

V. CONCLUSIONES

Después de realizado la descripción, interpretación y triangulación de los datos recabados de los informantes claves, se llegó a las siguientes conclusiones:

Primero: Existe un consenso sobre el concepto sobre movilidad sostenible e identifican claramente este en el distrito. Se resalta la función que cumplen las ciclovías inauguradas en el año 2020 y la labor del tren eléctrico dentro del distrito, además de las acciones de promoción y sensibilización, pero consideran que aún es insuficiente debido a la dimensión del distrito y a la densidad poblacional, que reside en diversas partes de San Juan de Lurigancho.

Segundo: Se considera un distrito como inseguro tanto para aquellos que utilizan un vehículo como para los peatones, considerando este factor como causante del cierre de algunos espacios públicos y generando temor en algunas personas que desean incursionar en el ciclismo de forma recreativa.

Tercero: Se considera que la infraestructura vial es el adecuado, pero aún sigue siendo insuficiente para satisfacer las necesidades de toda la población del distrito. Tanto en veredas, ciclovías, parques y jardines, aun se carece de ambientes adecuados.

Cuarto: El uso que se les da a los espacios públicos, sobre todo en las ciclovías, veredas y algunos parques está siendo de comercio informal en horarios diversos, que limitan el libre acceso de los peatones, además de la basura que se deja en esquinas, en medio de ciclovías y en otras zonas que se incrementa por la presencia de comerciantes transitorios que traen y dejan su basura en la intemperie después que se retiran, no haciéndose responsables de su adecuado deshecho. Así mismo, las personas y usuarios de vehículos menores también hacen uso de vías que no le corresponden debido a la obstrucción de calles y de vías que se vuelven intransitables.

Quinto: Hay consenso sobre la inclusión, pues no consideran que se excluya a nadie a menos que sea delincuente y que atente contra la tranquilidad y la seguridad del espacio.

Aquellas personas con movilidad limitada, personas ancianas y niños pueden transitar libremente, además que desde la gestión municipal se promueve este esta actividad de forma recreativa.

Sexto: el acceso a los espacios públicos es limitado debido a la inseguridad ciudadana en el distrito. Una acción promovida por los vecinos que son víctimas de delincuentes. Tanto en parques, alamedas y calles como medida de solucionar, pero que a su vez limitan mucho el derecho al ejercicio del libre tránsito y de movilidad.

VI. RECOMENDACIONES

Primero: La municipalidad de Lima en trabajo conjunto con la municipalidad de San Juan de Lurigancho deberán promover, fomentar y tomar acción sobre la movilidad urbano sostenible, dándole prioridad para su desarrollo. fomentar incentivos y actividades constantes en las diferentes instituciones educativas y centros de abastos para poder llegar a un público más extenso. Así mismo, dotar de sentido de pertenencia sobre este tipo de movilidad y resaltar sus virtudes en temas de salud y mejora de su economía y descongestión vehicular.

Segundo: Promover la reforestación de los espacios dedicados a la movilidad sostenible y el reordenamiento de las personas que se dediquen al comercio ambulatorio, así como mejorar el sistema de reciclaje y fomento del reúso de los desechos orgánicos como el compost que ayuda a crear los biohuertos urbanos. Un incentivo para las zonas que dediquen mayor esfuerzo en el reciclaje, desde los colegios, demás colectivos que promuevan este ejercicio. Un espacio limpio y reforestado es más seguro. Así mismo, penas más rigurosas para aquellos que cometan infracciones, acciones ejemplares como el trabajo comunitario que ayude a pelear las acciones incorrectas demostraran tangiblemente que se está aplicando un castigo en beneficio a la población.

Tercero: Dotar de mayor infraestructura vial que tenga un mayor tamaño y más extenso con la finalidad de demostrar la importancia que se le brinda a este tipo de movilidad por encima de otros dañinos para la salud y la economía. De igual manera los espacios públicos dedicados a las personas que también se movilizan a pie se le debe otorgar mayor espacio de tránsito y de hábitat en parques abiertos, biohuertos y centros culturales dedicados a la sustentabilidad.

Cuarto: Solucionar la pugna entre los comerciantes ambulantes y los peatones y personas con discapacidad debe resolverse mediante un reordenamiento dichos espacios, donde puedan coexistir ambos agentes en una armonía. Dotándoles a los comerciantes ambulantes de espacios determinados, con un espacio específico y en determinado horario. Cada comerciante debe

mantener una amplia distancia uno del otro, con la finalidad de evitar la aglomeración de comercios informales que pugnan por vender su mercadería imponiéndola delante del peatón, impidiendo su tránsito o reduciéndolo a la mínima expresión. La sanción ante la violación de este reordenamiento debe ser ejemplar y latente, pues deberá de ayudar a mejorar los espacios públicos que deterioro o perjudico. De esta manera se estará dando ejemplo públicamente sobre el castigo por cometer la infracción.

Quinto: Los espacios públicos deben ser más inclusivos, por lo cual deben cubrir una mayor dimensión que brinde opción de tránsito de las personas con discapacidad, adultos mayores y niños para que ellos puedan disfrutar de estos ambientes y puedan incluirse en la sociedad, así como brindar su aporte como ciudadano con derechos y deberes.

Sexto: Los espacios públicos deben ser accesible para todos sin la restricción de un pago o bajo la censura de un enrejado que impida el acceso libre a dichos ambientes. Por lo cual se busca evitar el uso de concreto en las vías, y promover materiales más eco amigables y que mantengan dicha consistencia, así como incrementar el volumen de vegetación en vertical y no horizontal, ya que el consumo de agua es excesivo.

REFERENCIAS

- Acosta, B., Riva, F., Ruiz, A., Schwember, F., Sorando, D., Casero, J., Urabayen, J., Suñén, E., Cuberos, F., Díaz, I., García, C., González, I., Muñoz, A. & Parra, J. (2020). *Espacio público y violencia*. Editorial Universidad Pontificia Bolivariana. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/6124>
- Álvarez, A. (noviembre de 2020). Clasificación de las investigaciones. *Universidad de Lima, Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas, Carrera de Negocios Internacionales*, 5(1), 1-5. <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/10818>
- Aramburu, M. (octubre de 2008). Usos y significados del espacio público. *Revista ACE: Architecture, City and Environment*, 3(8), 143-151, <https://doi.org/10.5821/ace.v3i8.2461>
- Avellaneda, P. & Dextre, J. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Pontificia Universidad Católica del Perú. https://www.google.com.pe/books/edition/Movilidad_en_zonas_urbanas/hd6VoAEACAAJ?hl=es-419
- Barrionuevo, S. & Rodríguez, Y. (abril de 2019). El concepto de 'espacio público' en Habermas: algunas observaciones a partir del caso ateniense. *Daimon: Revista Internacional de Filosofía*, 77(1), 151–163. <https://doi.org/10.6018/daimon/299101>
- Battle, E. (2011). *El Jardín de la metrópoli: del paisaje romántico al espacio libre para una sociedad sostenible*. Gustavo Gili. https://books.google.com.pe/books/about/El_jard%C3%ADn_de_la_metr%C3%B3poli.html?id=y5RXpwAACAAJ&redir_esc=y
- Barbarroja, L. (2020). The Post Pandemic City: Challenges and Opportunities for a Non-Motorized Urban Environment. An Overview of Italian Cases. *Sustainability*, 12 (17), 1-19. <https://doi.org/10.3390/su12177172>
- Borja, Jordi (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Alianza editorial. https://www.google.com.pe/books/edition/Revoluci%C3%B3n_urbana_y_de_rechos_ciudadanos/IF44nwEACAAJ?hl=es-419

- Buitrago, D. H. (2019). El espacio público como integrador de ciudad. Riobamba como caso de estudio. *Eídos*, 13 (1), 97–105. <https://doi.org/10.29019/eidos.v13i1.547>
- Cabrera-Barona, P., Barragán-Ochoa, F., Carrión, A., Valdez, F. & López Sandoval, M. (marzo de 2022). Emociones, espacio público e imágenes urbanas en el contexto de COVID-19. *Universitas-XXI Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, 36(1), 149-172. <https://doi.org/10.17163/uni.n36.2022.06.46>
- Canales, J. (enero de 2021). Habitabilidad y espacio público en personas migrantes de la ciudad de Temuco: informe cuantitativo. *Ediciones Universidad Autónoma de Chile*, 19(8), 1-73. <https://doi.org/10.32457/ISBN97895661091981102021ED1>
- Castillo, M. (mayo de 2018). El rol “accesible” del espacio público. *REVISTARQUIS*, 8(1), 52–60. <https://doi.org/10.15517/ra.v8i1.35797>
- Caulfield, B., Carroll, P. & Ahern, A. (setiembre 2020). Transitioning to low carbon and sustainable mobility. *Department of Civil, Structural & Environmental Engineering, Trinity College Dublin, Ireland*, 8(1), 1-67. <http://www.tara.tcd.ie/bitstream/handle/2262/93659/TransitioningtolowcarbondsustainablemobilityWorkingPapercopy.pdf?sequence=1>
- Chen, S., Fang, K., Dhakal, S., Kharrazi, A., Tong, K., & Ramaswami, A. (mayo de 2021). Reshaping urban infrastructure for a carbon-neutral and sustainable future. *Resources, Conservation and Recycling*, 174(1), e105765. <https://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/17296/1/VS1%20urban%C2%A0infrastructure-finalized.pdf>
- Creswell, J., & Creswell, J. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (3ª ed.). Sage publications. www.ucg.ac.me/skladiste/blog_609332/objava_105202/fajlovi/Creswell.pdf
- Crossa, V. (2018). *Luchando por un espacio en la Ciudad de México: comerciantes ambulantes y el espacio público urbano*. Publicaciones El Colegio de México.
- Cuervo, L. & Máttar, J. (2017), *Planificación para el desarrollo en América Latina y el Caribe: enfoques, experiencias y perspectivas*. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42139/10/S1700693_es.pdf

- D'Adamo, I., Gastaldi, M., Morone, P., Rosa, P., Sassanelli, C., Settembre-Blundo, D., & Shen, Y. (enero de 2022). Bioeconomy of sustainability: Drivers, opportunities and policy implications. *Sustainability*, 14(1), 200. <https://doi.org/10.3390/su14010200>
- Decreto Supremo N.º 027-2019-MTC. Decreto Supremo que crea el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (26 de julio de 2019). <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/decreto-supremo-que-crea-el-programa-nacional-de-transporte-decreto-supremo-n-027-2019-mtc-1792885-4>
- Dell'Olio, L., Cordera, R., Ibeas, A., Barreda, R., Alonso, B. & Moura, J (2019). A methodology based on parking policy to promote sustainable mobility in college campuses. *Transport Policy*, 80(1), 148-156. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.03.012>
- Díaz, M. (2 de junio de 2018). *La calidad del espacio público: interpretar e intervenir en el caso Bogotá* [ponencia]. Universidad Católica de Colombia – Bogotá. Facultad de Diseño – Programa de Arquitectura, Córdoba, Argentina. <https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/11577/4B.4D%C3%ADaz%20Osorio.pdf>
- Duque, F. (2001). *Arte público y espacio político*. Akal Ediciones.
- Esquivel, J. & Toniol, R. (octubre de 2018). The presence of religion in the Latin American public space: Notes for a debate. *Social Compass*, 65(4), 467-485. <https://doi.org/10.1177/0037768618792811>
- Estupiñán, N. (09 de enero de 2019). *Cómo recuperar las calles: espacio público, movilidad y medio ambiente*. Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/01/recuperando-la-funcion-de-la-calle-espacio-publico-movilidad-y-medio-ambiente/>
- Farr, D. (2013) *Urbanismo Sustentável. Desenho Urbano com a Natureza*. Bookman compahia editora.
- García-Doménech, S. (junio de 2018). Ciudad, espacio público y hábitat intergeneracional. *Estudios Del Hábitat*, 16(1), 1-12. <https://doi.org/10.24215/24226483e034>
- Gehl, J. & Svarre, V. (2013). *How to Study Public Life*. Island Press.

- Gorelik, A. (diciembre de 2008). El romance del espacio público. *Alteridades*, 18(36), 33-45. <https://www.scielo.org.mx/pdf/alte/v18n36/v18n36a4.pdf>.
- Guerra, G (11 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* [ponencia]. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo. [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)
- Guerrero, S., Portabales, I., Sierra, L., & Sánchez, I. (6 de julio de 2020). Adaptar un nuevo modelo de transporte urbano en América Latina para afrontar la pandemia. Banco Mundial Blogs. <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/adaptar-un-nuevo-modelo-de-transporte-urbano-en-america-latina-para-afrontar-la>
- Herce, Manuel (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverte. https://books.google.com.pe/books/about/Sobre_la_movilidad_en_la_ciudad_propuest.html?id=iEuO6jfdR_gC&redir_esc=y
- Hernández, E. (2019). *Espacio público y espacio privado. Miradas desde el sexo y el género*. Abada editores. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7446263>
- Kanda, W., & Kivimaa, P. (octubre de 2020). What opportunities could the COVID-19 outbreak offer for sustainability transitions research on electricity and mobility?. *Energy Research & Social Science*, 68(1), 1-5, <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101666>
- Karlsson, ICM, Mukhtar-Landgren, D., Smith, G., Koglin, T., Kronsell, A., Lund, E., ... & Sochor, J. (enero de 2020). Development and implementation of Mobility-as-a-Service – A qualitative study of barriers and enabling factors. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 131 (1), 283-295. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.028>
- Lefebvre, H. (2022) *La revolución urbana* (2ª ed.) Alianza editorial.
- López, M. & Faginas, V. (junio de 2019). El espacio público como elemento de cohesión territorial. *Revista Turismo y Sociedad*, 25(1),131-149. <https://doi.org/10.18601/01207555.n25.07>

- Martí, P., García, S. & Nolasco, A. (diciembre de 2013). Movilidad, espacio público y arquitectura. *ARQ*, 85(1), 24-33.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962013000300005>
- Martínez, V., Silva, E. & González, E. (febrero de 2020). Parques urbanos: un enfoque para su estudio como espacio público. *Intersticios sociales*, 19(1), 67-86. <https://www.scielo.org.mx/pdf/ins/n19/2007-4964-ins-09-67.pdf>
- Mesa, Á., & Duque, R. (julio de 2021). Reflexiones sobre la definición del espacio público: una propuesta de síntesis. *Collectivus, Revista de Ciencias Sociales*, 8(2), 19-43.
<https://doi.org/10.15648/Collectivus.vol8num2.2021.3121>
- Mitrašinović, M. & Mehta, V. (2021). *Public Space Reader*. Routledge.
https://www.google.com.pe/books/edition/Public_Space_Reader/Yy0hEAA-AQBAJ?hl=es-419&gbpv=0
- Morales, L. (junio de 2017). Espacio público y concepto: Aportes metodológicos para una arquitectura contextual. *CienciAmérica: Revista de divulgación científica de la Universidad Tecnológica Indoamérica*, 6 (3), 149-153.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6163713>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (enero de 2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111.
<https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Navas, F. (enero de 2013). Variables del espacio público contemporáneo: espacio público y arquitectura. *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 1(1), 116-128. <https://doi.org/10.5821/qru.9540>
- Negri, P., Uría, A., Negri, G. & Dorrego, S. (octubre de 2020). Espacio Público. Redes sociales. Virtualidad y Pandemia. *Actas de Periodismo y Comunicación Social*, 6(2), 1-13.
http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/123413/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf
- Nikitas, A., Michalakopoulou, K., Njoya, ET y Karampatzakis, D. (2020). Artificial Intelligence, Transport and the Smart City: Definitions and Dimensions of a New Mobility Era. *Sustainability*, 12 (7), 1 - 19.
<https://doi.org/10.3390/su12072789>

- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A., & Temenos, C. (febrero de 2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44(2), 346-360. <https://doi.org/10.1111/tran.12287>
- Okuda, M. y Gómez, C. (2005). Métodos en investigación cualitativa: Triangulación. *Revista colombiana de psiquiatría*, 34(1), 118-124. <https://biblat.unam.mx/es/revista/revista-colombiana-de-psiquiatria/articulo/metodos-en-investigacion-cualitativa-triangulacion>
- Páramo, P. & Burbano, A. (febrero de 2022). Espacio público desolado. *Educación y Ciudad*, 42(1), 93-108. <https://doi.org/10.36737/01230425.n42.2022.2685>
- Páramo, P., Burbano, A., Jiménez-Domínguez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Moros, O., Alzate, M., Jaramillo, J. & Moyano, E. (2018). La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina. *Avances en Psicología Latinoamericana*, 36(2), 345-362. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/apl/a.4874>
- Pérez, M. (febrero de 2018). El espacio público contemporáneo en la ciudad del siglo XXI. ¿Crisis o transformación? *Architecture, City and Environment*, 12(36), 131-140. <https://doi.org/10.5821/ace.12.36.5300>
- Peters, P. (1981). *La Ciudad Peatonal*. Gustavo Gili. https://books.google.com.pe/books/about/La_ciudad_peatonal.html?id=9ctCAAAACAAJ&redir_esc=y
- Quesada, G. (junio de 2023). Reflexiones teóricas sobre la movilidad y la planificación urbano sostenible aplicadas a la Gran Área Metropolitana, Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central*, 70(1), 153–178. <https://doi.org/10.15359/rgac.70-1.6>
- Quintero, J. (marzo de 2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia. *Bitácora Urbano-Territorial*, 29(3), 59–68. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.65979>
- Ranjbari, M., Esfandabadi, Z. S., Zanetti, M. C., Scagnelli, S. D., Siebers, P. O., Aghbashlo, M., ... & Tabatabaei, M. (mayo de 2021). Three pillars of sustainability in the wake of COVID-19: A systematic review and future research agenda for sustainable development. *Journal of Cleaner Production*, 297(5), 126660. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.126660>

- Ramírez, P. (marzo de 2015). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 77(1), 7-36. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=32136864002>
- Ramos, C. (diciembre de 2020). Los alcances de una investigación. *CienciAmérica*, 9(3), 1-5. <https://doi.org/10.33210/ca.v9i3.336>
- Remesar, A. & Núria R. (marzo de 2013). Reflexiones Sobre El Espacio Público Thoughts on Public Space. *On the waterfront. Public Art.Urban Design. Civic Participation. Urban Regeneration*, 25(1), 5–35. <https://revistes.ub.edu/index.php/waterfront/article/view/18792>
- Rubin, O., Nikolaeva, A., Nello-Deakin, S. y te Brömmelstroet, M. (enero de 2020). What can we learn from the COVID-19 pandemic about how people experience working from home and commuting?. *Centro de Estudios Urbanos, Universidad de Amsterdam*, 1 (9), 1-9. <https://acortar.link/HxO9gu>
- Sadiq, R., Nahiduzzaman, K. M., & Hewage, K. (2020). Infrastructure at the crossroads—beyond sustainability. *Frontiers in Sustainable Cities*, 2, 593908. <https://doi.org/10.3389/frsc.2020.593908>
- Samper, X. & Grauer, O. (2016). *Formalidad e informalidad, espacio público y equidad urbana: Parque Tercer Milenio*. <https://doi.org/10.19052/978-958-774-250-3>
- Sayyadi, R. y Awasthi, A. (diciembre de 2020). An integrated approach based on system dynamics and ANP for evaluating sustainable transportation policies. *International Journal of Systems Science: Operations & Logistics*, 7 (2), 182-191. <https://doi.org/10.1080/23302674.2018.1554168>
- Schroeder, R. & Vilo, M.E., (junio de 2020). Espacio público y participación ciudadana: resignificaciones en tiempos de COVID-19. *Boletín geográfico*, 42(1), 105-133. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7521141>
- Sequera, J. (agosto de 2015). Ciudad, espacio público y gubernamentalidad neoliberal / City, Public space and neoliberal governmentality. *Urban*, 1(07), 69-82. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/3082/3150>
- Serrano, R. (2019). *Movilidad Urbana y Espacio Público: Reflexiones, métodos y contextos*. DGP Editores, SAS. <https://doi.org/10.2307/j.ctv25dh3p9>
- Si, H., Shi, J., Tang, D., Wu, G. & Lan, J. (enero de 2020). Understanding intention and behavior toward sustainable usage of bike sharing by extending the

- theory of planned behavior. *Resources, Conservation and Recycling*, 152(1), 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2019.104513>
- Soto, K. & Gómez, J. (diciembre de 2020). Gobernanza y movilidad urbana hacia la sustentabilidad. Comunidad educativa en Monterrey, México. *Bitácora Urbano Territorial*, 30(3), 95-107. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.80196>
- Sovacool, BK y Griffiths, S. (marzo de 2020). The cultural barriers to a low-carbon future: A review of six mobility and energy transitions across 28 countries. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 119(1), 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2019.109569>
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* (10ª ed.) Ferrer. https://books.google.com.pe/books/about/Walkable_City.html?id=DM8Asqt_eissC&redir_esc=y
- Steg, L. (Marzo de 2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A-Policy and Practice*, 39(2-3), 147–162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>
- Silva-Roquefort, R. y Muñoz, F. (marzo de 2019). Ergonomía urbana como estrategia adaptativa del espacio público. Un análisis crítico al paradigma urbano actual. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(2), 159-168. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.70141>
- Trachana, A. (2021). *La evolución de la forma del espacio público*. Editorial Nobuko. https://books.google.com.pe/books/about/LA_EVOLUCION_DE_LA_FORMA_DEL_ESPACIO_PUB.html?id=jaxMEAAAQBAJ&redir_esc=y
- Tejera, H. (diciembre de 2009). Espacio público y sociabilidad. *Alteridades*, 19(38), 143-159. <https://www.scielo.org.mx/pdf/alte/v19n38/v19n38a11.pdf>
- Tristán, V. & Fitch, J. (enero de 2021). Dinámicas urbanas, construcción y ejercicio de ciudadanía en el espacio público. *MADGU. Mundo, Arquitectura, Diseño Gráfico Y Urbanismo*, 4(7), 44 - 59. <https://doi.org/10.36800/madgu.v4i7.59>
- Torres, M., Arana, G. y Fernandez, Y. (julio de 2016). La calle y la vivienda: relaciones de espacio público y vida comunitaria Quivera. *Revista de Estudios Territoriales*, 18 (2), 31-53. <https://quivera.uaemex.mx/article/view/9638>

- Vara, A. (2015). 7 pasos para elaborar una tesis como elaborar y asesorar una tesis para Ciencias Administrativas, Finanzas, Ciencias Sociales y Humanidades (3ª ed.). Editora Macro. <https://www.administracion.usmp.edu.pe/investigacion/files/7-PASOS-PARA-UNA-TESIS-EXITOSA-Desde-la-idea-inicial-hasta-la-sustentaci%C3%B3n.pdf>
- Vega, P., Robert, J., Demoraes, F., Moreno, C. & Gouëset, V. (agosto de 2022). Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad. Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(2), 47-62. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.99425>
- Viladevall, M., Castrillo, M. & Valladolid, U. (2010). *El espacio público en la ciudad contemporánea: perspectivas críticas sobre su gestión, su patrimonialización y su proyecto*. Ibero. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/46706>
- Viorato, N. & Reyes, V. (febrero de 2019). La ética en la investigación cualitativa. *Cuidarte*.8(16),35-43. <http://dx.doi.org/10.22201/fesi.23958979e.2019.8.16.70389>
- Waldenfels, B. (diciembre de 2017). Fenomenología de la experiencia en Edmund Husserl. *Areté*, 29(2), 409-426. <https://dx.doi.org/10.18800/arete.201702.008>
- World Economic Forum. (2019). The Global Competitiveness Report 2019 Recuperado el 5 de mayo de https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de categorización apriorística

Pregunta general	Objetivo general	Objetivos específicos	Categorías	Subcategoría	Fuente documentaria	
¿Cómo se desarrolla la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023?	Analizar la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023	Explorar la gestión de la movilidad urbana sostenible y su seguridad en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023	Gestión de la Movilidad Urbana Sostenible	Movilidad sostenible	Ronald Serrano (2019) Movilidad y espacio público.	
				Seguridad y prevención del riesgo		Jan Gehl (2014) Ciudades para la gente.
		Conocer el uso de la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023		Infraestructura vial		
			Analizar la inclusión y accesibilidad a los espacios públicos en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.	Espacio público	Uso y apropiación de los espacios públicos	Jordi Borja (2013) Revolución urbana y derechos ciudadanos
					Inclusión social de los espacios públicos	
					Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	Henri Lefebvre (2022) La revolución urbana

Anexo 2: Formato de entrevista funcionario público

GUÍA DE ENTREVISTA A FUNCIONARIO PÚBLICO/ PARTICIPANTE

El motivo de la presente entrevista forma parte de una investigación que se está realizando para una maestría en Gestión Pública y es para analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023, es por ello que se establecen las siguientes interrogantes de investigación:

1. Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿Qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?
2. En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?
3. Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso óptimo?
4. Coménteme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su jurisdicción?
5. ¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su jurisdicción?
6. Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?
7. ¿Puede mencionarnos, qué entiende por accesibilidad de los espacios públicos?
8. ¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible son accesibles?

Anexo 3: Formato de entrevista – Organizaciones civiles

GUÍA DE ENTREVISTA A REPRESENTANTE DE ORGANIZACIÓN CIVIL/ PARTICIPANTE

El motivo de la presente entrevista forma parte de una investigación que se está realizando para una maestría en Gestión Pública y es para analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023, es por ello que se establecen las siguientes interrogantes de investigación:

1. Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?
2. ¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura?
3. ¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?
4. ¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?
5. ¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?
6. Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?
7. Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?

Anexo 4: Validación de instrumentos

N°	Preguntas de entrevistas	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?	X		X		X		
2	En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?	X		X		X		
3	Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso optimo?	X		X		X		
4	Coménteme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su jurisdicción?	X		X		X		
5	¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su jurisdicción?	X		X		X		
6	Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?	X		X		X		
7	¿Puede mencionarnos, qué entiende por accesibilidad de los espacios públicos?	X		X		X		
8	¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible son accesibles?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: **HAY SUFICIENCIA**)

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Mg.: Rondón Rodríguez, Patricia Roxana DNI:07478358
Especialidad del validador: Maestra en Administración de la Educación

05 de julio del 2023



Firma del experto informante
DNI: :07478358

N°	Preguntas de entrevistas	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?	X		X		X		
2	¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura?	X		X		X		
3	¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?	X		X		X		
4	¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?	X		X		X		
5	¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?	X		X		X		
6	Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?	X		X		X		
7	Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: **HAY SUFICIENCIA**)

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Mg.: Rondón Rodríguez, Patricia Roxana DNI:07478358
Especialidad del validador: Maestra en Administración de la Educación

05 de julio del 2023



Firma del experto informante
DNI: 07478358

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

N°	Preguntas de entrevistas	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?	X		X		X		
2	En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?	X		X		X		
3	Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso optimo?	X		X		X		
4	Coménteme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su jurisdicción?	X		X		X		
5	¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su jurisdicción?	X		X		X		
6	Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?	X		X		X		
7	¿Puede mencionarnos, qué entiende por accesibilidad de los espacios públicos?	X		X		X		
8	¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible son accesibles?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: **HAY SUFICIENCIA**)

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr.: Wong Silva Jean Pierre DNI: 70304870
Especialidad del validador: Metodólogo

05 de julio del 2023



¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Firma del experto informante
DNI: 70304870

N°	Preguntas de entrevistas	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?	X		X		X		
2	¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura?	X		X		X		
3	¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?	X		X		X		
4	¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?	X		X		X		
5	¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?	X		X		X		
6	Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?	X		X		X		
7	Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: **HAY SUFICIENCIA**)

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr.: Wong Silva Jean Pierre DNI: 70304870
Especialidad del validador: Metodólogo

05 de julio del 2023



¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Firma del experto informante

DNI: 70304870

N°	Preguntas de entrevistas	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?	X		X		X		
2	En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?	X		X		X		
3	Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso óptimo?	X		X		X		
4	Coménteme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su jurisdicción?	X		X		X		
5	¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su jurisdicción?	X		X		X		
6	Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?	X		X		X		
7	¿Puede mencionarnos, qué entiende por accesibilidad de los espacios públicos?	X		X		X		
8	¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible son accesibles?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: **HAY SUFICIENCIA**)

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Mg.: Adolfo Silva Narvaste DNI: 10041560
Especialidad del validador: Metodólogo

05 de julio del 2023



¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Firma del experto informante
DNI: 10041560

N°	Preguntas de entrevistas	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?	X		X		X		
2	¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura?	X		X		X		
3	¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?	X		X		X		
4	¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?	X		X		X		
5	¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?	X		X		X		
6	Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?	X		X		X		
7	Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: **HAY SUFICIENCIA**)

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Mg.: Adolfo Silva Narvaste DNI: 10041560
Especialidad del validador: Metodólogo

05 de julio del 2023



¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Firma del experto informante

DNI: 10041560

Anexo 5: Recojo de datos cualitativos (entrevistas):

https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1pf-NXm0ii1cVRaJMp1muUhENkZyzsgc_

IC - 1					
Ambito tematico	Objetivo especifico	Categoria	Sub categoria	Preguntas	Suj. 1
Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023	Analizar la accesibilidad e integración a los espacios públicos en un distrito de Lima Merooliana 2023	Gestion de la movilidad urbano sostenible	Movilidad sostenible	Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?	es en concreto de transporte eficaz, eficiente y sostenible en el tiempo. Que prioriza la accesibilidad de las personas y nos permite una mejor calidad de vida, incluye infraestructura existente: ciclovías, trenes, metros, etc
			Seguridad y prevención del riesgo	En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?	las campañas de sensibilización y educación vial, la que nos permite sembrar una cultura de respeto y lograr una convivencia vial entre todos los actores de la movilidad: peatones, ciclistas, vehículos personales, mototaxistas, transporte público, transporte privado, transporte de carga, etc
			Infraestructura a vial	Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso optimo?	San Juan de Lurigancho cuenta con casi 14km de ciclovías ubicadas en las avenidas, flores de primavera, los jardines, postes, Basadre, santa rosa, canto grande y tusilagos, las misma que fueron inauguradas por el ex alcalde de Lima, Jorge Muñoz, la suscrita y el personal de transporte no motorizado de Lima Metropolitana
	Analizar la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y s valor simbólico y simbiótico en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.	Espacio publico	Uso y apropiación de los espacios públicos	Coménteme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su distrito?,	el espacio público es el territorio abierto cerrado de un distrito, provincia, ciudad...donde toda persona tiene derecho a estar, transitar, circular libremente. Puede ser una plaza, un parque, un centro comunitario, una biblioteca, una avenida que se cierra para disfrute de los vecinos y visitantes
				¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su distrito?	Inauguramos en marzo próximo pasado, la recuperación de las avenidas flores de primavera y jardines. Para deleite de los vecinos que durante 5 horas puedan trotar, caminar, pedalear, patinar, pasear a sus mascotas, divertirse sanamente roda la familia
			Inclusión social de los espacios públicos	Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?	entiendo el derecho que tenemos los ciudadanos de compartir, interrelacionarnos social, deportiva, culturalmente, en un espacio público o privado, el derecho a la ciudad. La accesibilidad busca la inclusión, circulación, seguridad y funcionalidad. Los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana son centrales para la convivencia diaria y la cohesión social, sin embargo, en nuestro país, dichos espacios son un privilegio
	Analizar la planificación y cultura preventiva de los espacios públicos en n distrito de Lima Metropolitana en el año 2023	Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	¿Puede mencionarnos, que entiende por accesibilidad de los espacios públicos?	Acceder a lgares e nos brindan saisfaccion y cmlen con nesra necesidades	
			¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbano sostenible son accesibles?	no, ya ue se requiere de mayor infraestructura y mobiliario	

IC - 2

Ambito tematico	Objetivo especifico	Categoria	Sub categoria	Preguntas	Suj. 2
Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023	Analizar la accesibilidad e integración a los espacios públicos en un distrito de Lima Merooliana 2023	Gestion de la movilidad urbano sostenible	Movilidad sostenible	Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?	Se entiende por Movilidad urbana sostenible, toda acción que realizan las personas en la vía publica para poder trasladarse, según sus diferentes motivos de viaje, indistintamente del medio de transporte que utilicen, puede ser transporte público, transporte privado, puede ser bicicleta, o a pie y utilizando la infraestructura vial que tiene, en este caso dentro del distrito
			Seguridad y prevención del riesgo	En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?	En este distrito falta mucho el tema de señalización horizontal, pero eso esta a cargo de la municipalidad metropolitana de Lima, no del distrito, es la entidad competente en darle mantenimiento, semaforizar donde se requieran, sin embargo en el distrito mas del 60% de los semáforos tiene mas de 20 años de antigüedad, así que a la fecha se esta trabajando de manera conjunta con la Municipalidad de Lima, para mejorar esto mediante un proyecto de semaforización inteligente que pueda brindar un diagnóstico acertado del tráfico
			Infraestructura vial	Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso optimo?	lo primordial es mejorar la señalización vertical y horizontal y los índices de velocidad, que disminuyan la velocidad de transito permitida, tanto en zonas escolares como en avenidas. Así mismo, hacer un mantenimiento de las vías que hasta la fecha no se está haciendo, cabe la salvedad que las vías principales son competencia de la municipalidad metropolitana de Lima
	Analizar la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y s valor simbólico y simbiótico en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.	Espacio publico	Uso y apropiación de los espacios públicos	Cométeme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su distrito?,	el espacio publico es la zona por donde las personas se movilizan, este compuesto por la infraestructura vial, la pista para los vehículos, la vereda para los peatones, con diferentes mobiliarios que se implementan para que las personas puedan dar un mejor uso de ellas
				¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su distrito?	Tenemos el proyecto de las supermanzanas, el cual viene con temas de movilidad sostenible y para las personas con discapacidad, tenemos la mejora de las rampas, las esquinas se harán camellones y en los semáforos alarmas acústicas para las personas discapacitadas y planta braille
	Analizar la planificación y cultura preventiva de los espacios públicos en n distrito de Lima Metropolitana en el año 2023	Espacio publico	Inclusión social de los espacios públicos	Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?	la accesibilidad es muy importante, sobre todo debe ser inclusiva. En la actualidad no presentamos esta inclusividad al 100%, ya que no tenemos en muchas esquinas rampas, las veredas están en mal estado, la sección de las veredas no cuenta con las medidas adecuadas para el transito de personas en silla de ruedas, pero estamos tratando de mejorar eso. A la fecha no son accesibles, pues tenemos pistas que no han recibido mantenimiento hace 20 años, faltan muchas veredas, no hay continuidad de veredas en diversas zonas y en algunas zonas ni hay veredas. Hay mucho por trabajar en eso
			Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	¿Puede mencionarnos, que entiende por accesibilidad de los espacios públicos?	tener la oosibilidad de ingresar con libertad a espacios destinados al ocio.
		Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbano sostenible son accesibles?	actualmente si, ya que se implementaron mas parques y ciclovias que promueven una movilidad sostenible. Pero aun falta mas	

IC - 3

Ambito tematico	Objetivo especifico	Categoria	Sub categoria	Preguntas	Suj. 3
Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023	Analizar la accesibilidad e integración a los espacios públicos en un distrito de Lima Metropolitana 2023	Gestión de la movilidad urbano sostenible	Movilidad sostenible	Hablemos sobre, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible?, ¿qué tipo de actividades y proyectos de movilidad sostenible se realizan en su unidad orgánica?	Es la forma en la que los ciudadanos pueden desplazarse árabes de la ciudad
			Seguridad y prevención del riesgo	En la gestión municipal ¿Qué tipo de proyectos o actividades serían más eficientes para mejorar la seguridad vial?	para mejorar la seguridad vial seria implementar semáforos inteligentes y darle un mantenimiento continuo a la señalización vial y de las avenidas principales lo hace la municipalidad metropolitana se Lima. Quien tiene responsabilidad de la seguridad es la policía nacional, el serenazgo es un apoyo a la policía nacional, pero como no hay presencia de la policía nacional el serenazgo no puede hacer mucho, pues no puede intervenir, arrestar
			Infraestructura vial	Teniendo en cuenta la infraestructura vial actual para la movilidad urbana sostenible, ¿Qué mejoras deben implementarse para que sea de un uso optimo?	las vías el responsable es el ATU, tendría que ver una mayor coordinación entre las entidades que maneja, pues en teoría es el ATU es quien debería liderar esto, convocar a los gobiernos locales, al tren porque todos ellos forman parte de este sistema de movilidad urbana sostenible. Formar una mesa de trabajo y que se integren todos
	Analizar la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y su valor simbólico y simbiótico en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.	Espacio publico	Uso y apropiación de los espacios públicos	Coménteme, ¿Que entiende por espacio público y donde estarían ubicados aquellos espacios en su distrito?,	es todo espacio abierto de propiedad del estado, en este caso de San Juan de Lurigancho bajo la jurisdicción del gobierno local o provincial. En general todas las calles son espacio público, los ares, las lazas, alamedas los skatepark. Están destinados al disfrute y la recreación activa y pasiva, para descanso, etc. Todos los parques están abiertos, salvo que los mismos vecinos nos solicitan que se cierren que se pongan rejas por temas de seguridad. El parque zonal es jurisdicción e la municipalidad metropolitana de lima y cobra un ingreso
	¿Considera que hay espacios públicos de uso exclusivo para la movilidad urbana sostenible en su distrito?			el área de transporte hace una serie de campañas ara e los vecinos utilicen medios alternativos de movilidad como escúter, bicicletas para que el uso de las movilidades particulares se reduzca y de los mototaxis	
	Analizar la planificación y cultura preventiva de los espacios públicos en n distrito de Lima Metropolitana en el año 2023		Inclusión social de los espacios públicos	Podría mencionarnos, ¿Que acciones de gestión municipal durante el año están dedicados a la inclusión de la movilidad urbana sostenible en los espacios públicos?	la accesibilidad es el poder disfrutar de los espacios públicos por parte de la población de forma libre, entonces si tenemos algunos problemas por el tema de seguridad que no permite una accesibilidad a los espacios públicos en el caso de parques, alamedas y skatepark y en algunas calles algunos vecinos han colocado rejas, lo cual impide que se tenga un acceso libre. Todo parte del tema de inseguridad que vivimos a nivel nacional. Por nuestra parte todos los espacios publico se estan abiertos, pero hay vecinos que nos piden que se limite el acceso por un tema netamente de seguridad. Pero no compartimos la idea de cerrar dichos espacios, aunque se entiende la motivación
			Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	¿Puede mencionarnos, que entiende por accesibilidad de los espacios públicos?	que sea una zona libre y sin interrupciones, donde se desplazen las personas en todo momento
			¿Considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbano sostenible son accesibles?	creo que si, ya que las vias princiales han sido favorecidas con infraestructura como el tren, ciclovias y algunos parques, pero no todos, ya que san juan de lurigancho es grande.	

IC - 4

Ambito tematico	Objetivo especifico	Categoria	Sub categoria	Preguntas	Suj. 4
Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023	Analizar la accesibilidad e integración a los espacios públicos en un distrito de Lima Merooliana 2023	Gestion de la movilidad urbano sostenible	Movilidad sostenible	Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?	tengo entendido que se refiere mas al tipo de movilidad en lo que es ciclismo, Escúter, y otros que no utilicen ningún material combustible
			Seguridad y prevención del riesgo	¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura?	No considero que la movilidad urbana sostenible en mi distrito sea segura porque normalmente esta llena por personas que botan basura, entran motorizados, hay ciclistas que tampoco respetan las mismas ciclovías
				¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?	seria recomendable hacer mas ciclovías, ya que las ciclovías se limitan a algunas zonas del distrito, y existen mas ciclistas y agrupaciones dentro del distrito de diversas zonas
			Infraestructura vial	¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?	hay personas que ingresan recién al mundo del ciclismo y usan adecuadamente la infraestructura actual, pero las personas que tienen tiempo manejando bicicleta no respetan las señales, la semaforización, o las normas básicas de convivencia dentro de las vías
	Analizar la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y s valor simbólico y simbiótico en un distrito de Lima Metropolitana en el año 2023.	Espacio publico	Uso y apropiación de los espacios públicos	¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?	Yo creo que, si se permite la inclusión de todas las personas, tanto en los grupos deportivos como en las vías actualmente construidas para ese fin
			Inclusión social de los espacios públicos	Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?	yo creo que, si son accesibles, pero no todos desean usarlo por miedo a la inseguridad del distrito mismo
			Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?	no, aun se debe construir mas infraestructura y mejorar la ya existente

IC - 5					
Ambito tematico	Objetivo especifico	Categoria	Sub categoria	Preguntas	Suj. 5
Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023	Analizar la accesibilidad e integración a los espacios públicos en un distrito de Lima Merooliana 2023	Gestion de la movilidad urbano sostenible	Movilidad sostenible	Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?	movilidad urbana hay un cierto kilometraje, no debería pasar como de 20km para que se considere, y sostenible es que se pueda seguir sosteniendo en el tiempo. Es un tipo de movilidad que ayuda en la salud, pues quita el estrés, ayuda en el tiempo y ayuda a economizar es e ahorras el pasaje
			Seguridad y prevención del riesgo	¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura?	No es tan seguro la movilidad urbana sostenible en mi distrito, pues he visto casos de accidentes por que los carros les cierran, los perros te persiguen, y los ladrones que asaltan en las vías. Pero en el caso del ciclismo recreativo es más tranquilo
				¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?	Hasta ahorita la infraestructura se presta un poco. Pero el ciclista de san Juan de Lurigancho usa su vehículo como medio de transporte y circula muy rápido, en algunas zonas la ciclovía es muy sinuosa. Todavía hay q mejorar
	Analizar la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y s valor simbólico y simbiótico en un distrito de Lima Metropolitana en el	Espacio publico	Infraestructura vial	¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?	los espacios públicos no están siendo adecuadamente usados, los basureros hay que esquivarlo, los peatones caminan sobre la ciclovía y el comercio ambulatorio
			Uso y apropiación de los espacios públicos	¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?	actualmente las vías y demás espacios públicos no permiten la inclusión, porque un ciclista nuevo y alguien con mas pericia no pueden convivir bien
			Inclusión social de los espacios públicos	Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?	si es accesible las vías y espacios públicos, se deberían ampliar las ciclovías ya que muchos ciclistas lo usan ara trasladarse a su trabajo, no tanto como uso recreativo
			Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?	considero que si, ya e se encenran en zonas centricas y esan abiertas a todo el publico, pero algunas zonas no.
			Analizar la planificación y cultura preventiva de los espacios públicos en n distrito de Lima Metropolitana en el año 2023		

IC - 6

Ambito tematico	Objetivo especifico	Categoria	Sub categoria	Preguntas	Suj. 6
Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023	Analizar la accesibilidad e integración a los espacios públicos en un distrito de Lima Meroooliana 2023	Gestion de la movilidad urbano sostenible	Movilidad sostenible	Dígame usted, ¿Qué entiende por movilidad urbana sostenible y donde se desarrolla este tipo de movilidad en su distrito?	entiendo por movilidad urbana el evento de desplazarse y sostenible sin uso de hidrocarburos y por eso dentro de eso está la bicicleta
	Seguridad y prevención del riesgo		¿Considera usted que la Movilidad urbana sostenible en su distrito (San Juan de Lurigancho) es segura?	No es seguro por la poca cantidad de ciclovías que hay, y por los peatones que transitan y hacen peligrosa las mismas ciclovías y en las vías principales no hay respeto por aquellos que transitan	
			¿Qué riesgos identifica en su distrito para alguien que opta por este tipo de movilidad?	las vías no son óptimas y son limitadas	
	Analizar la infraestructura vial de la movilidad urbana sostenible y s valor simbólico y simbiótico en un distrito de Lima	Espacio publico	Infraestructura vial	¿Cree usted que la infraestructura vial para el ciudadano que opte por el uso una movilidad urbana sostenible es el adecuado?	las vías están siendo mal usadas, los peatones usan ciclovías, los ciclistas que no tienen acceso directo a una de las pocas ciclovías deben recurrir por la vía principal debiendo viajar temerariamente junto a otros vehículos pesados
	Analizar la planificación y cultura preventiva de los espacios públicos en n distrito de Lima Metropolitana en el año 2023		Uso y apropiación de los espacios públicos	¿Los espacios públicos reservados para la movilidad, están siendo adecuadamente usados?	no son las óptimas, pero si son incluyentes
			Inclusión social de los espacios públicos	Coménteme usted, ¿considera que los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible permiten la inclusión de todas las personas?	no son suficientes las vías dedicadas a la movilidad urbana sostenible ni los espacios públicos, no son suficientes. Ya que si yo vivo lejos no tengo acceso directo, a menos que recurra a las vías tradicionales que no siempre están en buen estado
			Accesibilidad de los espacios públicos como derecho ciudadano	Dígame usted, ¿son accesibles los espacios públicos dedicados a la movilidad urbana sostenible?	creo ue si, pero son insuficientes, ya que el distrito es grande y su poblacion que se moviliza y requiere estos espacios es cada vez mayor.

Anexo 6: Carta de presentación de la escuela de posgrado



"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"

Lima, 30 de mayo del 2023

Señor (a):

Jesús Maldonado Amao

Alcalde distrital de San Juan de Lurigancho

Nº de Carta : 098 – 2023 – UCV – VA – EPG – F05L03/J

Asunto : Solicita autorización para realizar investigación

Referencia : Solicitud del interesado de fecha: 30 de mayo del 2023

Tengo a bien dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo augurarle éxitos en la gestión de la institución a la cual usted representa.

Luego para comunicarle que la Unidad de Posgrado de la Universidad César Vallejo Filial Lima Ate, tiene los Programas de Maestría y Doctorado, en diversas menciones, donde los estudiantes se forman para obtener el Grados Académico de Maestro o de Doctor según el caso.

Para obtener el Grado Académico correspondiente, los estudiantes deben elaborar, presentar, sustentar y aprobar un Trabajo de Investigación Científica (Tesis).

Por tal motivo alcanzo la siguiente información:

- 1) Apellidos y nombres de estudiante: **VERNAZA ASTUHUAMAN JULIO BENJAMIN**
- 2) Programa de estudios : Maestría
- 3) Mención : Gestión Pública
- 4) Título de la investigación : **"GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y EL ESPACIO PÚBLICO EN UN DISTRITO DE LIMA METROPOLITANA, 2023"**

Debo señalar que los resultados de la investigación a realizar benefician al estudiante investigador como también a la institución donde se realiza la investigación.

Por tal motivo, solicito a usted se sirva autorizar la realización de la investigación en la institución que usted dirige.

Atentamente,

Dra. Clemente Castillo Consuelo Del Pilar
Jefa de la Escuela de Posgrado
Campus Lima Ate

Anexo 8: Declaración voluntaria de consentimiento informado

IC – 1 (funcionario público)

DECLARACIÓN VOLUNTARIA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, Jenny Samarez Gonzalez Uicil con DNI 07793641, después de haber sido informado sobre todos los aspectos de la investigación "Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", acepto participar voluntariamente en esta investigación, realizada por Julio Benjamín Vernaza Astuhuaman. He sido informado(a) de e el objeto de esa investigación es: analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023. Mi participación será como informante clave.

Reconozco e la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y que no será utilizada para ningún otro propósito, sin mi consentimiento. He sido informado que puede hacer preguntas sobre la investigación en cualquier momento, como también retirarme en el momento que crea pertinente sin que esto perjudique a mi persona. Si tengo preguntas debo contactarme al teléfono: Cel. 960449034 y correo de jvernaza@ucvvirtual.edu.pe , ben.vernaza@gmail.com.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada y e puedo pedir información sobre los resultados de esta investigación cuando haya concluido, contactándome al correo mencionado anteriormente.

Nombres y apellidos del participante: Jenny Samarez G.U.

D.N.I. N° 07793641

Firma: 

CARTA DE AUTORIZACION DE LA ENTIDAD

"Año de la unidad la paz y el desarrollo"

Lima, 5 de julio del 2023

Dra. HELGA RUTH MAJO MARRUFO


Jefa de la Escuela de Posgrado - campus Ate en Universidad César Vallejo

ASUNTO: AUTORIZACION PARA QUE SE REALICE LA INVESTIGACION CIENTIFICA

Tengo el agrado de dirigirme a usted para expresarle un cordial saludo a nombre de la entidad que represento y a nombre mío, y al mismo tiempo, en referencia al documento solicitado, se le autoriza al **Sr. JULIO BENJAMIN VERNAZA ASTUHUAMAN**, identificado con DNI. 4588928 y código de estudiante 7002647685 para realizar la investigación científica titulada: "*Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023*", con la finalidad de que obtenga el grado académico en la maestría de Gestión Pública.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,


Renay Samarez Corrales Vioil
D.N.I. 07753641
994 542685
Responsable Transporte No Motorizado
Municipalidad San Juan de Juliaca

IC – 2 (funcionario público)

DECLARACIÓN VOLUNTARIA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, ELVIS HOOBERT JUNIO ARIAS con DNI 10424579, después de haber sido informado sobre todos los aspectos de la investigación "Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", acepto participar voluntariamente en esta investigación, realizada por Julio Benjamín Vernaza Astuhuaman. He sido informado(a) de e el objeto de esa investigación es: analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023. Mi participación será como informante clave.

Reconozco e la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y que no será utilizada para ningún otro propósito, sin mi consentimiento. He sido informado que puede hacer preguntas sobre la investigación en cualquier momento, como también retirarme en el momento que crea pertinente sin que esto perjudique a mi persona. Si tengo preguntas debo contactarme al teléfono: Cel. 960449034 y correo de jvernaza@ucvvirtual.edu.pe, ben.vernaza@gmail.com.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada y e puedo pedir información sobre los resultados de esta investigación cuando haya concluido, contactándome al correo mencionado anteriormente.

Nombres y apellidos del participante: ELVIS H. JUNIO ARIAS.

D.N.I. N° 10424579 Firma: 

CARTA DE AUTORIZACION DE LA ENTIDAD

"Año de la unidad la paz y el desarrollo"

Lima, 5 de julio del 2023

Dra. HELGA RUTH MAJO MARRUFO

Jefa de la Escuela de Posgrado - campus Ate en Universidad César Vallejo

ASUNTO: AUTORIZACION PARA QUE SE REALICE LA INVESTIGACION CIENTIFICA

Tengo el agrado de dirigirme a usted para expresarle un cordial saludo a nombre de la entidad que represento y a nombre mío, y al mismo tiempo, en referencia al documento solicitado, se le autoriza al **Sr. JULIO BENJAMIN VERNAZA ASTUHUAMAN**, identificado con DNI. 4588928 y código de estudiante 7002647685 para realizar la investigación científica titulada: "*Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023*", con la finalidad de que obtenga el grado académico en la maestría de Gestión Pública.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,



IC – 3 (funcionario público)

DECLARACIÓN VOLUNTARIA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, _____ con DNI _____, después de haber sido informado sobre todos los aspectos de la investigación "Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", acepto participar voluntariamente en esta investigación, realizada por Julio Benjamín Vernaza Astuhuaman. He sido informado(a) de e el objeto de esa investigación es: analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023. Mi participación será como informante clave.

Reconozco e la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y que no será utilizada para ningún otro propósito, sin mi consentimiento. He sido informado que puede hacer preguntas sobre la investigación en cualquier momento, como también retirarme en el momento que crea pertinente sin que esto perjudique a mi persona. Si tengo preguntas debo contactarme al teléfono: Cel. 960449034 y correo de jvernaza@ucvvirtual.edu.pe, ben.vernaza@gmail.com.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada y e puedo pedir información sobre los resultados de esta investigación cuando haya concluido, contactándome al correo mencionado anteriormente.

Nombres y apellidos del participante: Michael Amadeus Suárez Ayala

D.N.I. N° 07625410

Firma: 

CARTA DE AUTORIZACION DE LA ENTIDAD

"Año de la unidad la paz y el desarrollo"

Lima, 5 de julio del 2023

Dra. HELGA RUTH MAJO MARRUFO

Jefa de la Escuela de Posgrado - campus Ate en Universidad César Vallejo

ASUNTO: AUTORIZACION PARA QUE SE REALICE LA INVESTIGACION CIENTIFICA

Tengo el agrado de dirigirme a usted para expresarle un cordial saludo a nombre de la entidad que represento y a nombre mío, y al mismo tiempo, en referencia al documento solicitado, se le autoriza al **Sr. JULIO BENJAMIN VERNAZA ASTUHUAMAN**, identificado con DNI. 4588928 y código de estudiante 7002647685 para realizar la investigación científica titulada: *"Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023"*, con la finalidad de que obtenga el grado académico en la maestría de Gestión Pública.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,



IC – 4 (Representante Organización civil)

DECLARACIÓN VOLUNTARIA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, Ricardo José Concepción Torres con DNI 48429377, después de haber sido informado sobre todos los aspectos de la investigación "Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", acepto participar voluntariamente en esta investigación, realizada por Julio Benjamín Vernaza Astuhuaman. He sido informado(a) de e el objeto de esa investigación es: analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023. Mi participación será como informante clave.

Reconozco e la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y que no será utilizada para ningún otro propósito, sin mi consentimiento. He sido informado que puede hacer preguntas sobre la investigación en cualquier momento, como también retirarme en el momento que crea pertinente sin que esto perjudique a mi persona. Si tengo preguntas debo contactarme al teléfono: Cel. 960449034 y correo de jvernaza@ucvvirtual.edu.pe, ben.vernaza@gmail.com.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada y e puedo pedir información sobre los resultados de esta investigación cuando haya concluido, contactándome al correo mencionado anteriormente.

Nombres y apellidos del participante: Ricardo José Concepción Torres

D.N.I. N° 48429377 Firma: 

CARTA DE AUTORIZACION DE LA ENTIDAD

"Año de la unidad la paz y el desarrollo"

Lima, 5 de julio del 2023

Dra. HELGA RUTH MAJO MARRUFO

Jefa de la Escuela de Posgrado - campus Ate en Universidad César Vallejo

ASUNTO: AUTORIZACION PARA QUE SE REALICE LA INVESTIGACION CIENTIFICA

Tengo el agrado de dirigirme a usted para expresarle un cordial saludo a nombre de la entidad que represento y a nombre mío, y al mismo tiempo, en referencia al documento solicitado, se le autoriza al **Sr. JULIO BENJAMIN VERNAZA ASTUHUAMAN**, identificado con DNI. 4588928 y código de estudiante 7002647685 para realizar la investigación científica titulada: "*Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023*", con la finalidad de que obtenga el grado académico en la maestría de Gestión Pública.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,



Sangre De Lobos
Ricardo Max Concepción Taycas
4842 9373
Lider

IC – 5 (Representante Organización civil)

DECLARACIÓN VOLUNTARIA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, MAXIMILIANO CHOQUE QUISPE con DNI 09658141, después de haber sido informado sobre todos los aspectos de la investigación "Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", acepto participar voluntariamente en esta investigación, realizada por Julio Benjamín Vernaza Astuhuaman. He sido informado(a) de e el objeto de esa investigación es: analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023. Mi participación será como informante clave.

Reconozco e la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y que no será utilizada para ningún otro propósito, sin mi consentimiento. He sido informado que puede hacer preguntas sobre la investigación en cualquier momento, como también retirarme en el momento que crea pertinente sin que esto perjudique a mi persona. Si tengo preguntas debo contactarme al teléfono: Cel. 960449034 y correo de jvernaza@ucvvirtual.edu.pe, ben.vernaza@gmail.com.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada y e puedo pedir información sobre los resultados de esta investigación cuando haya concluido, contactándome al correo mencionado anteriormente.

Nombres y apellidos del participante: MAXIMILIANO CHOQUE QUISPE

D.N.I. N° 09658141

Firma: 

CARTA DE AUTORIZACION DE LA ENTIDAD

"Año de la unidad la paz y el desarrollo"

Lima, 5 de julio del 2023

Dra. HELGA RUTH MAJO MARRUFO

Jefa de la Escuela de Posgrado - campus Ate en Universidad César Vallejo

ASUNTO: AUTORIZACION PARA QUE SE REALICE LA INVESTIGACION CIENTIFICA

Tengo el agrado de dirigirme a usted para expresarle un cordial saludo a nombre de la entidad que represento y a nombre mío, y al mismo tiempo, en referencia al documento solicitado, se le autoriza al **Sr. JULIO BENJAMIN VERNAZA ASTUHUAMAN**, identificado con DNI. 4588928 y código de estudiante 7002647685 para realizar la investigación científica titulada: *"Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023"*, con la finalidad de que obtenga el grado académico en la maestría de Gestión Pública.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,



MAXIMILIANO Choque Quispe

Administrador de Team KALLPA

Team Waykis

09658141

IC- 6 (Representante Organización civil)

DECLARACIÓN VOLUNTARIA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, Saúl Wilfredo Rojas Galvez con DNI 43538183, después de haber sido informado sobre todos los aspectos de la investigación "Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023", acepto participar voluntariamente en esta investigación, realizada por Julio Benjamín Vernaza Astuhuaman. He sido informado(a) de e el objeto de esa investigación es: analizar la importancia de la gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023. Mi participación será como informante clave.

Reconozco e la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y que no será utilizada para ningún otro propósito, sin mi consentimiento. He sido informado que puede hacer preguntas sobre la investigación en cualquier momento, como también retirarme en el momento que crea pertinente sin que esto perjudique a mi persona. Si tengo preguntas debo contactarme al teléfono: Cel. 960449034 y correo de jvernaza@ucvvirtual.edu.pe, ben.vernaza@gmail.com.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada y e puedo pedir información sobre los resultados de esta investigación cuando haya concluido, contactándome al correo mencionado anteriormente.

Nombres y apellidos del participante: Saúl Wilfredo Rojas Galvez.

D.N.I. N° 43538183

Firma: 

CARTA DE AUTORIZACION DE LA ENTIDAD

"Año de la unidad la paz y el desarrollo"

Lima, 5 de julio del 2023

Dra. HELGA RUTH MAJO MARRUFO


Jefa de la Escuela de Posgrado - campus Ate en Universidad César Vallejo

ASUNTO: AUTORIZACION PARA QUE SE REALICE LA INVESTIGACION CIENTIFICA

Tengo el agrado de dirigirme a usted para expresarle un cordial saludo a nombre de la entidad que represento y a nombre mío, y al mismo tiempo, en referencia al documento solicitado, se le autoriza al **Sr. JULIO BENJAMIN VERNAZA ASTUHUAMAN**, identificado con DNI. 4588928 y código de estudiante 7002647685 para realizar la investigación científica titulada: "*Gestión de la movilidad urbana sostenible y el espacio público en un distrito de Lima Metropolitana, 2023*", con la finalidad de que obtenga el grado académico en la maestría de Gestión Pública.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,


Saul W. Rojas Galarza
Secretario
Club Deportivo TEAM SAN JUAN

Anexo 9: Fotografías con los entrevistados

IC- 1



IC-2



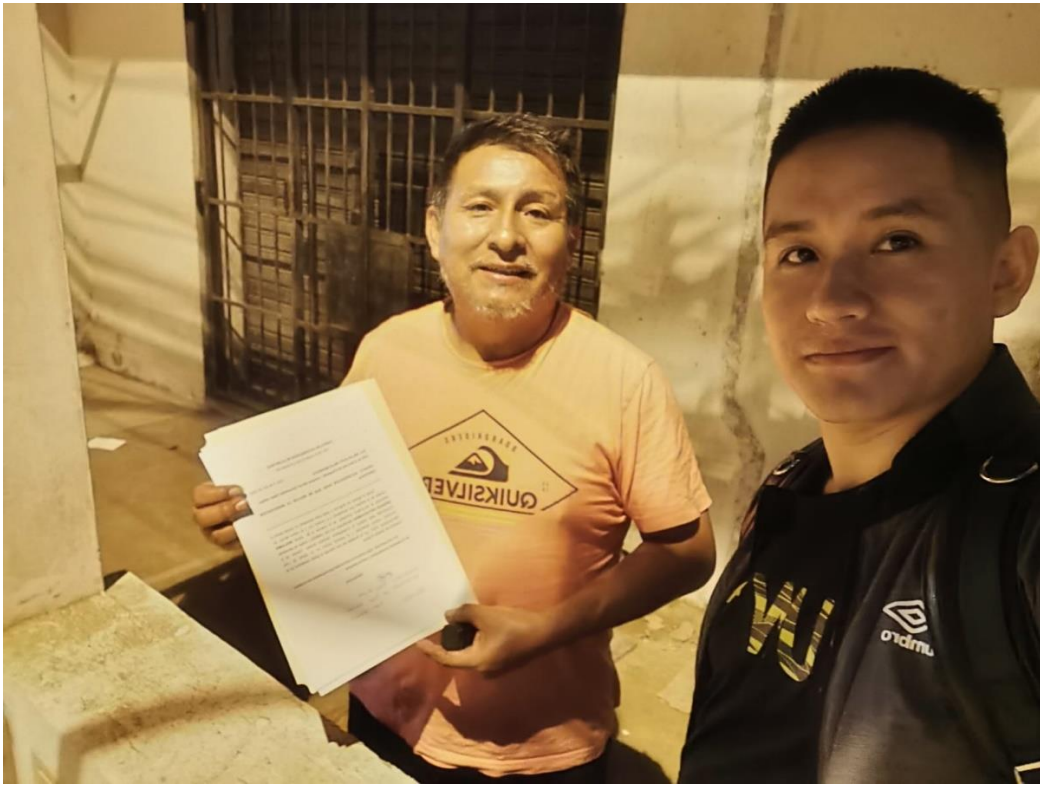
IC - 3



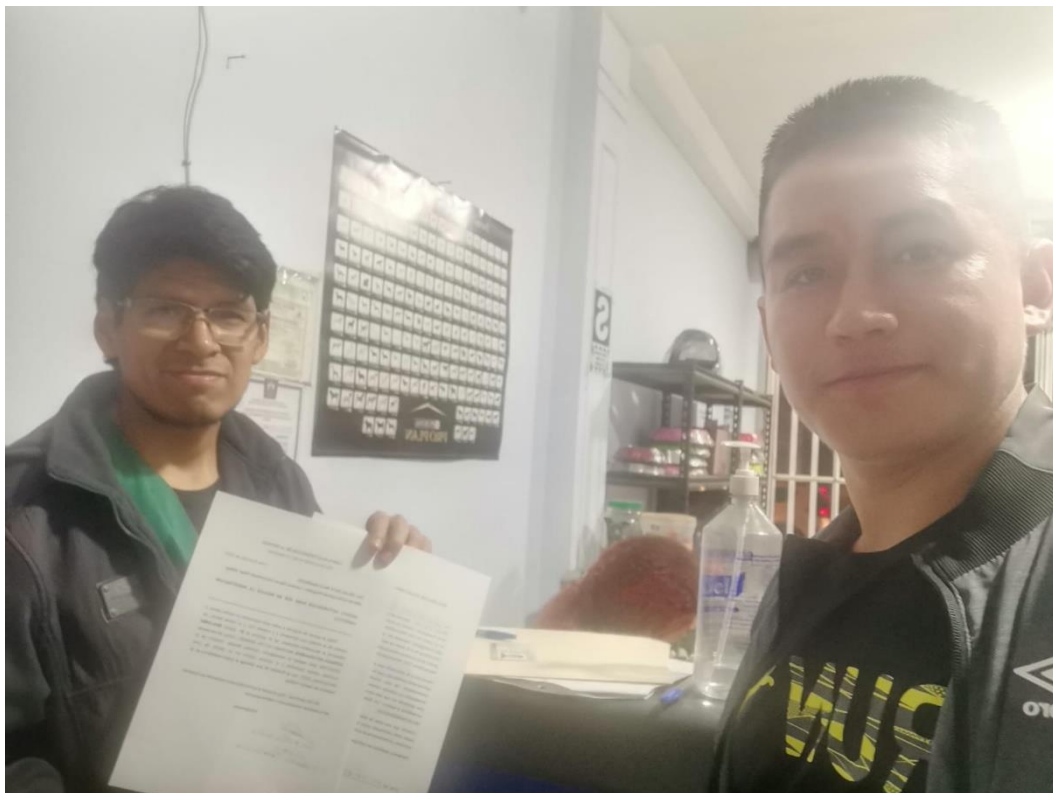
IC- 4



IC-5



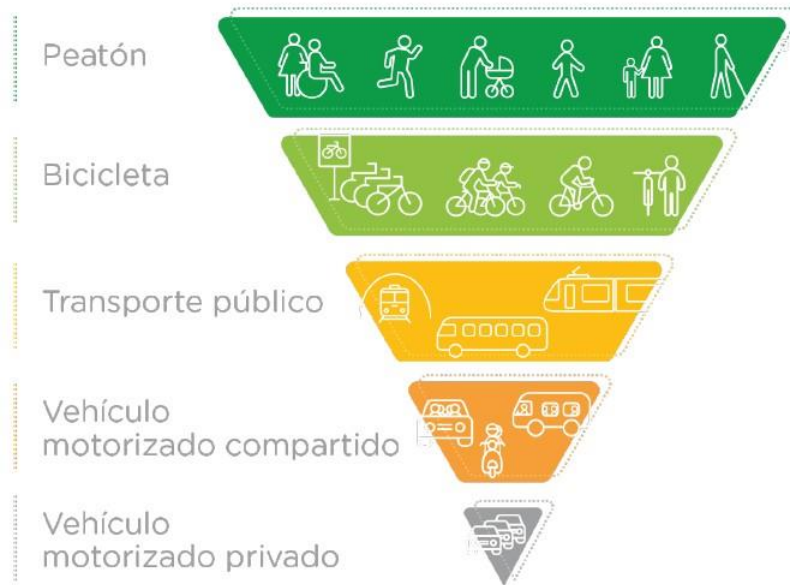
IC - 6



Anexo 10: Figuras representativas

Figura 1

Propuesta sostenible para la movilidad urbana



Fuente: MITMA: Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

Figura 3

Av. Los jardines y av. las Flores de Primavera



Foto: Andina/archivo

Figura 4

Entrada de San Juan de Lurigancho – Av. Proceres de la independencia

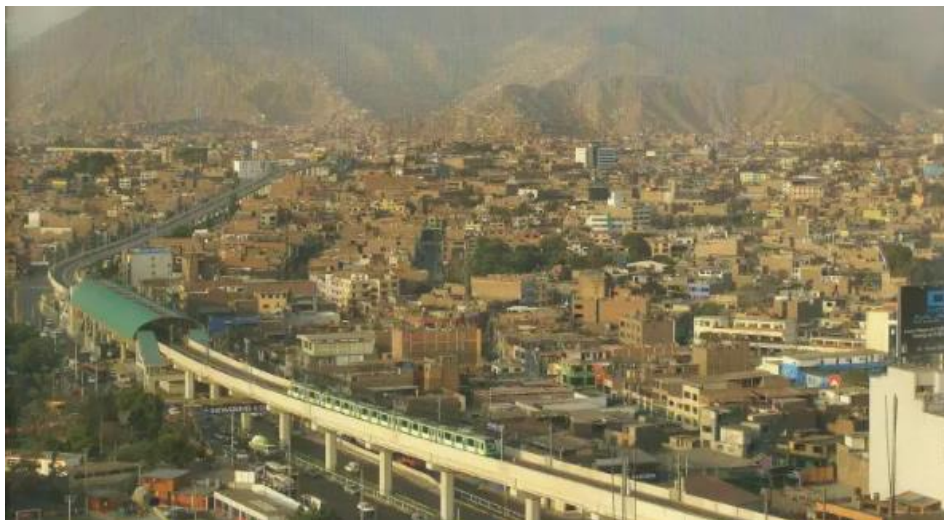


Foto: Andina/archivo

Figura 5

Zonas y comunas de San Juan de Lurigancho



Fuente: Subgerencia de Planeamiento Urbano y Catastro MDSJL – 2020.

Figura 6

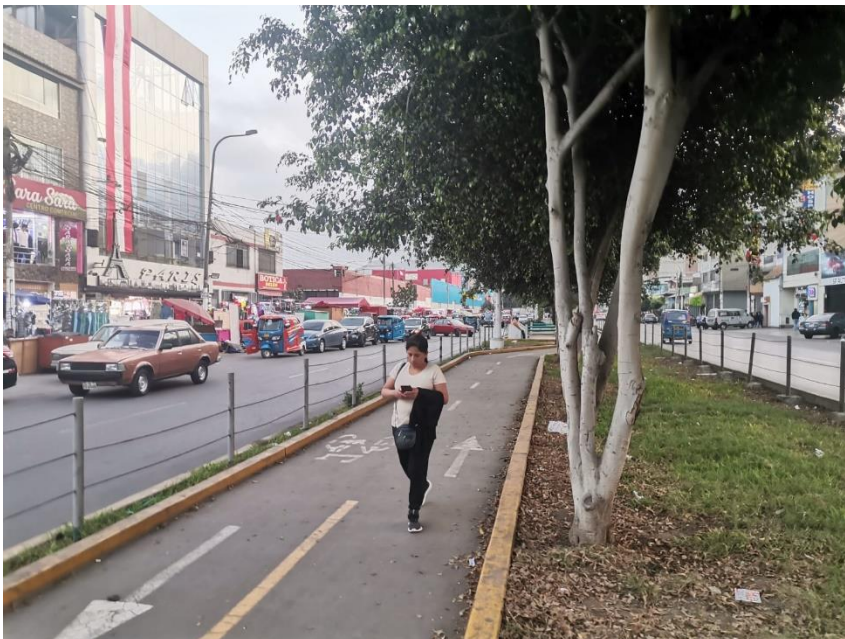
Estaciones del tren eléctrico Línea 1 en San Juan de Lurigancho



Foto: extraído de la página web www.lineauno.pe

Figura 7

Peatones desplazados de la acera por el comercio informal, usando la ciclovía



Fuente: fotografía tomada en la ciclovía de la avenida los jardines (5 de julio 2023)

Figura 8

Basura en la ciclovía y en las áreas verdes



Fuente: fotografía tomada en la ciclovía de la avenida los jardines (05 de julio 2023)

Figura 9

Primera Paratón organizado por la Municipalidad de San Juan de Lurigancho

Primera Paratón 5k

Categorías

Silla Clínica	Silla Deportiva	Silla Carrera	Discapacidad visual con guía
---------------	-----------------	---------------	------------------------------

Domingo 25 de junio
Desde las 8:00 a.m.

Informes: **941 546 726** | Link de inscripciones: **goo.su/2vzXx1**

SAN JUAN DE LURIGANCHO
es momento de crecer

Jesús Alcalde

Fuente: Pagina de Facebook de la Municipalidad de San Juan de Lurigancho (Revisado: 05 de julio 2023).