

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

La ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021, San Borja.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORES:

Quino Mori, Luilly Balbino (orcid.org/0000-0002-9254-2143)

Romero Delgado, Deyli (orcid.org/0000-0001-9390-1286)

ASESOR:

Mg. Reyna Ledesma, Victor Manuel (orcid.org/0000-0002-8552-860X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA – PERÚ

2021

DEDICATORIA

Tu llegada y tu cariño son los causantes de mi felicidad, de mis ganas de buscar lo mejor para ti y de mi esfuerzo diario. Aun a tu corta edad me has enseñado a valorar las pequeñas cosas que ayudan a sobreponerse ante la vida.

Te agradezco por enseñarme a conocer los lados dulces de la vida y saber que son más importantes que los amargos, y que amor existe de diferentes formas y que lo que lo mantiene intacto es el respeto. Fuiste mi mayor motivación para concluir esta tesis.

Gracias, pequeña Gia.

ROMERO DELGADO DEYLI

Este trabajo se lo dedico a Dios en primer lugar, por ayudarme, por guiarnos, y poder realizar este trabajo.

A mi abuela que, desde el cielo, me guarda y cuida, me guía para seguir adelante en todos mis proyectos.

A mis padres que me han sabido educar y formarme con buenos valores, que me han ayudado a poder enfrentar diversas situaciones.

A todos aquellos lectores, estudiantes. Que todo esfuerzo trae como fruto un resultado exitoso.

QUINO MORI LUILLY BALBINO

AGRADECIMIENTO

Gracias a Dios por permitirme tener y disfrutar a mi familia, gracias al apoyo incondicional de mi familia en cada proyecto y decisión, por creer profundamente en mí y ser el motor para concluir esta tesis.

No ha sido factible hasta ahora, pero gracias a su amor, a su apoyo y a su inmensa bondad, lo complejo para lograr este objetivo ha sido menos arduo de sobrellevar. Les agradezco y hago presente mi gran consideración y afecto hacia ustedes mi gran familia.

ROMERO DELGADO DEYLI

Agradezco a Dios por sobre todas las cosas, ya que por su gracia y dirección es que he podido llevar a cabo esta tesis. Al apoyo de mis familiares y amigos, por animarme y enseñarme que todo se puede lograr con dedicación y esfuerzo.

Finalmente, a todas aquellas personas que de alguna u otra forma me apoyaron en la realización de este trabajo.

QUINO MORI LUILLY BALBINO

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA.....	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS.....	vi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	vii
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT.....	ix
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Realidad Problemática.....	2
1.2. Formulación del problema.....	5
1.3. Justificación.....	5
1.4. Objetivos.....	6
II. MARCO TEÓRICO.....	7
2.1. Antecedentes.....	8
2.1.1. Antecedentes internacionales.....	8
2.1.2. Antecedentes nacionales.....	10
2.2. Teorías Relacionadas al tema.....	13
2.3. Marco Conceptual.....	21
III. METODOLOGÍA.....	24
3.1. Tipo de la investigación.....	25
3.2. Nivel de la investigación.....	25
3.3. Diseño de la investigación.....	26
3.4. Enfoque de la investigación.....	27
3.5. Variables y operacionalización.....	28
3.6. Población, muestra y muestreo.....	32
3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	34

3.8.	Confiabilidad y validez del instrumento	38
3.9.	Método de análisis de datos.....	40
3.10.	Aspectos éticos	43
IV.	Resultados	44
V.	Discusión.....	61
VI.	Conclusiones	68
VII.	Recomendaciones	71
I.	REFERENCIAS	74
	Anexo 1. Solicitud de validación de instrumentos de medición a través de juicio de expertos	89
	Anexo 2. Matriz de operacionalización de variables.....	94
	Anexo 3. Matriz de consistencia	103
	Anexo 4. Codificación de la variable cualitativa	104

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Estado del Arte	13
Tabla 2. Comparación de movilidad motorizada y no motorizada	20
Tabla 3. Diferencias entre investigación cualitativa y cuantitativa	28
Tabla 4. Variable 1: Ciclovía	30
Tabla 5. Variable 2: Estrategias de Regeneración Urbana	31
Tabla 6. Grupo por edades y sexo.	33
Tabla 7. Media poblacional. Para una población desconocida	34
Tabla 8. Ficha técnica de la variable 1	36
Tabla 9. Ficha técnica de la variable 2	37
Tabla 10. Fiabilidad de la variable 1	38
Tabla 11. Fiabilidad de la variable 2	39
Tabla 12. Validación por juicio de expertos.	40
Tabla 13. Baremos de Ciclovía	41
Tabla 14. Baremos de Estrategias de Regeneración Urbana	42
Tabla 17. Contenido de dimensiones ambientales.	53
Tabla 18. Contenido de integración social.	55
Tabla 19. Contenido de reducción de costos.	56
Tabla 20. Contenido de dimensión urbana.	58
Tabla 21. Triangulación de datos cualitativos y cuantitativos.	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Jerarquización del transporte.</i>	27
Figura 2. <i>Zona de estudio</i>	41
Figura 3. <i>Grado de acuerdo con la ciclovía</i>	54
Figura 4. <i>Grado de acuerdo con la conectividad de la ciclovía.</i>	55
Figura 5. <i>Grado de acuerdo con la seguridad en la ciclovía</i>	56
Figura 6. <i>Grado de acuerdo con la continuidad de acceso en la ciclovía.</i>	57
Figura 7. <i>Grado de acuerdo con la reducción de la contaminación en la ciclovía.</i>	58
Figura 8. <i>Resumen de dimensiones.</i>	61

RESUMEN

Actualmente las ciudades sostenibles proponen la unión de aspectos ambientales, sociales y económicos, donde se difunde, fomenta y desarrolla programas y proyectos para una ciudad, a través de un plan de renovación urbana. Esta investigación tuvo como objetivo determinar la relación que existe entre la ciclovía y las estrategias de regeneración urbana. En los últimos años, la contaminación del medio ambiente, el cambio climático, la reducción de emisiones co2 y la cultura del uso del transporte han influido en las nuevas políticas de movilidad que se enfocan en la sostenibilidad del transporte. Esta investigación es básica, diseño no experimental, enfoque mixto, nivel correlacional, población infinita y muestra aleatorio simple. Los resultados demuestran que: el 72.45% afirma que manejar bicicleta en una ciudad conectada nos relaciona con nuestro entorno, ayuda a interactuar con la población y eliminar la autonomía personal. Por ende, se concluye que la ciclovía aporta eficazmente como estrategia de regeneración urbana, considerando la conectividad, seguridad y la accesibilidad, esto ayudaría facilitando el transporte, mejorar la calidad de vida de las personas. Las técnicas utilizadas fueron la encuesta y la entrevista a través de cuestionarios donde la segunda se aplicó a tres expertos en el tema de movilidad sostenible.

Palabras clave: Ciclovía, estrategias, regeneración urbana, bicicleta, sostenible.

ABSTRACT

Currently, sustainable cities propose the union of environmental, social and economic aspects, where programs and projects for a city are disseminated, promoted and developed, through an urban renewal plan. The objective of this research was to determine the relationship between the bicycle lane and urban regeneration strategies. In recent years, environmental pollution, climate change, the reduction of co2 emissions and the culture of transport use have influenced new mobility policies that focus on transport sustainability. This research is basic, non-experimental design, mixed approach, correlational level, infinite population and simple random sample. The results show that: 72.45% affirm that riding a bicycle in a connected city relates us to our environment, helps to interact with the population and eliminates personal autonomy. Therefore, it is concluded that the bike path effectively contributes as an urban regeneration strategy, considering connectivity, safety and accessibility, this would help by facilitating transportation, improving people's quality of life. The techniques used were the survey and the interview through questionnaires where the second was applied to three experts on the subject of sustainable mobility.

Keywords: bicycle lane, strategies, urban regeneration, bicycle, sustainable.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad Problemática.

A raíz del confinamiento sanitario nacional expuesto en el Decreto Supremo N° 008-2020-PCM, como medida de prevención y evitar la expansión del contagio de la Covid 19. Se observó que la demanda por transportarse en vehículos de movilidad personal (VMP), ha incrementado de manera notoria, entre ellos se encuentra una de las más usadas; la bicicleta. La movilidad en bicicleta, según Diez et al. (2015) además de disminuir las inversiones para desplazarse, ayuda a disminuir la congestión vehicular y mejora la seguridad vial. Transportarse en bicicleta tiene muchos beneficios, en el lado individual o personal está en tener una mejor salud y una sensación de bienestar personal, y de manera colectiva a nivel de ciudad ayuda a la reactivación de los espacios públicos, desplazamientos independientes (ciclovías), evitar la contaminación y lo más importante aporta eficientemente a las estrategias en el aspecto social, ecológico y económico de la regeneración urbana, ya que ayuda a mejorar la ciudad, dándole una mejor perspectiva y mejoramiento en la imagen urbana.

Sin embargo, en muchos países no se ha implementado un sistema de ciclovías a la infraestructura del transporte urbano, puesto que, pese a la demanda de la adquisición de bicicletas, existe una demanda mucho mayor en el sector automotriz, al cual se le da una mayor importancia y se deja de lado al transporte no motorizado dando así pase a la contaminación ambiental, alimentando el caos vehicular, la mala imagen urbana y pérdida de la cultura urbana y social. Esto trae consigo a corto o largo plazo, problemas sociales, urbanos y políticos y no se ha realizado algún planeamiento urbano en el que se considere la ciclovía como un medio de desarrollo sostenible.

En el año 2020, en un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se toma en cuenta que la bicicleta es un medio de transporte que aporta positivamente en el transporte urbano, ya que es sostenible, fácil de usar, es económico, actúa positivamente en la salud considerando el contexto actual de emergencia sanitaria y aporta a la gestión ambiental. No obstante, cabe resaltar que la congestión del tráfico provoca que se genere problemas cotidianos en muchas partes de América Latina, sin embargo, existe una mayor aceptación de la movilidad

en bicicleta en estos últimos años que está transformando estos problemas, que pueden ocasionar un planeamiento urbano mal integrado.

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) ha implementado un programa con la ciclovía llamada open streets, con el objetivo de prevenir en la niñez y adolescencia la obesidad ya que la inactividad física y el comportamiento sedentario están asociados con obesidad, mala salud psicosocial y mala salud cardio metabólica. Intervenciones sostenibles enfocadas a promover el juego activo requieren acciones internas y externas del sector de la salud para conceder entornos y políticas estratégicas de apoyo equitativas, para fomentar normas sociales favorables.

Según la investigación de Barreto y Gonzales (2019) en Ecuador el parque automotriz ha incrementado en un 10% según la Dirección Municipal de tránsito, esto trajo consigo un desorden de los carriles exclusivos que tienen como finalidad el uso del transporte urbano motorizado y no motorizado, problemas tales como el mal uso de estacionamientos para vehículos particulares y el mal uso de las vías públicas. La falta de conocimientos teóricos y prácticos de la educación vial es un problema dentro de la población, puesto que, la ausencia de esta cultura trae como consecuencia deterioros dentro de la red vial. Es decir, el problema no solo radica con una mala planificación estratégica urbana en el sector vial, sino también es la falta de cultura y conocimiento práctico del usuario.

A nivel nacional, el Perú desde abril del 2019 posee con la Ley N° 30936, ley que regula y promueve como medio de transporte sostenible el uso de la bicicleta, la cual contiene las medidas estratégicas para promover, incentivar y regular la misma, que sea eficaz en el uso del espacio vial y la conservación eficiente del medio ambiente, pese a ello las municipalidades de muchos distrito a nivel nacional no han considerado esta ley y le continúan dando prioridad al transporte motorizado aun teniendo claro las consecuencias que trae consigo en el sistema de transporte, por otro lado hay ciudades donde si han implementado un modelo de estrategias de regeneración urbana en el transporte sostenible, tomando como referencias proyectos de otros países, se emplearon proyectos similares para darle una perspectiva sostenible a la de la ciudad, en algunos casos proyectos improvisados,

sin un estudio previo y sin un análisis de las necesidades de la población o el usuario.

A nivel local, según el informe del Plan Urbano Distrital de San Borja 2017 al 2021 y Guarnizo (2018) concuerdan que algunas de las debilidades de las estrategias de regeneración urbana aplicadas en el distrito que evidenció los inconvenientes principales de las ciclovías, o que estas vías no tengan el auge que debería o que los usuarios se resistan a usarlas; es la inseguridad generalizada, la mala percepción de los ciudadanos, la mala planificación de vías que no permite una interconexión entre las zonas del lugar y el centro de la ciudad. De igual manera García, (2019) como situación problemática de mayor envergadura considera que desde hace siglos existe un debate sobre el impacto que genera a la sociedad el automóvil, como el estrés, las consecuencias negativas a la salud y en impacto mayor al medio ambiente, requiriendo sin duda formas más efectivas de movilidad, entre ellas la bicicleta que su mecánica es simple y su eficiencia alta, así junto con peatonalizar espacios logrando volver al más antiguo sistema de desplazamiento humano, la caminata.

De esta manera se ha detectado que emplear las ciclovías como estrategia urbana genera una potencialidad importante del uso de la ciclovía en la avenida San Borja norte y San Borja sur, sin embargo un porcentaje alto de usuarios prefiere usar las veredas, la razón es que la municipalidad le facilitó a los pobladores un sistema de transporte público pero con carencias de seguridad e inclusión social, también se les concedió a los usuarios un sistema de transporte ecológico (ciclovía en área verde) en el cual prevaleció la ecología (los árboles) ante la infraestructura de la ciclovía, por otro lado no genera conectividad con el usuario ya que se trabajó por ejes (muy largos) y tampoco genera conectividad con la ciudad (interconexión) ya que no conecta con ningún distrito aledaño, y finalmente crearon transporte eficiente sin resolver el tema de la continuidad de acceso, cabe recalcar que para el desarrollo de las ciclovías se basaron en cuatro ejes estratégicos importantes que son: energía eficiente, una movilidad y construcción sostenible y una buena gestión ambiental, sin embargo en la actualidad existe contaminación visual y aglomeración de mobiliario urbano (arbustos) que provocan el aire viciado por la falta de

ventilación que afecta notablemente la salud y causa encierro en los usuarios al momento de transitar por ella, resaltando que se utilizó un plan estratégico de regeneración urbana que funcionó en el caso de París, Londres o Buenos Aires, pero que no tiene el mismo efecto en San Borja.

Bajo los argumentos antes mencionados nace la necesidad de investigar el motivo por el cual las ciclovías del distrito de San Borja que cuentan con un estudio previo, como estrategia de regeneración urbana aparentemente genial, con referentes internacionales y que al parecer cuentan con todos los requerimientos de un plan urbano, no tiene la aceptación o uso que debería o por que el fracaso de la misma.

1.2. Formulación del problema

¿Determinar de qué manera la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana en la avenida San Borja, Lima- Perú?

1.3. Justificación

Esta investigación tiene una trascendencia positiva dentro del distrito de San Borja ya que beneficiará a los pobladores, exponiendo las consideraciones estratégicas correctas que se deberían tomar en cuenta a la hora de ejecutar un proyecto de planeamiento urbano, tomando en cuenta principalmente las necesidades urbanas y sociales, pues depende de ello se obtendría un mejor resultado de una ciclovía, para los pobladores que residen en la avenida San Borja Norte y Sur, y también para aquellas personas que usan esta ciclovía por medio de las bicicletas.

Del mismo modo, esta investigación se realiza porque se quiere presentar la relación de una ciclovía como estrategia para regenerar una ciudad o un sector en específico de la ciudad, en este caso la avenida San Borja Norte y Sur. Analizando las consideraciones urbanas para el planteamiento de una visión eficaz del transporte ciclo vial dentro del contexto urbano, político, social y ambiental.

Así mismo, esta investigación se justifica teóricamente ya que el ciclismo urbano tiene una gran importancia en la sociedad dentro de una ciudad, tomando como referencias autores y así este estudio pueda servir positivamente a futuras investigaciones al tema investigado.

Por consiguiente, como justificación metodológica, se aplicará una herramienta en la cual se medirá la relación de la ciclovía como estrategia de regeneración urbana y determinar un resultado más preciso al problema planteado inicialmente dentro del distrito de San Borja.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

- Determinar la relación entre la ciclovía y las estrategias de regeneración urbana.

1.4.2. Objetivos específicos

- Determinar si la conectividad de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.
- Determinar si la seguridad en la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.
- Determinar si la continuidad de acceso de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.
- Determinar si la disminución de la contaminación ambiental se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

Para definir y entender la relevancia de las variables, es imprescindible conocer algunos trabajos previos en los cuales se puede sustentar y dar a conocer el estado del arte del tema propuesto en la investigación, y entender cuanto se ha investigado sobre el tema.

2.1.1. Antecedentes internacionales

Santos y Yaguana (2019), llevaron a cabo una investigación para obtener el grado de arquitectas, titulada “Propuesta y análisis para la regeneración urbana de la avenida 3 NE del sector Vergeles, Guayaquil” realizada en la Universidad de Guayaquil. En la cual se planteó como objetivo realizar una propuesta estratégica que sea capaz de reducir los problemas que el comercio informal existente genera a los flujos de circulación peatonal y vehicular además de recuperar espacios deteriorados o abandonados alrededor, donde esta regeneración brinde una mejor calidad de vida a nivel económico, cultural, social, ambiental y de seguridad a sus habitantes. Para esta investigación se aplicó una metodología cualitativa y cuantitativa mediante la observación y entrevistas abiertas. La cual tuvo como resultado que a pesar de que el entorno del lugar ya estaba construido sin previa planificación no fue impedimento al momento de realizar el proyecto de regeneración urbana donde se aplicó el ensanche de aceras para una buena organización vial, áreas verdes, deportivas y culturales con reubicación de comerciantes informales a mercado mayorista.

Beatriz, (2018) llevó a cabo una investigación para obtener el grado de maestría titulado “Las ciclovías de la ciudad de Malargüe: conectividad, eficiencia y confort bioclimático” en Argentina. El cual su objetivo fue determinar si las ciclovías construidas en la ciudad de Malargüe, en cuanto a su conectividad, eficiencia y confort bioclimático, no parecen ofrecer situaciones propicias para usuarios y transeúntes generando condiciones de baja conectividad, escasa eficiencia y discomfort termofísico; como medio de traslado y paseo. Se utilizó como metodología de investigación el análisis de la percepción de los usuarios en cuanto a las condiciones de confort que ofrecen las ciclovías y tuvo como

resultado incorporar señalización y mobiliario urbano, estaciones saludables, cestos de residuos o simplemente árboles y arbustos. El incorporar vegetación, es decir plantar árboles ornamentales en diferentes espacios públicos, contribuyen a mejorar el paisaje y la calidad ambiental de un lugar

Betancourt (2018) llevó a cabo una investigación para obtener el título de arquitecto llamado “Diseño de una ciclovía en la ciudad de Loja” en la Universidad Internacional del Ecuador – Loja. Su objetivo fue optimizar en la ciudad de Loja la movilidad urbana, como parte de una política sustentable, se implementó e impulso el uso de ciclovías. Se utilizó la metodología cuantitativa. Se concluyó que la población que utilizará este tipo de movilización mejorará considerablemente su estado de salud en general, ya que transitar diariamente por una ciclovía no únicamente conlleva beneficios a nivel físico, sino también afecta poderosamente en la salud mental de las personas.

Araneo (2016) llevó a cabo una investigación para obtener el grado de maestría, titulada el “Impacto de las Ciclovías en Argentina”. Tuvo como objetivo principal observar el efecto de las ciclovías con respecto a la aminoración de las emisiones de gases de efecto invernadero que causan la contaminación atmosférica en nuestras ciudades. Se aplicó la metodología que utilizan los organismos multilaterales al momento de medir el efecto de sus propias inversiones que es la internacionalmente aceptada. Como resultado obtuvo que a la luz del diseño del proyecto es donde parecen razonables las reducciones reales. El análisis mostro una disminución verdadera de las emisiones de CO₂, el significativo incremento del uso de las ciclovías por los usuarios ciclistas y su aumento en la cuota modal con la capacidad de conducir a amortiguamientos adicionales en los próximos años.

Haro (2015) llevo a cabo un proyecto de investigación para obtener el título de maestría, cuyo nombre fue “Propuesta de un diseño de ciclovía en la ciudad de Latacunga. El cual tuvo como asunto proponer un diseño de ciclovía en la ciudad de Latacunga mediante el empleo de encuestas declaradas y reveladas a la población en general. Se aplicó una metodología cuantitativa y se aplicaron

encuestas en diferentes tipos de horarios, y como conclusión del trabajo fue que la población de dicha ciudad tiene mucha ilusión de la implementación de carriles exclusivos para bicicletas, que un 80% de la población encuestadas desean usar una bicicleta, pero debido a la inseguridad o falta de parqueaderos no hacen uso de las mismas y el 64% de los encuestados prefiere usar la bicicleta como un medio de transporte recreacional, por lo que se definió rutas que unan centros turísticos de la ciudad, fomentando así el turismo ecológico dentro y fuera del casco urbano.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Fernández (2021) realizó una investigación para obtener el doctorado en Arquitectura, titulado “Recuperación del espacio público como estrategia de regeneración urbana del distrito de Castilla Piura, 2020”. El cual tuvo como ideal determinar si la recuperación del espacio público es una estrategia que influye en la regeneración urbana del distrito de Castilla. El cual tuvo como metodología un enfoque mixto, se realizó el análisis a cinco ciudadanos diferentes y el área de estudio era diferente ya que dependía del lugar donde fueron encontradas estas personas que fueron participes como muestra de esta investigación. También, se usaron diferentes técnicas; como la observación directa, investigación documental, los cuestionarios y líneas de movimiento, las entrevistas a profundidad, el cual tuvo como muestra a arquitectos, espacios públicos y ciudadanos del distrito de Castilla. La investigación determinó que la recuperación del espacio público se relaciona de manera directa y es altamente significativa con la regeneración urbana del distrito de Castilla.

Chiara (2020) realizó una investigación(tesis) para obtener el grado de maestría titulada “Movilidad urbana no motorizada y su incidencia en el desarrollo sostenible” llevada a cabo en la Universidad Nacional Federico Villarreal en Lima, Perú. El cual tuvo como objetivo dar a conocer a detalle de qué manera puede afectar la movilidad urbana no motorizada a los distritos de Lince y San Isidro en su desarrollo sostenible. Para esta investigación se aplicó una metodología cuantitativa, no experimental de manera observacional, para ello se elaboró una encuesta y se le plantearon preguntas a 61 personas aleatorias que se movilizan o

utilizan la bicicleta como medio de transporte urbano para corroborar el objetivo planteado. Y como resultado obtuvieron que el 67.54% de las personas encuestadas estuvieron de acuerdo que la circulación en bicicleta como movilidad no motorizada, influye directamente de manera muy significativa al desarrollo sostenible en este distrito.

Palomino (2020) en una investigación en su tesis para obtener el título profesional de Ingeniero Civil, llamado “Diseño de una red de ciclovías urbanas y rurales como alternativa de mejoramiento de la transitabilidad en una ciudad del sur del Perú – Andahuaylas – Apurímac”. En cual tuvo como ideal analizar y verificar el estado del sistema vial y la influencia del volumen vehicular de la ciudad de Andahuaylas y argumentar la condición de la capacidad vial por medio del estudio de tráfico para decretar los niveles de servicio en las intersecciones principales de la ciudad de Andahuaylas. La metodología que aplico en esta investigación fue de naturaleza mixta porque combina el tipo cualitativo y cuantitativo, para este estudio tuvo un tamaño de muestra de 68 personas. Como resultado se obtuvo que la causa principal por la que se genera problemas en el tráfico vehicular, es la aglomeración de vehículos en las principales avenidas de la ciudad de Andahuaylas, así mismo, los constantes embotellamientos que existe en las intersecciones hacen que exista demoras en el desplazamiento de los usuarios que recurren al transporte vehicular como medio de transporte.

Sagastegui (2018) en una investigación para su tesis para obtener el grado de maestro en ingeniería civil titulada “Análisis de movilidad urbana y sistema de transporte sostenible en la ciudad de Trujillo” en La Libertad, Perú. En el cual se planteó como finalidad analizar la movilidad urbana dentro del sistema de transporte, con el fin de contribuir a la mejora del espacio vial, la disminución del consumo energético de emisiones contaminantes y del ruido elaborado por el mismo. La metodología usada fue Idom y su aplicación conlleva una transformación exhaustiva que afecta a todos los niveles, desde los procesos de diseño y constructivos, hasta la gestión de activos, para ello se realizó una recolección de datos incluyendo elementos urbanísticos, conteos de tráfico en todas las

intersecciones y encuestas. La cual tuvo como resultado que la mejora de la movilidad en el lugar donde se realizó el estudio solo se puede dar a partir de un pacto social que vaya más allá de solo los intereses económicos y políticos, se le dé más prioridad a la sostenibilidad, la seguridad y la accesibilidad universal.

Ponce et al. (2016) en su investigación para obtener el grado de magister titulado, llamado “Desarrollo de un sistema de movilidad sostenible, mediante la implementación de una red integradora de ciclovía que conecten los distritos de San Borja, San Isidro, Miraflores, Surco y Surquillo” en Perú. Tuvo como objetivo plantear una red ciclo vial que ofrezca una elevada transitabilidad, considerando como base del estudio una malla integradora que logre una estratégica conectividad con las personas en los distritos propuestos en el estudio como ente del desarrollo eficaz del sistema vial sostenible. Esta investigación fue de enfoque cualitativo, tuvo por objeto determinar si es conveniente ejecutar el proyecto. Tuvo como resultado que permite como medio de transporte la transitabilidad de las personas el uso de la bicicleta, de la misma manera conseguir beneficios en la salud, en la economía y ayudando con el cuidado del medio ambiente.

Según Londoño y et al. (2016) en referencia al estado del arte sirve como reseña al investigador para no repetir lo que ya se ha dicho sobre un tema, respondiendo lo que se ha dicho sobre el tema, que falta por decir y como se ha dicho el tema, con la finalidad de develar todo el estudio acumulado de un tema hasta el momento. Por consiguiente, se elaboró el siguiente cuadro para entender de manera detallada sobre qué aspectos de la ciclovía y estrategias de regeneración urbana hasta el 2020 se ha realizado.

Tabla 1. Estado del Arte

	Bajo	Promedio	Alto
Social			X
Económico		X	
Urbano		X	
Ambiental			X

Fuente: Elaboración propia.

Según el cuadro, en síntesis, hubo investigaciones con respecto al tema de investigaciones que se enfocaron más en el aspecto social y ambiental como forma de mejora en el transporte urbano, sin embargo, en promedio se ha investigado sobre el aspecto económico y urbano, ya que la movilidad ciclo vial influye de manera positiva en la ciudad, es parte de las estrategias de regeneración urbana para brindar una nueva imagen de ciudad.

2.2. Teorías Relacionadas al tema

El DOT (desarrollo orientado al transporte) es un modelo urbano que busca construir barrios en torno al transporte público, tiene como condición un elemento que defina la estructura del lugar, como una estación de tren o metro y que sea de alta densidad y este alrededor de un desarrollo compacto y principalmente cuente con una buena infraestructura ciclista y peatonal. Este tipo de desarrollos estratégicos de regeneración urbana en el ámbito vial se pueden construir alrededor de estaciones nuevas o se puede lograr cambios graduales en zonas donde ya existe (Quintero, 2019).

Sugiriendo estrategias de regeneración urbana se logrará solucionar problemas urbanísticos, tomando en cuenta la necesidad de los usuarios, considerando la economía local para la conservación de estos espacios, y teniendo como efecto espacios públicos(ciclovía) más seguros y que a la vez consiga dar la sensación de libertad, alcanzando así la integración del espacio urbano y los pobladores para un

óptimo desarrollo social, recreacional y cultural, optimizando la imagen urbana y logrando la unión del usuario y el paisaje (Ramírez, 2020).

2.2.1. Fundamentación teórica de la primera variable; Ciclovía.

Objeto que ha sido del interés de planificadores urbanos en todo el mundo, donde la ciclovía ha sido capaz de apropiarse de una manera masiva del espacio público, donde se ha desarrollado un conjunto de pautas de interacción social, donde se ha logrado la regulación de los usos y de la integración de sus vías principales a través del nacimiento de la ciclovía, convirtiéndola así en un espacio de poder, donde refuerza el carácter público que posee, necesariamente la ciclovía institucionalmente es reconocida como un hecho social de encuentro humano y de recreación en el complejo contexto de lo metropolitano y lo urbano (Gomescásseres, 2003).

La movilidad ciclo vial es aquella que tiene como objetivo incorporar el uso de la bicicleta en la red de transporte, brindando condiciones eficientes y seguras, por ende el incitar el ciclismo urbano sostenible, únicamente puede lograrse si se adapta o construye infraestructura eficaz, si se involucran los ciudadanos en el proceso de planeación de la movilidad, si se acogen políticas reguladoras de uso y si cuentan las secretarías de movilidad con la información para monitorear el desempeño de la utilización de la bicicleta. Con el propósito de impulsar la ciclovía en las ciudades y poder concretar la creación de las mismas en las ciudades latinoamericanas (Olivares, 2021).

Según El Banco Interamericano de Desarrollo (2015), en el documento ciclovía en América Latina y el Caribe, ha desplegado una Guía para impulsar el uso de la bicicleta, que sirve como referente para los técnicos y tomadores de decisiones que requieran referencias y lineamientos para fomentar en su ciudad una política ciclo vial inclusiva, se estructura esta guía en cuatro necesarias áreas temáticas para su formulación. En infraestructura y servicios, puntualiza características físicas de una red vial que brinda un espacio conveniente y seguro para el usuario, la participación

ciudadana, que considera la interacción, participación e intercambio de información entre usuarios e instituciones, personajes claves para el uso cotidiano de la bicicleta, los aspectos normativos y regulación, que contiene los decretos, las leyes y normativa general del empleo de la bicicleta como transporte urbano y por último la operación, que es el analizar los aspectos relacionados con el uso de la bicicleta y los servicios que hacen posible su empleo público.

Para lograr la movilidad en bicicleta en una ciudad hay que concebir infraestructura, regulación y apostar por la educación y promoción que incorporen al usuario ciclista en la actividad de movilidad diaria como un personaje vial legítimo y que se considere en cualquier contexto sus necesidades, esto se puede realizar por medio de infraestructura exclusiva(en vías de velocidad y alto volumen), pero además reducir la velocidad del tráfico automotor(vías residenciales) o enriquecer las condiciones regulatorias para el consumidor (Municipalidad de Lima, 2017).

2.2.2. Fundamentación teórica de la segunda variable; Estrategia de regeneración urbana.

La estrategia es la facultad de dirigir un proyecto, la cual está constituida por una sucesión de trabajos que han sido planificados y que apoyan a tomar decisiones para conseguir un objetivo y alcanzar óptimos resultados (Real academia española, 2020).

Regeneración es la mejora de lo degradado o arruinado, es la acción de conseguir que un objeto gastado o deteriorado sea puesto en buen estado y recuperar la funcionalidad del mismo (Juaristi y Aguado,2015).

Regeneración urbana en las últimas décadas es un tema que se continúa abordando ya que resulta interesante por su naturaleza integral y dar soluciones o respuestas dentro de la búsqueda de solucionar los problemas que enfrentan las ciudades actualmente, siendo parte de nuevos modelos de intervención (Bahillo, 2019).

La regeneración urbana también se define como una herramienta para el desarrollo y la evolución de las ciudades, se usa para la intervención de aspectos,

económicos, sociales, demográficos ambientales la cual para su adecuada utilización debe estar relacionada con estrategias, las cuales faciliten reconocer problemáticas estructurales y urbanas generadas por el deterioro, para lograr el éxito de regeneración urbana(RU) se debe dar un enfoque de forma integral, tomado en cuenta aspectos como: financieras, legales, de carácter físico espacial, etc., además de que incentivar estrategias de RU incluye y mejora el proceso de alcanzar ciudades sostenibles, donde el proceso de regenerar espacios deteriorados tiene como objetivo mejorar el ámbito social de los habitantes, además de integrar el aspecto urbano a través de la evolución del progreso de las condiciones de vida del existente tejido urbano, donde se desarrollan distintas actividades, sin provocar el forzoso desplazamiento de la población (Ramírez, 2020).

Según, Minguez et al. (2014) la regeneración urbana es el método en donde se actúa sobre las consecuencias generales y los elementos específicos causadas por el deterioro de una ciudad, instauran al progreso de las funciones, así como el mejoramiento total del medio ambiente. En síntesis, es un concepto integral, vital y dinámico que trata de recuperar el espacio urbano de una ciudad, está siempre deber asociarse frente a un cambio hacia una ciudad sostenible, dando así la facilidad de orientarse a los nuevos modelos de vida, para que pueda prevalecer y garantizar la supervivencia de los ecosistemas.

Todas las fases de la sostenibilidad son muy importantes ya que reactivan el tejido urbano mediante el mejoramiento de:

- La sostenibilidad ambiental, con ello se consigue equilibrar el territorio y regula el uso de recursos, garantizando una mejor calidad de vida de todos los ciudadanos.
- La sostenibilidad económica, con esta herramienta se puede aprovechar al máximo de los recursos locales, eliminando traslados innecesarios, generando una atracción mediante un eje de actividad en los espacios públicos.
- La sostenibilidad social, se promueve la conexión entre distintos grupos sociales de una determinada sociedad.

- La sostenibilidad urbana es la herramienta que determina la mejora de un lugar o la revitalización de un sector en específico.

Estrategias de Regeneración Urbana

Son enfoques integrados en las políticas de desarrollo urbano, donde estas deberían constituir la base de un modelo adecuado, con una gama alta de actividades que proporcionan intervenciones escalonadas desde la regeneración de las áreas urbanas hasta la rehabilitación de un parque inmobiliario existente, es prestar atención especial a los ambientes menos favorecidos dentro del contexto global de la ciudad, también son objetivos que abordan un combinado de situaciones y lo asocian a la acción de regeneración urbana a una potencial reactivación del sector(Fernández y Rodrigo,2018).

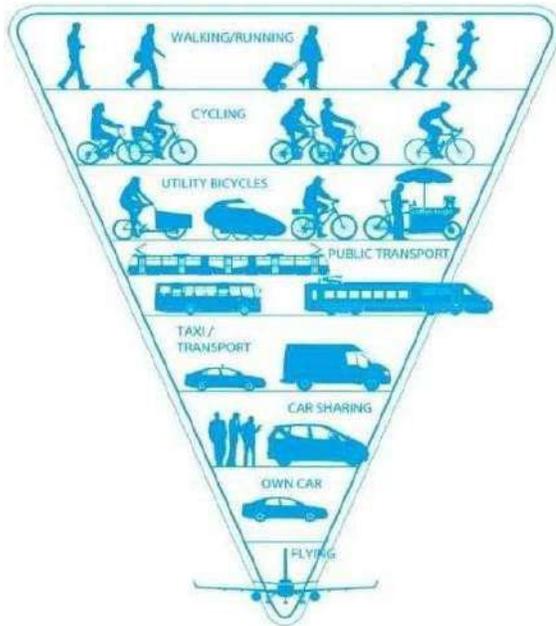
Teorías vinculantes

Con respecto a la ciudad sustentable, Naredo (1997) nos expone que la ciudad sustentable no únicamente hace mención a la materialidad, también considera la educación de los habitantes en base a esto, se requiere políticas urbanas sustentables que inviten, involucren e incluyan al ciudadano por el bien común a formar parte de este cambio. Las ciudades sostenibles se incluyen ya que proponen la unión de aspectos ambientales, sociales y económicos, esta unión difunde, fomenta y desarrolla programas y proyectos para una ciudad, para el buen vivir y el uso de los habitantes, enriqueciendo sus expectativas y deseos a través de un plan de renovación urbana.

La mejora de los medios de transporte, prevenir daños a la salud humana y el ambiente, salvaguardar y ampliar los recursos, sostener la economía local son estrategias que contribuyen a la sustentabilidad urbana (Hunt, 2013). La movilidad sustentable se complementa mediante el sistema de transporte conocido como movilidad ecológica con menor contaminación ambiental y afecciones a la salud, fundamentalmente el transporte no motorizado como la bicicleta (Acosta, 2004)

Se habla de un contexto espaciotemporal, de reunión de personas en una red de lugares, cuya cualidad en común que comparten es la democratización del acceso, tanto en el permanente proceso de civilidad y ciudadanía como el uso creativo del espacio público, definición aplicada en el contexto del plan de desarrollo de Bogotá, con respecto a la ciclovía (Gomescásseres, 2003).

Figura 1. Jerarquización del transporte.



Fuente: Dinamarca, UK, Bicycle Innovation Lab, 2013.

La contaminación del medio ambiente, en los últimos años, factores como el cambio climático, la reducción de emisiones co2 para mejorar la calidad del aire, efectividad y ahorro energético, y reducir la contaminación en superficies urbanas, así como problemas de salud, calidad ambiental, exclusión social, la cultura del uso del transporte han influido en las nuevas políticas de movilidad que se enfocan en la sostenibilidad del transporte público (Mirea, 2017).

El uso de la bicicleta en la capital de Dinamarca (Copenhague), en 2018 llegó a los titulares cuando en datos mostraron que había más personas montando en el centro de la ciudad una bicicleta que un automóvil. Para ser exactos el 62 % de la población monta diariamente una bicicleta para ir a estudiar o al trabajo, en la ciudad solo un 9% de personas conducen automóviles, concluyendo que son muy pocas

las ciudades en el mundo que priorizan la modernización e innovación de su transporte (Ávila, 2019).

Los tipos de infraestructura para bicicleta Según el Ministerio de Vivienda y el Urbanismo del gobierno de Chile planifican la circulación de vías dependiendo de la variedad de viabilidad ciclo vial donde rigieron según sus características físicas tres categorías:

1. Compartida: es de uso común el espacio de circulación vehicular para todos los transportes, la infraestructura y gestión con respecto a la velocidad es 30 km/h motorizado y el flujo vehicular menor a 2000 veh/día.

2. Ciclovía o segregada: separada del flujo motorizado, con velocidad de circulación superior a 31 y 50 km/h se puede agregar pintura, superiores a esta demandan usar segregadores, en ambos la separación máxima será de 50 cm.

3. Independiente o verde: vía de uso exclusivo del usuario (caminata) o bicicleta, siguen bordes marítimos, corredores verdes, parques lineales o brindan conexión interurbana.

En el “Manual de viabilidad inclusiva-Chile”, se realiza una comparativa del uso de la bicicleta y vehículo motorizado donde sobresalen los beneficios, eficiencia y viabilidad de la bicicleta.

Tabla 2. Comparación de movilidad motorizada y no motorizada

<u>BENEFICIOS</u>	BICICLETA	VEHÍCULO MOTORIZADO
ECONOMÍA	Bajo costo de adquisición y mantenimiento	Es muy costoso tanto su adquisición como su mantenimiento
AUTONOMÍA	Escoger la ruta y distribuir el tiempo en los desplazamientos, como mejor convenga.	Se debe organizar el tiempo según el recorrido del micro y depende de su ruta
MEDIO AMBIENTE	Bajo impacto ambiental	Genera mucho ruido y contaminación en el aire
ESPACIO PUBLICO	El costo para construcción de un kilómetro de ciclovía es 5 veces menor que el de una calle para vehículos motorizados	Cada vez es menor y cuesta más el espacio público donde estacionarse
ONSERVACIÓN DEL PAISAJE	Poco sacrificio de áreas naturales para su construcción Consume energía renovable	Transforma el paisaje y quita la sensación de calma y tranquilidad
SALUD	Ejercita el cuerpo mientras uno se desplaza	No exige ningún tipo de actividad física Consume energía no renovable

Elaboración: fuente propia (Manual de viabilidad ciclo inclusiva-Chile).

La renovación urbana debe brindar soluciones adecuadas para resolver los problemas de carácter social, económico y asistencial de la población vulnerable y debe trascender las habituales consideraciones urbanísticas y arquitectónicas. Consiste en implementar un conjunto de acciones coherentes y programadas, destinadas a potenciar los valores ambientales, urbanos, funcionales de una zona urbana determinada y socioeconómicos, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población residente, con acciones encaminadas al mejoramiento del equipamiento e infraestructura urbana que incrementen los niveles de habitabilidad, servicios, dotaciones y espacios comunitarios que sean necesarios para tener una mejor calidad de vida(Fernández y Rodrigo, 2018).

2.3. Marco Conceptual

Ciclo vía: Fragmento de la infraestructura pública destinado al uso exclusivo de la bicicleta, puede ser de forma independiente o de uso compartido con vehículos de motor o peatones y proteger el medio ambiente (at Betancourt, 2018).

Bicicleta: Es un vehículo que se utiliza como medio de transporte que cuenta con dos ruedas, se desplaza por la propulsión del propio usuario, quien debe pedalear, además se utilizan como medio de transportes urbanos y rurales, son ecológicas, sostenibles y saludables (Pérez y Merino, 2018).

Usuario: Es quien usa algo ordinariamente. Hace referencia a la persona que utiliza algún tipo de objeto o que es receptora de un servicio, ya sea público o privado (Rae, 2020).

Infraestructura: Una desarrollada infraestructura destinada para la adecuada funcionalidad y exclusividad de la bicicleta como un medio efectivo de transporte (Ávila, 2019).

Contaminación del medio ambiente: Nos posibilita afianzar estilos de vida bajos en carbono, disminuyendo la congestión vehicular, favorecer el encuentro ciudadano, reducir el tiempo de viaje y evitar el exceso de ruido y humo (Rodríguez, 2017).

Movilidad urbana sustentable: Fortalece la idea de encontrar un enfoque al equilibrio que considere todas las dimensiones que convergen en el tema de movilidad urbana y los diferentes intereses que cohabitan en el territorio, la dimensión social, ambiental, económica e institucional (at Salas, 2018).

Plan de desarrollo: Método de impulso para la prevención de la economía a largo, mediano y corto plazo. La definición de desarrollo abarca otros significados que aportan al desarrollo sostenible, desarrollo económico y el bienestar social (Conceptos básicos sobre urbanismo y ordenación del territorio, 2016).

Medios de transporte: Son vehículos que se utilizan para el traslado de personas o mercancías, estos han sido construidos para desplazarse en diversos ambientes (Paéz, 2020).

Contaminación del medio ambiente: Agente químico, físico o biológico presente en el ambiente que se consideren nocivos para el bienestar de las personas, la salud, y la seguridad o que puedan perjudicar a la vida vegetal o animal además de que impidan el uso cotidiano de los lugares de recreación y goce de los mismos (Gárate,2016).

Conectividad: Se refiere al hecho de tener una red de vías que puedan interconectar, en mayor o menor medida, las necesidades de movilidad entre ambos destinos, ya sea desde el origen hacia el lugar donde se requiera llegar y viceversa, garantizando la seguridad y accesibilidad a todos los modos de transporte e integrar las actividades sociales y económicas con su entorno construido. (Secunza, 2019)

Seguridad: Es el bien de la población que sostiene o justifica la defensa de la integridad física y moral de las personas. Por su parte, la relación democrática permite la edificación de habilidades y destrezas de la sociedad para el progreso de la sociedad. (Velásquez y Giraldo, 2009)

Accesibilidad: Es el elemento que define la distribución de flujos y la interrelación con las ciudades o puntos importantes de una ciudad, por lo tanto, pueden ser simbolizados mediante nodos y enlaces de la estructura espacial del sistema urbano. (Bautista, 2018)

Contaminación ambiental: La contaminación del medio ambiente es a consecuencia de las actividades antropogénicas es un problema complejo y de proporciones con caracteres mundiales, políticas, económicas, científicas, tecnológicas y culturales que interactúan de una manera tan precisa que en muchas ocasiones se logra corregir o aplicar un método correctivo de manera eficaz y muchas veces dificulta la ejecución de acciones correctivas, y mundial porque no hay lugar en el planeta que no escape ante este fenómenos. (Estrada *et al.*, 2016)

Sostenibilidad ambiental: El término sostenibilidad ambiental es un tema conociendo a nivel mundial, cuando se habla de este término, se refiere al equilibrio social, económico y medioambiental, de manera que se garantice, en la mayoría de lo posible, una calidad de vida confortable hacia el futuro. (Isotools, 2018).

Sostenibilidad social: Al referirse a este término, se habla sobre la cohesión entre distintos grupos de personas, lo cual busca mejorar la relación entre los mismo, ello depende tanto como de la ciudadanía y de las estrategias urbanas para la mejora de la ciudad mediante espacios de integración. (Alarcón, 2015).

Sostenibilidad económica: Al referirnos como economía sostenible se emplea aquí al análisis económico con distintas restricciones de sostenibilidad ambiental, en lo cual se enfoca esencialmente en aspectos de economía macro. (Dopico e Iglesias, 2010).

Sostenibilidad urbana: Es una estrategia muy dinamizadora para la recuperación de espacios, no solo públicos sino a su vez mejorar la integridad social, en la cual aporta de manera eficaz al desarrollo de una ciudad, mediante una estrategia que involucra los aspectos económicos, sociales, ambientales y urbanos. (Miguel y et al.,2014).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo de la investigación

Para esta investigación hemos aplicado el tipo de investigación básica.

Investigación básica: Se le conoce como investigación pura, teórica o dogmática, es aquella que tiene como origen el marco teórico y permanece en él, su función es aumentar los conocimientos científicos, pero sin contrastarlos con algún aspecto práctico (Muntané, 2010).

Conocida también como teoría fundamental, indaga el proceso (desarrollo) científico, para aumentar los conocimientos teóricos, dejando de lado las posibles aplicaciones o consecuencias prácticas, es más juicioso y sigue las generaciones con vistas al proceso de una teoría basada en leyes y principios (Tomala, 2016).

Este modelo de investigación, tiene como objetivo fundamental, la obtención de conocimientos de diferente naturaleza, obviando la aplicabilidad de los conocimientos obtenidos. En beneficio al conocimiento extraído del cuerpo de la investigación pueden establecerse otras, así como no pueden hacerlo (Castillero, 2021).

3.2. Nivel de la investigación

El nivel aplicado en nuestra tesis es el nivel correlacional.

Donde los investigadores miden dos variables y entre estas se genera una relación estadística (correlación), sin la obligación de incorporar variables externas para obtener conclusiones relevantes (Mejía, 2019).

Tiene como objetivo determinar el grado de relación o asociación no casual existente entre dos variables o más, se conoce porque en primera instancia se miden las variables y en segundo lugar mediante pruebas de hipótesis correlacionales y la aplicación de técnicas estadísticas, se estima la correlación (Peña, 2009).

Este tipo de estudios se realizan para determinar en qué cantidad dos o más variables están relacionadas entre sí, se trata de investigar de qué modo los cambios de una variable influencia en los valores de otra variable. Asociar una determinada clase de hechos o fenómenos y conocer su distribución es una manera

de hacer más accesible la manipulación de los mismos, pero no es explicarlo. Este modelo de investigación tiene un valor explicativo, aunque parcial (Baena, 2017).

3.3. Diseño de la investigación

El diseño de investigación aplicado en esta pesquisa es la no experimental.

Esta investigación se enfoca en conceptos, categorías, variables, contextos que se atribuyen sin la intervención directa del investigador, aquí se observa los acontecimientos o fenómenos tal cual ocurren en su contexto natural, limitando al investigador alterar el objeto de investigación (Raffino, 2021).

Es la investigación que se realiza sin modificar las variables. Se justifica principalmente en la indagación de situaciones tal y como ocurren en su entorno primario o natural, para ser analizados luego. En esta muestra de investigación no hay estímulos ni condiciones a los cuales se expongan los sujetos de estudio, únicamente son observados en su ambiente cotidiano (Sampier, 2012).

Existen dos características de diseño no experimental: diseño transversal o transeccional y el diseño longitudinal.

Diseño transversal o transeccional, se emplea donde el trabajo de investigación se concentra en examinar cuál es el nivel o etapa de una o varias variables en un determinado momento, o también en cuál es la relación entre una agrupación de variables en un tiempo único. Su función principal es describir variables y analizar su coincidencia e interrelación en un momento dado, pueden englobar diferentes grupos o subgrupos de objetos, personas o indicadores y suelen dividirse en dos tipos fundamentales: descriptivos y causales.

Descriptivos son todo aquello que tiene como gran importancia, indagar el suceso y los valores que se pueden encontrar de una o varias variables, es decir se basa en medir un grupo de personas u objetos una o más variables y describirlos.

Causales: su función principal es describir las relaciones entre una o más variables en un momento determinado, también son descripciones, pero no de variables individuales sino de sus relaciones, es decir tiene que existir una causa en el comportamiento del fenómeno que se está investigando.

Diseño longitudinal, se utiliza cuando lo que busca el investigador es analizar cambios a través del tiempo como han ido evolucionando la variable, si ha habido causas, consecuencias. Existen 3 tipos; de tendencia, de evolución y de panel.

De tendencia: son aquellos que se dedican a e analizar y examinar una variable a través del tiempo, como se comporta.

De evolución de grupo: analizan cambios a través del tiempo en grupos específicos o subpoblaciones, enfocados en un grupo específico para encontrar un resultado a gran detalle.

De panel: tienen similitud con los anteriores, la diferencia está en que en algunas oportunidades se hace muy difícil obtener respuestas de la misma población para una segunda observación o medición subsecuente.

3.4. Enfoque de la investigación

El enfoque utilizado en nuestra investigación es mixto.

De esta manera, tenemos que el enfoque cuantitativo tiene como función expresar, detallar y pronosticar fenómenos y a su vez generar y comprobar las teorías en el proceso de investigación desde una lógica deductiva de lo general a lo particular (de teorías a datos), por otro lado, el enfoque cualitativo tiene como objetivo describir, interpretar y comprender los fenómenos, donde parte de los datos hacia la construcción de teorías (de lo particular-general) en busca de descubrimiento (Mata, 2019).

La investigación cuantitativa está relacionada principalmente al método deductivo, es donde se recolectan datos y se analizan sobre las variables, esta tiene como función determinar la fuerza de correlación que existe entre las variables y se generan los resultados por medio de una muestra o grupo de objetos para realizar inferencia a una población donde toda muestra proviene, tras el estudio de la semejanza y agrupación, también trata de hacer relación causal que interprete por que las cosas suceden o no de una manera determinada. La investigación cualitativa por su lado evita la cuantificación, los investigadores en este tipo de investigaciones forman registros narrativos de los fenómenos que son estudiados

mediante técnicas como las entrevistas no estructuradas y como la observación del participante (Fernández y Pértegas, 2002).

Tabla 3. *Diferencias entre investigación cualitativa y cuantitativa*

Diferencias entre investigación cualitativa y cuantitativa	
INVESTIGACIÓN CUALITATIVA	INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA
Basada en la comprensión y la fenomenología	Centrada en la inducción probabilística del positivismo lógico
Observación natural, sin inspección	Medición controlada y penetrante
Inferencias de sus datos	Inferencias más allá de los datos
Subjetiva	Objetiva
Inductiva, descriptiva y Exploratoria	Confirmatoria, inferencial, deductiva
Orientada al desarrollo	Orientada al resultado
Datos "ricos y profundos"	Datos "sólidos y repetibles"
No generaliza	Generalizable
Holista	Particularista
Realidad dinámica	Realidad estática

Fuente: Elaboración propia.

3.5. Variables y operacionalización

Según Espinoza (2019) Explica que la operacionalización de variables trata del desglosamiento todo aquello que conforma la estructura de la hipótesis y de manera específica las variables lo cual determina la precisión de las dimensiones y a la vez los indicadores, lo cual deben permitir la observación directa y puedan ser medibles. También afirma que la operacionalización de las variables es fundamental porque por medio de ello se precisan los aspectos y elementos que se desean cuantificar, saber al dedillo y reconocer con el objetivo de poder llegar a una conclusión, para ello se recomienda; determinar el tipo de hipótesis que se ha formulado, corroborar si la relación entre las variables son coherentes y lógicas,

verificar que cada variable representa las características del problema de estudio y definir claramente cada variable y como se medirá cada una de ellas.

Así mismo, Bauce y et al. (2018) operacionalizar una variable teórica, es someterla a contrastación experimental, ello conlleva uno de los procesos de la metodología más habitual, ya que muestra las dimensiones e indicadores de las variables teóricas propuestas en la investigación, como el efecto de un proceso que relaciona la teoría con los hechos observables, por medio de la explicación o no de procesos deductivos esenciales. Este proceso está vinculado al tipo de técnica o metodología que se emplea para la recolección de los datos imprescindibles para responder a los objetivos de la investigación.

Según Ñuapas y et al. (2014) Nos expone que la operacionalización de las variables es un proceso metodológico que reside en argumentar las variables que determina el problema de la investigación, en el cual se recoge información de lo más general hacia lo más específico, para ello se divide la variable en dimensiones, indicadores, índices, ítem, entre otros, depende de la complejidad de las variables solo se aplicarían; indicadores, índices e ítem. Así mismo, la operacionalización es el proceso por el cual el investigador explica a detalle la definición de la variable que adoptara las categorías del estudio, esta varía de acuerdo al tiempo de investigación y diseño, no obstante, las variables tienen que estar claramente definidas y la operacionalización tienen que estar convenientemente definidas.

Analizaremos las dos variables con sus respectivas dimensiones, indicadores e índices, así como también la escala de medición.

Tabla 4. Variable 1: Ciclovía

N°	VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍNDICES	ESCALAS DE MEDICIÓN	NIVELES O RANGOS
1	Ciclovía	La intensidad de uso de la bicicleta varía de un lugar a otro bajo la influencia de los valores culturales, y los factores económicos, sociales, físicos y ambientales. La bicicleta, ha sido asociada a la idea de pobreza por la sociedad por ser el único vehículo al alcance de la mayoría de la población de escasos recursos económicos. Olivares (2021)	Para estudiar la ciclovía se descompone en sus dimensiones de conectividad, seguridad, continuidad de acceso y contaminación. Olivares (2021)	<p>Conectividad</p> <p>Seguridad</p> <p>Accesibilidad</p> <p>Reducción de la Contaminación</p>	<p>Promoción de la educación vial</p> <p>Generar redes de integración</p> <p>Lograr la intermodalidad vial</p> <p>Disminución de accidentes de tránsito</p> <p>Percepción positiva de seguridad</p> <p>Porcentaje bajo de criminalidad</p> <p>A una Movilidad sostenible</p> <p>A una transitabilidad urbana diferenciada</p> <p>Optima señalización vial</p> <p>Mejora de la calidad del aire</p> <p>Aumento de áreas verdes</p> <p>Acopio de residuos solidos</p>	<p>Conferencias, capacitaciones</p> <p>Mediante infraestructura adecuada</p> <p>Combinación de transportes</p> <p>Número de accidentes</p> <p>Mayor transitabilidad</p> <p>Porcentaje de asaltos</p> <p>Numero de bicicletas</p> <p>Movilidad con su propia vía</p> <p>Señales de tránsito ciclo vial</p> <p>Cantidad de contaminación</p> <p>M2 por persona</p> <p>Numero de recipientes de basura (tachos)</p>	<p>Muy de acuerdo (5)</p> <p>Algo de acuerdo (4)</p> <p>Ni de acuerdo Ni en desacuerdo (3)</p> <p>Algo en desacuerdo (2)</p> <p>Muy en desacuerdo (1)</p>	<p>Bueno (37-50)</p> <p>Regular (25-36)</p> <p>Malo (10-24)</p>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5. Variable 2: Estrategias de Regeneración Urbana

N°	VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍNDICES	ESCALAS DE MEDICIÓN	NIVELES O RANGOS
2	Estrategias de Regeneración Urbana	Son enfoques integrados en las políticas de desarrollo urbano, donde estas deberían constituir la base de un modelo adecuado, con una gama alta de actividades que proporcionan intervenciones escalonadas desde la regeneración de las áreas urbanas hasta la rehabilitación de un parque inmobiliario existente, es prestar atención especial a los ambientes menos favorecidos dentro del contexto global de la ciudad, también son objetivos que abordan un combinado de situaciones y lo asocian a la acción de regeneración urbana a una potencial reactivación del sector(Fernández y Rodrigo,2018).	La regeneración urbana consta de factores sociales, ambientales, económicos y de diseño, necesarios de estrategias individuales.(Fernández y Rodrigo,2018).	<p>Ambientales</p> <p>Sociales</p> <p>Económicos</p> <p>Urbanos</p>	<p>Disminución de co2</p> <p>Aumenta el Confort térmico</p> <p>Disminución del ruido</p> <p>Integración social</p> <p>Mejora la salud de los habitantes</p> <p>Calidad de vida a largo plazo</p> <p>Reducción del tiempo</p> <p>Potencia comercial activa</p> <p>Incremento de productividad</p> <p>Evita la congestión</p> <p>Promoción de la diversidad urbana</p> <p>Dimensión adecuada de vías</p>	<p>Número de vehículos Motorizados_por día</p> <p>A través de la temperatura</p> <p>Mediante el trafico</p> <p>Número de personas</p> <p>Con la actividad física</p> <p>Bienestar general</p> <p>En horas ganadas</p> <p>Incremento de negocios</p> <p>Eficiencia emocional</p> <p>Utiliza vías alternas</p> <p>Uso de suelo</p> <p>Por espacios(reglamento)</p>	<p>Muy de acuerdo (5)</p> <p>Algo de acuerdo (4)</p> <p>Ni de acuerdo Ni en desacuerdo (3)</p> <p>Algo en desacuerdo (2)</p> <p>Muy en desacuerdo (1)</p>	<p>Bueno (37-50)</p> <p>Regular (24-36)</p> <p>Malo (10-23)</p>

Fuente: Elaboración propia.

3.6. Población, muestra y muestreo.

Según Porras (2019) La población es todo el grupo o conjunto que se observara y que son el objeto del problema a considerar. Una población es finita si el proceso de conteo de las unidades que la componen puede completarse o si incluye un número reducido de medidas u visualizaciones. Y es infinita si el proceso del conteo de las unidades u objetos no se logra precisar o se desconoce.

En referencia a la muestra es la parte o subconjunto de una población. Subconjunto de medidas u observaciones tomadas a partir de una población determinada. Se usa una muestra por razones prácticas, económicas o de tiempo que no permiten considerar a toda la población.

Según Tamayo (2017) la población es el total de un fenómeno de estudio, que abarca la cantidad exacta o parcial que interviene en este fenómeno y que debe cuantificarse para un estudio integrando un conjunto N de entidades que participan de una determinada característica, y se le denomina la población por ser el total de las unidades de intervención (pobladores en este caso).

Según, Información Temática del Sistema de Gestión Territorial de san Borja 2019, el lugar o zona elegida para realizar las encuestas es la siguiente:

Los usuarios de la ciclovía ya sean visitantes o del lugar y a los vecinos que están rodeados por el circuito de ciclovía elegida, para tener como punto de referencia son las avenidas, San Borja Norte y San Borja Sur y para obtener una mejor precisión con la cantidad de personas que serán encuestadas, tenemos la aplicación de una formula.

Figura 2. Zona de estudio



Fuente: Google maps, elaboración propia.

Tabla 6. Grupo por edades y sexo.

Sexo	Total	Grupo de edades 2013				
		Niños	Adolescentes	Jóvenes	Adultos	Adultos mayores
Hombres	51,476	6,378	3,181	12,703	20,547	8,667
Mujeres	60,212	5,930	3,076	14,790	25,023	11,393
Total	111,688	12,308	6,257	27,493	45,070	20,060

Fuente: INEI (2014)

A continuación, para obtener una adecuada información solo se tomará en consideración aplicar el instrumento a residentes y visitantes (usuarios de la ciclovía) jóvenes de 15 años hasta adultos de 60 años y con plenas facultades mentales que utilicen la ciclovía.

Criterios de inclusión

- Personas de diferentes sexos.
- Adolescentes y adultos que visiten y utilicen la ciclovía con frecuencia.
- Adolescentes y adultos que residan en el lugar de estudio.
- Adolescentes y adultos que viven alrededor de la ciclovía

Criterios de exclusión.

- Delincuentes.
- Residentes que no superan los 15 años de edad.
- Personas mayores a 60 años.

Para la muestra estaremos utilizando la aleatorio simple donde seleccionaremos una cierta cantidad de pobladores (muestra) en la cual se realizará el proceso de datos y opiniones de residentes y usuarios de la ciclovía, sin ser necesario la recolección de datos de toda la población en general y se calcula con una formula.

Muestreo, para el cálculo de la muestra se utilizó la siguiente fórmula que aplicaremos a continuación que nos ayudara a obtener un resultado con mínimo margen de error de la cantidad de personas a encuestar.

Tabla 7. Media poblacional. Para una población desconocida

		$Z^2 S^2$	
e	4	e^2	Cuantitativa Escala de Razón
Z=95%	1.96		
S	15.5		
		<u>922.94</u>	
		16.00	
	n	57.68	

Fuente: Elaboración propia.

Al realizar el respectivo cálculo, reemplazando los valores y resolviendo la fórmula nos da un valor de $n = 57.68$, que redondeando se convierte en 58, el cual nos da a conocer que el número de nuestra muestra poblacional conocida es de 58 personas a encuestar.

Habiendo obtenido la muestra para el instrumento de las encuestas continuaremos con las técnicas e instrumentos de recolección de datos. Para ello necesitamos la técnica y una reunión de la información necesaria que se va a emplear en las encuestas, es decir nos ayudara a reflejar una buena opinión de los residentes y usuarios del lugar propuesto.

3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Se le denomina técnicas de investigación a las evoluciones e instrumentos en el abordaje y estudio de un fenómeno, persona, hecho o grupo social determinado. El objetivo de los investigadores es lograr a través de esto recopilar, analizar, examinar y exponer la información encontrada, es la partida para poder satisfacer el principal objeto de la investigación que es el obtener nuevo conocimiento y ampliar la ciencia (Artigas y Robles, 2010)

Técnica

La técnica es la encuesta y entrevista, y el instrumento viene hacer el cuestionario. La encuesta logra la adquisición de información de relevancia sociológica, a través de un cuestionario elaborado previamente, en el cual se puede conocer el juicio o valoración de un determinado sujeto que fue elegido en la muestra sobre un tema determinado, por otro lado, el cuestionario es un instrumento esencial de la observación en la encuesta, donde se puede medir una variable o más. sin embargo, en la entrevista mediante una conversación profesional se logra la recopilación de información, el logro de los resultados depende del nivel de comunicación entre el investigador y los participantes, depende del fin de la entrevista para que esta sea estructurada o no mediante el previo cuestionario elaborado (ramos, 2013).

Instrumento

El Cuestionario, es la práctica más universal y son utilizadas en todas las investigaciones sociales, urbanas, ambientales; sin embargo, es predominante en las investigaciones con enfoque cuantitativo. La entrevista, es preponderante su uso en las investigaciones cualitativas. (Chávez y *et al.*, 2015).

En esta investigación su usará cuestionario y entrevista, ya que está enfocada de manera cuantifica y cualitativa.

Tabla 8. Ficha técnica de la variable 1

Variable 1	: La ciclovía
Técnica	: Encuesta
Instrumento	: Cuestionario
Autores	: Quino Mori, Lully – Romero Delgado, Deyli
Año	2021
Extensión	: Cuenta con 12 ítems.
Significación	: La escala está conformada por 4 dimensiones y cada una de ellas está conformada por 3 indicadores y un índice cada uno, medio por el cual evaluaremos la valoración de los pobladores a cerca de la ciclovía, en el sector 6 y 7 de San Borja.
Puntuación	: Los encuestados podrán responder a la encuesta con los siguientes enunciados: Muy de acuerdo (5) Algo de acuerdo (4) Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3) Algo en desacuerdo (2) Muy en desacuerdo (1)
Duración	: 24 minutos.
Aplicación	: 58 habitantes del sector 6 y 7 de San Borja.
Administración	: solo una vez

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 9. Ficha técnica de la variable 2

Variable 1	: La ciclovía Estrategias de Regeneración Urbana
Técnica	: Encuesta
Instrumento	: Cuestionario
Autores	: Quino Mori, Lully – Romero Delgado, Deyli
Año	2021
Extensión	: Cuenta con 12 ítems.
Significación	: La escala está conformada por 4 dimensiones y cada una de ellas está conformada por 3 indicadores y un índice cada uno, medio por el cual evaluaremos la valoración de los pobladores a cerca de la ciclovía, en el sector 6 y 7 de San Borja.
Puntuación	: Los encuestados podrán responder a la encuesta con los siguientes enunciados: Muy de acuerdo (5) Algo de acuerdo (4) Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3) Algo en desacuerdo (2) Muy en desacuerdo (1)
Duración	: 24 minutos.
Aplicación	: 58 habitantes del sector 6 y 7 de San Borja.
Administración	: solo una vez

Fuente: Elaboración propia.

3.8. Confiabilidad y validez del instrumento.

Contando con las fichas técnicas realizadas, continuaremos a analizar el nivel de confiabilidad del instrumento, para el cual se utilizó el método del alfa de Cronbach. Se le denomina alfa de Cronbach a la media de la correlación entre las variables que conforman parte de la escala. Hay dos maneras de hacerlo, a partir de las varianzas (AC) o a partir de las correlaciones de los ítems (AC estandarizado) (Ruíz 2013).

Al proyecto de investigación se le realizó una prueba piloto.

Seleccionando así a 10 habitantes y usuarios de la ciclovía de manera aleatoria de la muestra de población a analizar.

Para analizar la confiabilidad al instrumento de la prueba piloto, se someterá el instrumento estadístico a una prueba de independencia a través del alfa de Cronbach.

Variable 1

Tabla 10. *Fiabilidad de la variable 1*

RESUMEN EL PROCESAMIENTO DE LOS DATOS			ESTADISTICAS DE FIABILIDAD		
		N	%	Alfa de Cronbach	N de elementos
CASOS	Validos	10	100,0	,820	10
	Excluidos	0	,0		
	Total	10	100,0		

Fuente: elaboración propia

En el software SPSS se ejecutó la prueba de confiabilidad de acuerdo al instrumento del cuestionario y se utilizó el coeficiente de Alfa de Cronbach del apartado de la variable 1, el producto como resultado es 0.820 lo que manifiesta que existe una muy alta consistencia interna.

Variable 2

Tabla 11. *Fiabilidad de la variable 2*

RESUMEN EL PROCESAMIENTO DE LOS DATOS			ESTADISTICAS DE FIABILIDAD		
		N	%	Alfa de Cronbach	N de elementos
CASOS	Validos	10	100,0	,816	10
	Excluidos	0	,0		
	Total	10	100,0		

Fuente: elaboración propia

En el software SPSS se ejecutó la prueba de confiabilidad de acuerdo al instrumento del cuestionario y se utilizó el coeficiente de Alfa de Cronbach del apartado de la variable 2, el producto como resultado es 0.816 lo que manifiesta que existe una muy alta consistencia interna.

Ya contando con los resultados de confiabilidad de las dos variables, continuaremos con la validación del instrumento.

Para ello, la validez del instrumento está avalada por tres asesores con grado de magister que revisaron cuidadosamente las redacciones de las dos variables con sus respectivas dimensiones y los ítems de investigación, con la finalidad de ser claros y concisos en las encuestas y cuestionarios para lograr una óptima recolección de datos.

Tabla 12. Validación por juicio de expertos.

EXPERTOS	APLICABILIDAD VARIABLE 1	APLICABILIDAD VARIABLE 2	PORCENTAJE
Arq. Mg. Víctor Manuel Reyna Ledesma	APLICABLE	APLICABLE	100%
Arq. Mg. Isaac Disraeli Sáenz Mori	APLICABLE	APLICABLE	100%
Arq. Mg. Mario R. Farfán Almeida	APLICABLE	APLICABLE	100%

Fuente: elaboración propia

3.9. Método de análisis de datos

Para el análisis de datos de la aplicación de instrumentos, surgirá la observación, crítica y tabulación. Se adaptará las técnicas estadísticas de representaciones graficas en porcentajes en barras y distribución de frecuencias para su posterior análisis cuantitativo, consideraremos lo siguientes pasos:

- Recolección de datos por medio de una encuesta a un grupo piloto.
- Procesamiento de información del plan de desarrollo concertado local 2017- 2021-del distrito de San Borja.
- Procesamiento de la información a través del programa SSPS versión 21 y Excel.
- A través del coeficiente del Alfa de Cronbach se midió la confiabilidad del instrumento.
- Para la estadística inferencial, es decir prueba de hipótesis se va a utilizar el coeficiente de Pearson.
- Aprobación del instrumento a través de un juicio de tres expertos, con grado de magister o doctor.
- Técnica de la observación para identificar el problema.
- Técnica de un análisis bibliográfico, para reforzar los términos metodológicos.

Estadística descriptiva

La estadística descriptiva o análisis exploratorio de datos, ayudan al objetivo de que sobresalga la estructura por medio de la representación de los datos. Hay diferentes maneras interesantes y sencillas de organizar los datos en gráficos que logre detectar las características inesperadas como también las características sobresalientes. Existe otra manera de describir los datos que consiste en resumirlos en uno o dos números que tratan de caracterizar el conjunto con la mínima pérdida o distorsión de información posible (Orellana, 2001).

Tabla 13. Baremos de Ciclovía

Niveles	Ciclovía	Conectividad	Accesibilidad	Seguridad	Reducción de la contaminación
Malo	10-23	3-7	3-7	3-7	3-7
Regular	24-36	3-7	3-7	3-7	3-7
Bueno	37-50	12-15	12-15	12-15	12-15

Fuente: elaboración propia

Es la rama de la estadística que manifiesta recomendaciones de cómo realizar un resumen de la información a través de gráficas, tablas, cuadros o figuras. Y la función de estas figuras es brindar información puntual de los resultados, las tablas de dan a evidenciar las tendencias y pueden ser “cajas con bigotes”, histogramas, puntos de dispersión o gráficos de líneas. Las imágenes ayudan a dar ejemplos de conceptos o reforzar hechos. La selección de una imagen o cuadro debe estar en función de los objetivos del estudio (Rendón, et.al. 2016).

Tabla 14. Baremos de Estrategias de Regeneración Urbana

Niveles	Ciclovia	Conectividad	Accesibilidad	Seguridad	Reducción de la contaminación
Malo	10-24	3-7	3-7	3-7	3-7
Regular	25-36	3-7	3-7	3-7	3-7
Bueno	37-50	12-15	12-15	12-15	12-15

Fuente: elaboración propia

Estadística inferencial

Esta estadística hace referencia a un grupo de métodos que permiten realizar predicciones acerca de características de un fenómeno sobre el cimiento de información parcial acerca del mismo. Los métodos de inferencia estadística nos permiten estimar el valor de una cantidad desconocida a modo propuesta o decidir entre 2 teorías contrapuestas cuál de esas dos brinda una mejor explicación de los datos observados (test de hipótesis). el objetivo final de cualquier estudio es aprender sobre poblaciones. Pero es netamente necesario y practico estudiar solo una única muestra de cada una de las poblaciones (Orellana,2001).

Los métodos de inferencia estadística usualmente utilizan mecanismos que le permiten lograr la deducción de ciertas pruebas de estimación puntual (intervalos de confianza), pruebas paramétricas (de diferencia de medias, proporciones, media, etc), pruebas de hipótesis y no paramétricas (prueba de chi-cuadrado). También son útiles el análisis de regresión y correlación, las series cronológicas, el análisis de varianza y otros. Finalmente, la estadística inferencial es sumamente útil en el análisis de tendencias y poblaciones para hacerse una posible idea de las reacciones y acciones de la misma de cara a condiciones específicas, esto es una aproximación posible al resultado final (Raffino,2021).

3.10. Aspectos éticos

Finalmente teniendo terminado el método de análisis de datos, culminaremos con analizar los aspectos éticos del proyecto de investigación.

Empezaremos mencionando que la recolección de datos que se realizó para esta investigación fue bajo la Norma APA de la 7ma generación y se da fe de que todas las fuentes citadas en esta investigación están regidas por la misma.

Por ende, la recolección de datos realizados en el campo mediante encuestas o cuestionarios, no ha sufrido manipulación alguna ni alteración, así mismo la encuesta fue sometida a anónima para proteger y no comprometer la identidad de los participantes, con el objetivo de encaminar de manera adecuada esta investigación

IV. RESULTADOS

ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS A LA POBLACIÓN ELEGIDA (USUARIOS Y VECINOS) EN EL DISTRITO DE SAN BORJA.

Resultados estadísticos de la primera variable.

Resultados estadísticos descriptivos de la variable ciclovía.

La variable ciclovía es percibida por los ciudadanos de San Borja como sigue: el 5.64% de los encuestados están en total desacuerdo con la ciclovía, el 5.99% de ellos están en desacuerdo, el 28.03% se abstienen de emitir algún grado de acuerdo o desacuerdo, el 33.16% están de acuerdo y el 27.18% manifestó estar totalmente de acuerdo con la actual manera de desarrollo de esta variable. En consecuencia, se puede afirmar que el 60.34% de los ciudadanos encuestados manifiestan estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con las dimensiones formuladas de la variable ciclovía. Ver Figura 3

Figura 3. Grado de acuerdo con la ciclovía



Fuente: SSPS 21.0
Elaboración: propia

Resultados descriptivos de la dimensión conectividad de la ciclovía y relación con las estrategias de regeneración urbana.

La dimensión conectividad de la ciclovía y relación con las estrategias de regeneración urbana que hace referencia a la promoción de la educación vial, a que se genere redes de integración y a lograr una intermodalidad vial es percibida por los ciudadanos del distrito de San Borja del siguiente modo: el 5.75% de los

encuestados están en total desacuerdo con la conectividad, el 13.22% de ellos están en desacuerdo, el 20.69% se abstienen de emitir algún grado de acuerdo o desacuerdo, el 29.89% están de acuerdo y el 30.46% manifestó estar totalmente de acuerdo con la actual manera de desarrollo de esta dimensión. En consecuencia, se puede afirmar que el 60.35% de los ciudadanos encuestados manifiestan estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con las dimensiones formuladas de conectividad de la ciclo vía. Ver Figura 4.

Figura 4. Grado de acuerdo con la conectividad de la ciclo vía.



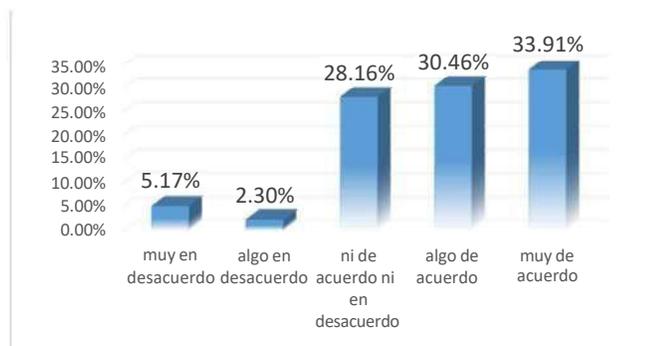
Fuente: SSPS 21.0
Elaboración: propia

Resultados descriptivos de la dimensión seguridad en la ciclo vía y su relación con las estrategias de regeneración urbana.

La dimensión seguridad en la ciclo vía y relación con las estrategias de regeneración urbana que hace referencia a accidentes de tránsito, percepción de seguridad y reducción de la criminalidad es percibida por los ciudadanos del distrito de San Borja de la siguiente manera: el 5.17% de los encuestados están en total desacuerdo con la seguridad en la ciclo vía, el 2.30% de ellos están en desacuerdo, el 28.16% se abstienen de emitir algún grado de acuerdo o desacuerdo, el 30.46% están de acuerdo y el 33.91% manifestó estar totalmente de acuerdo con la actual manera de desarrollo de esta dimensión. En consecuencia, se puede afirmar que el 64.37%

de los ciudadanos encuestados manifiestan estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con las dimensiones formuladas de seguridad en la ciclovía. Ver Figura 5.

Figura 5. Grado de acuerdo con la seguridad en la ciclovía

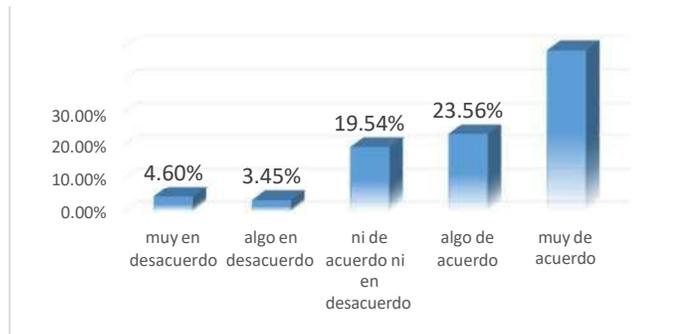


Fuente: SSPS 21.0
Elaboración: propia

Resultados descriptivos de la dimensión continuidad de acceso de la ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana.

La dimensión continuidad de acceso de la ciclovía y relación con las estrategias de regeneración urbana que hace referencia a una movilidad sostenible, a una transitabilidad urbana diferenciada y a una óptima señalización vial es percibida por los ciudadanos del distrito de San Borja de la siguiente manera: el 4.60% de los encuestados están en total desacuerdo con la seguridad, el 3.45% de ellos están en desacuerdo, el 19.54% se abstienen de emitir algún grado de acuerdo o desacuerdo, el 23.56% están de acuerdo y el 48.85% manifestó estar totalmente de acuerdo con la actual manera de desarrollo de esta dimensión. En consecuencia, se puede afirmar que el 72.41% de los ciudadanos encuestados manifiestan estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con las dimensiones formuladas de continuidad de acceso en la ciclovía. Ver Figura 6.

Figura 6. Grado de acuerdo con la continuidad de acceso en la ciclovía.



Fuente: SSPS 21.0
Elaboración: propia

Resultados descriptivos de la dimensión reducción de la contaminación en la ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana.

La dimensión reducción de la contaminación en la ciclovía y relación con las estrategias de regeneración urbana que hace referencia a mejorar la calidad del aire, aumento de áreas verdes y acopio de residuos sólidos es percibida por los ciudadanos del distrito de San Borja de la siguiente manera: el 5.17% de los encuestados están en total desacuerdo con la seguridad, el 1.15% de ellos están en desacuerdo, el 25.86% se abstienen de emitir algún grado de acuerdo o desacuerdo, el 33.33% están de acuerdo y el 36.21% manifestó estar totalmente de acuerdo con la actual manera de desarrollo de esta dimensión. En consecuencia, se puede afirmar que el 69.54% de los ciudadanos encuestados manifiestan estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con las dimensiones formuladas de reducción de la contaminación. Ver Figura 7.

Figura 7. Grado de acuerdo con la reducción de la contaminación en la ciclovía.



Fuente: SSPS 21.0

Elaboración: propia

Resumen de variables cuantitativas

En consecuencia, se puede afirmar que en primer lugar, con el más alto porcentaje de las 4 dimensiones es la accesibilidad, obteniendo el 72.45% de aprobación lo que reafirma que la ciudadanía encuestada cree que todos tenemos derecho a una movilidad sostenible, que se debería de promocionar y promover más el uso de la bicicleta ya que es el vehículo más sostenible del mundo con uno mismo y con el planeta, que todos debemos de conocer los beneficios abundantes que trae consigo la bicicleta, también es casi un clamor de ellos tener movilidad urbana diferenciada, que significa tener una única vía para el peatón, otra para el ciclista y finalmente una diferente para el vehículo motorizado, ese es uno de los mayores problemas que ellos lo evidencian en las encuestas ya que actualmente la ciclovía o se encuentra en la misma vía que el peatón o se encuentra en la misma vía que del vehículo motorizado, prácticamente se ha habilitado una ciclovía en donde antes únicamente pertenecían a peatón o vehículo, realizando la separación únicamente con señalización y el ancho de las mismas es demasiado corto por las mismas causas ya mencionadas, esto genera inseguridad a su percepción e incomodidad en los usuarios, y sin ser menos importante la señalización de la

ciclovía, que debería ser importante para identificar diferentes puntos de velocidad, de semáforo, de voltear en u , etc. La que hoy en día existe en san Borja, se hace conocer por los ciudadanos que no tiene una adecuada u optima señalización, lo cual deja preocupados a los ciclistas.

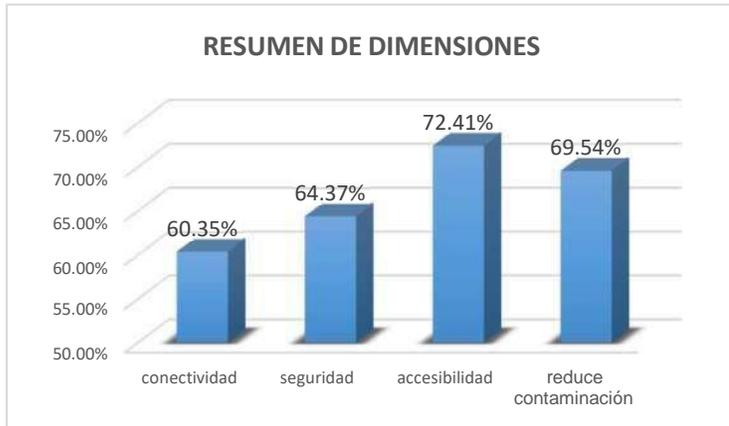
En segundo lugar, la dimensión más aceptada por la población y usuarios de bicicleta es la reducción de contaminación que este vehículo representa, con el 69,54%(70% redondeando) es una de las más reconocidas por ellos y no hay mucha diferencia con la primera variable(accesibilidad), tan solo una mínima cantidad de 2.5 puntos las distancia, eso quiere decir que van en una misma rama estas dimensiones, por ende la bicicleta además de no emitir gases contaminantes como el co2, de no representar contaminación sonora, del aumento de áreas verdes, de ser de accesibilidad económica para todos, de producir ahorro a los usuarios, de dar más posibilidades de integración social a la población, de ayudar a prolongar la esperanza de vida por el ejercicio físico realizado, del incremento de actividades que genera después de usarla, de la ayuda a la salud y de la mejor calidad de vida para los usuarios es sostenible con el planeta ayudando a reducir el calentamiento global que hoy en día es el problema mundial que más preocupación genera y busca una pronta solución.

En tercer lugar, con un 64.37 % que representa la variable seguridad, con más de la mitad de aprobación de personas encuestadas concuerdan que la bicicleta nos da una mayor percepción positiva de seguridad que el automóvil, afirman que el usar la ciclovía si reduce el número de accidentes, y por ende baja la tasa de criminalidad anual, ya que a más personas manejando por la ciudad hay menor posibilidad de ser víctimas del crimen ya que al tener lugares no concurridos o a solas es donde los malhechores actúan con más frecuencia y facilidad, pero en ambientes concurridos y con personas circulando esta posibilidad de ser víctima de algún delito se reduce y la bicicleta por ser un vehículo liviano, bastante flexible y con ancho mínimo no se presta para accidentes mayores, todo lo contrario ayuda a reducir los mismos.

Finalmente en el cuarto lugar, se encuentra la variable conectividad, que por lo observado con un 60.35% que también supera a la aprobación de más de la mitad de encuestados nos afirman que es vital la promoción de la educación vial, ahora que está en auge el manejar bicicleta, y que es necesario generar redes de integración con otros distritos, empezando por supuesto por las distritos colindantes o los distritos más concurridos y evitar lo que se vive ahora que las interconexiones son muy largas y tienen que pasar por las veredas o invadir la vía del automóvil para poder llegar a otra interconexión o a nuestro destino, por otro lado, al vivir en ciudades o distritos extensos como Lima y por supuesto San Borja no es lo ideal movilizarnos únicamente en bicicleta, lo equilibrado sería lograr la intermodalidad vial que consiste en funcionar la modalidad entre buses públicos y las bicicletas, es decir que en paradero de bus haya paradero de bicicleta también para así cuando desees ir a un lugar lejano dejas tu bici en el paradero y utilizas el bus y lo mismo al regresar, el deseo final sería que se logre la intermodalidad entre los vehículos eléctricos y la bici y se elimine todo vehículo con gases fósiles.

En conclusión se puede afirmar que todas las dimensiones pasan el 60% de aprobación, reafirmando que no tenemos ninguna dimensión de bajo nivel si no que pasan al regular y alto, lo cual nos lleva a deducir que la solución de las 4 dimensiones en conjunto es importante para la población, haciendo notar que se entrelazan entre sí y que la diferencia de importancia es mínima, lo cual indica que se podría atacar a las 4 en conjunto o lo aplicado a una tendrá repercusión o respuesta de las 3 faltantes. Ver Figura 8.

Figura 8. Resumen de dimensiones.



Fuente: SSPS 21.0

Elaboración: propia

ANÁLISIS CUALITATIVO DE LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS REALIZADAS A EXPERTOS QUE PARTICIPARON EN EL TEMA.

La evidencia aportada en este análisis complementa al análisis obtenido en la variable cuantitativa, con la percepción de los expertos con respecto a las dimensiones ambientales. También ha permitido un mejor conocimiento y comprensión a cerca de las dimensiones sociales y la integración social. De la misma manera aporta información sobre los factores económicos que se involucran y finalmente una relevante y potenciada apreciación a cerca de los factores urbanos.

Del análisis cualitativo de la entrevista realizada surgieron numerosos y diferentes aspectos vinculados con la disminución de la contaminación sonora de co2 y lograr el confort térmico y también con las visiones sociales para integración social, calidad de vida de la población y primordialmente la salud. Las percepciones e ideas que componen las diferentes dimensiones e indicadores provienen de la aportación explícita a las preguntas que se les planteó en la entrevista, así como la interpretación de sus aportaciones en relación a los aspectos que se están estudiando.

A continuación, presentaremos lo obtenido del análisis cualitativo de la entrevista. Al final expondremos una síntesis de las ideas más relevantes plasmadas en la entrevista.

Las ideas acerca de la disminución de co2 y la disminución del ruido (dimensión ambiental).

En esta dimensión se pudo concebir algunos aspectos aportados por los expertos en el tema. Estos aspectos estarán presentes en la dimensión ambiental.

La tabla 15 muestra las distintas ideas que se extrajeron del análisis del contenido de las entrevistas realizadas a los maestros.

Tabla 15. *Contenido de dimensiones ambientales.*

Temas	Experto 1	Experto 2	Experto 3
Disminución de co2	<ul style="list-style-type: none"> - La bici no emite co2. - La bici no contamina el medio ambiente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Evita transmisiones de co2. -Ciclovía reduce niveles de contaminación. - Lima tiene el aire más contaminado de Latinoamérica. - El parque automotor creció excesivamente. - Reducción de la expectativa de vida por co2. - Solución: bici y vehículos eléctricos. 	<ul style="list-style-type: none"> - La cultura de movilización en bici es primordial para no contaminar el medio ambiente. - Manejar bici reduce la contaminación de gases contaminantes.
Disminución del ruido	<ul style="list-style-type: none"> - No emite sonido la bici. - Que sea silenciosa es positivo para la población. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mayor contaminación sonora es por excesivo uso del auto particular. -Aumenta el estrés en las personas volviéndolas eufóricas. - San Borja es bastante afectado ya que es el corazón de conectores. -La ciclovía sola no es la solución, ya que la ciudad es extensa. -solución: movilidad intermodal 	<ul style="list-style-type: none"> - Ruido y tráfico es dañino para las personas. -Los más afectados son las zonas residenciales.

Fuente: Elaboración propia

Con respecto a la disminución del co2 los tres expertos coinciden en que el manejar o utilizar bicicleta tiene una nula emisión de co2, pero para que haya más usuarios y se pueda evitar las transmisiones de co2 es primordial promover la cultura de moverse en bicicleta. Al reducir las emisiones de gases aportamos a tener un menor nivel de contaminación, ya que en la actualidad Lima tiene el aire más contaminado de Latinoamérica, reduciendo así la expectativa de vida de los

habitantes, si antes tenían una esperanza de vida de 80 años ahora tendrán de 75 años, por esta contaminación de gases, al medio ambiente y al calentamiento global. Una de las soluciones sería utilizar vehículos sostenibles como la bicicleta y vehículos eléctricos que no tengan que utilizar combustibles fosilizados.

Con respecto a la disminución de ruidos uno de los expertos menciona que la bicicleta no produce sonido, es silenciosa lo cual es muy beneficioso para la población a diferencia de los vehículos que además logra que haya atascos(trafico) de vehículos, la contaminación sonora dice otro experto se da por el excesivo uso del auto particular, ya que el problema viene de muchos trasfondos, en primer lugar que las ciudades están hechas para los carros y no para ser caminable, un gobierno o autoridad está más preocupado en crear túneles, bypass , carreteras, etc. porque la población se moviliza mayormente en vehículos motorizados, por otro lado las empresas que ahora te dan más accesibilidad de obtener un vehículo más económico pero más contaminante y hasta hay empresas dedicadas a darte un vehículo con facilidades de pago, en cambio la bicicleta no hay empresas sobresalientes que estén interesadas en ayudarte a adquirir una de ellas, conociendo todos los beneficios que trae consigo.

La contaminación sonora aumenta el estrés en las personas, las descontrola, las vuelve eufóricas y es por eso que siempre están enojadas a la defensiva y eso causa aún más contaminación ya que todos empiezan a tocar el claxon y eso se descontrola, y en san Borja eso es demasiado elevado ya que por su ubicación es como un distrito de interconexiones, todos los vehículos pasan por allí al tener avenidas principales y secundarias de gran envergadura. Por ende, la solución no es únicamente la ciclovía o la bicicleta, los extremismos están de más ya que la ciudad es extensa y no puedes únicamente desplazarte en bici que si es posible pero no es lo ideal ya que no habría equilibrio, la idea sería la movilidad intermodal, logrando un equilibrio de movilidad por supuesto esto sería con vehículos eléctricos. Finalmente, en san Borja los más afectados por esta contaminación son las personas que viven en zonas residenciales según nuestro tercer experto.

Las ideas acerca de la integración social

El tener una bicicleta ayuda a eliminar la rutina y aporta a que el ser humano sea menos autónomo, tendríamos muchas más oportunidades de relacionarnos con las personas, de antes de ir a casa leer un libro en un parque, despejarse de los quehaceres cotidianos, llegar a tu casa tener un mayor incremento de actividad por el ejercicio realizado, por las nuevas conexiones realizadas y obviamente matar la rutina teniendo cada día nuevas posibilidades de empezar una nueva actividad, en cambio ir en un vehículo motorizado si deseas parar en algún lugar o comer un helado en un espacio público lo primero que harías es buscar un estacionamiento, y lo peor de todo es que no lo hay, tendrías que ingresar a una calle no tan concurrida para poder estacionarte y regresar por tu helado, entonces eso es un problema, en cambio la bicicleta por su tamaño, su fluidez, su peso no tendrías que pasar por todos esos problemas.

Tabla 16. *Contenido de integración social.*

Temas	Experto 1	Experto 2	Experto 3
Integración Social	<ul style="list-style-type: none"> - Interactuar con el entorno. - Mayor posibilidad de interactuar. - mejor accesibilidad a diferentes lugares. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mejora la integración social y calidad de vida a través de la salud. - Una actividad cíclica, hacer ejercicio, moverse ayuda a eliminar el estrés ayudando a la relación entre individuos. - Ayuda a tener actividades en lugares públicos y de esparcimiento eliminando la autonomía. - El 80% de hogares tiene al menos una bici en casa, ese es un buen pronóstico de integración. 	<ul style="list-style-type: none"> - La bici mejora la integración social y calidad de vida. - Hay una especie de confianza y respeto entre ciclistas. -Hablamos y nos integramos cada vez que nos encontramos en un semáforo o coincidimos en algún lugar.

Fuente: Elaboración propia

Utilizar la ciclovía aporta enormemente a la integración social, a interactuar con el entorno, con la gente cercana, con personas que no conoces, es decir tenemos mayor posibilidad de interactuar con las personas, ya que nos vemos directamente, no nos separa un espacio tan ancho como el vehículo, tenemos accesibilidad a diferentes lugares sin causar caos o intervenir en el desagrado de otros usuarios, entonces esto logra que interactuemos, nos conozcamos con diferentes personas que serían usuarios o en general, ya que no hay impedimento alguno u obstáculo que te separe, el usar bicicleta mejora la calidad de vida a través de la salud, hoy

en día en un alto porcentaje la gente muere por ataques cardiacos, por obesidad ya que son seres sedentarios, por la falta de ejercicio, lo cual moverse, desplazarse, despejarse ayuda a eliminar el estrés, volviendo al ser humano más amable, más razonable, más calmado y mejorando la integración entre ellos.

Por otro lado, beneficia a las personas brindando actividades en lugares públicos en esparcimiento en áreas verdes, mejorando notablemente la calidad de vida, la integración se da a través de usuarios en los semáforos, en lugares que coinciden, existe un respeto y confianza entre ellos.

Las ideas acerca de reducción de costos

Tabla 17. *Contenido de reducción de costos.*

Temas	Experto 1	Experto 2	Experto 3
Reducción de COSTOS	<ul style="list-style-type: none"> - Mínimo mantenimiento de bici. - Genera ahorro importante. - Gran diferencia entre costos vehiculares. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de costo sin ir a lo extremo. - Reduce costo de personas, pero no de empresas. - Transporte informal (combis, buses). - Equilibrio entre bici y transporte masivo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ahorro entre 300 y 400 soles mensual. - Viajes largos, pero con menos frecuencia.

Fuente: Elaboración propia

El empleo de bicicleta no tiene costo más que su mantenimiento que no es frecuente, por ende tenemos gran ahorro a diferencia de los vehículos motorizados que diariamente consume combustible dependiendo del lugar donde te desplaces, ese es un gasto frecuente, además de otros gastos de mantenimiento y más que no son muy frecuentes pero la diferencia es abismal comparado con la bici, esta reducción de costos beneficia al ciudadano pero no a las empresas ya que sus ingresos bajarían sustancialmente si menos personas utilizan un auto, entre estas empresas se encuentra, las de venta de vehículos, las de venta de combustibles, los lubricentros y más, entonces ningún extremo es ideal, lo que se debería realizar sería eliminar el transporte informal, como las combis, los buses y todo vehículo contaminante y se implementaría la bicicleta en conjunto con los vehículos eléctricos masivos como el tren y así se lograría el equilibrio entre estas diferentes movilidades, para viajes cortos la bici, la cual para viajes largos te conecta con un

vehículo eléctrico, ya que las ciudades o los distritos en Perú son extensos, y en un alto porcentaje las personas trabajan lejos de su vivienda.

Usar bicicleta genera un ahorro de 300 a 400 soles mensuales en tramo de lince a San Borja, entonces este ahorro es sustancial en una familia peruana, esto se ha dado con viajes largos que se realizan, pero no son frecuentes, son inter-diarios y hay muchos usuarios aplicando esta modalidad hoy en día, entonces ese ahorro valorado en una gran cantidad de personas sería de gran envergadura.

Las ideas acerca de evitar la congestión y opciones de movilidad urbana

La movilidad sostenible en estos últimos años ha sido uno de los temas del momento y más a partir de la emergencia sanitaria a nivel mundial, es allí donde empezó su auge hasta la actualidad, esto ha generado diversas reacciones en la sociedad tanto positivas como negativas, una de las más resaltantes es la abrupta improvisación de ciclovías, ya que no se contaba con una planificación, nuevamente se improvisó, se cortó vías vehiculares para crear nuevas con unas dimensiones preocupantes, en las cuales las veredas también son usadas como ciclovías, causando desorden, inseguridad, accidentes y por supuesto causando mala percepción en los nuevos usuarios y por consiguiente cada distrito está improvisando a conveniencia ya que no hay un master plan que abarque todo o un estudio previo para buscar la máxima optimización de las ciclovías. Lo favorable de esto es que las personas tienen muchos beneficios con uno mismo que es lo primordial, con el medio ambiente y con el planeta, lo que ha llevado a la población a realizar conciencia acerca de cuidar el medio ambiente, en especial en estos dos últimos años se encuentra gente preocupada por reducir el calentamiento global, la eliminación de gases y hacer crecer la esperanza de vida del ser humano.

Tabla18. Contenido de dimensión urbana.

Temas	Experto 1	Experto 2	Experto 3
Evita la congestión	<ul style="list-style-type: none"> - no contribuye al tráfico vehicular. - Flexibiliza el tráfico por su tamaño y fluidez. - Jamás se ha visto tráfico de bicicletas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cada año aumenta el nivel de adquisición de vehículos. -Entidades preocupadas por bypass, carreteras y no ciclovías. - Tiendas o empresas no promueven adquisición de bicicletas. - El parque automotor creció excesivamente. - Empresas han introducido vehículos más económicos, pero más contaminantes. 	<ul style="list-style-type: none"> - El tiempo de viaje en bici siempre es el mismo - optimización del tiempo disponible. -Reduce considerablemente el tráfico. -Ocupa menos espacio. - Ayuda a la puntualidad.
Opciones de movilidad sostenible	<ul style="list-style-type: none"> - De los transportes más sostenibles que existe. - Se debe promover el uso de bicicleta. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gente preocupada por la sostenibilidad. -las ciudades sostenibles usan la bici y el transporte eléctrico. - la bici es sostenible con el planeta y el ser humano. 	<ul style="list-style-type: none"> - Al inicio rechazo e indiferencia. -La percepción sobre la bici crece favorablemente. -Conveniencias en salud, economía, te activa, y no hay tráfico. -Te devuelve la felicidad de cuando eras niño.

Fuente: Elaboración propia

Jamás se ha visto tráfico de bicicletas, por su tamaño, por su flexibilidad, fluidez y peso, la bici ayuda a eliminar el tráfico, es muy importante utilizar movilidad sostenible ya que en nuestro país cada año aumenta el nivel de adquisición de un vehículo, el parque automotor está al borde del colapso, los peruanos nos movilizamos en vehículos motorizados, aún existe el rechazo y la indiferencia a la bicicleta y algunos prejuicios sociales, como todo lo nuevo pero está causando un buen impacto y cada día tenemos más usuarios, tanto así que ya existen algunos planes de ciclovías que se están trabajando y algunas propuestas que esperan su aprobación, también ha salido un reglamento básico para el uso y unas condiciones a cumplir por seguridad, esto demuestra que poco a poco se eliminara la creación masiva de circuitos vehiculares para construir una ciudad más caminable, con áreas verdes, ciclovías, lugares de esparcimiento, donde podamos ser como Ámsterdam u otros países potencialmente sostenibles, donde más del 70% de la población se moviliza en bicicleta así la ciudad cambia y vuelve al orden que debe tener que es poner en primer lugar al peatón, seguido del ciclista, luego la movilidad eléctrica y finalmente el vehículo motorizado.

La bici es el transporte más sostenible que existe en el mundo, se debería apostar por la bicicleta, motivar a usarla, implementar las ciclovías, aumentar los kilómetros y promocionarla para que todos conozcan y disfruten de los beneficios que tiene, como la optimización del tiempo ya que viajar en bici siempre tiene el mismo tiempo, ayuda a fortalecer valores como la puntualidad ya que no habrá barreras como el tráfico para ser diferente, beneficios económicos, beneficios de salud, beneficios de autocuidado, etc. Las ciudades sostenibles únicamente utilizan vehículos sostenibles y no tendría porque no funcionar en nuestro país ya que, en varios, si funciona y en un muy buen porcentaje, y aportaríamos a la sostenibilidad del planeta y el ser humano. Finalmente manejar bici nos lleva a la felicidad llevándonos a recuerdos y hacernos sentir como niños.

RESUMEN DE LAS VARIABLES CUALITATIVAS

En síntesis, a las variables de regeneración urbana los tres entrevistados y expertos en el tema confirman que en la dimensión ambiental, la bicicleta como vehículo es la mejor opción, ya que es sostenible con uno mismo que es lo más importante y con el planeta (medio ambiente) al no emitir ningún gas contaminante o generar contaminación de ruido y lo más relevante es que mejora la calidad de vida, en sociales todos coinciden que te a más posibilidades de relacionarte con los demás, de integrarte a un lugar además de conectarte con el entorno, en el aspecto económico se ahorra entre 300 a 400 soles mensuales, que es una suma importante, y que el reducir costos no sea extrema sea equilibrado entre usuarios y empresas dedicadas a este rubro, en el aspecto urbano jamás se ha visto tráfico de bicicletas todo lo contrario ayuda a reducir el tráfico y finalmente es un vehículo maravilloso por sus beneficios en salud, economía, medio ambiente, autosostenibilidad del ser humano y más.

Tabla 159. *Triangulación de datos cualitativos y cuantitativos.*

Temas	Datos Cuantitativos	Datos Cualitativos	Triangulación
CONECTIVIDAD DE CICLOVÍA CON ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN URBANA	El 60.35% aprueba esta variable con sus dimensiones, concluyendo que el uso de la bicicleta si promueve la educación vial, la infraestructura ideal ayuda a conectar con otros distritos y están de acuerdo con la movilidad intermodal.	Manejar bicicleta no genera contaminación, no emite gases, no tiene ruido, siendo totalmente beneficioso para la población y mejorando la calidad de vida.	El 60.35% concuerda que manejar bicicleta en una ciudad conectada con intermodalidad vial ayuda a mejorar la calidad de vida de las personas por los diferentes beneficios con los que cuenta en muchos aspectos y que hacerlo genera una educación vial a la población que recién se está incorporando
SEGURIDAD DE LA CICLOVÍA CON ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN URBANA	El 64.37% está de acuerdo con estas dimensiones, teniendo por resultado que la bicicleta tiene una percepción positiva de seguridad, que disminuye el nivel de accidentes y criminalidad en la zona.	La bicicleta nos da mayor posibilidad de relacionarnos con nuestro entorno, de interactuar, de tener más espacios caminables y eliminar la autonomía.	El 64.37% de la población afirma que con la bicicleta mejoramos la seguridad, evitando accidentes y la criminalidad además de relacionarnos más con nuestro entorno, interactuar con la población y eliminar así la autonomía personal.
LA CONTINUIDAD DE ACCESO DE LA CICLOVÍA CON LAS ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN URBANA	El 72.41% de la población concuerda en que se debería tener una continuidad de acceso, es casi un clamor del usuario, están de acuerdo en que tenemos derecho a una movilidad sostenible y que se necesita una mejor señalización en las ciclovías.	La bicicleta genera ahorros importantes, pero todo al extremo no es adecuado, lo ideal sería crear un balance entre la bicicleta y el vehículo eléctrico, para tener equilibrio entre usuarios y empresas, al final todo es una unión.	Las dimensiones con más aceptación sin duda son estas, con un 72.41% piden la continuidad de acceso de las ciclovías, que tengan optima señalización y que sea un derecho la movilidad sostenible, que trae consigo ahorros importantes a los usuarios, pero con equilibrio con las empresas.
LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL CON LAS ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN URBANA	El 69,54 % afirma que utilizar bicicleta mejora la calidad del aire, se crea más áreas verdes y que se debe utilizar los lugares de acopio de residuos sólidos encontrados en la ciclovía.	La bici aporta a la disminución de tráfico y ella no la genera, la puede adquirir todo el mundo y es la mejor movilidad sostenible actualmente que existe. Necesita apostarse, promocionarse, implementarse y aumentar su uso.	El 69,54 % concuerda en que la bicicleta ayuda a disminuir considerablemente el tráfico que afecta en todos los aspectos a las personas, que la bici necesita ser más conocida y utilizada y que así tendremos mejor calidad de aire y más áreas verdes.

Fuente: Elaboración propia

v. Discusión

A continuación, se expondrán las discusiones, de acuerdo a los resultados de los instrumentos de evaluación y medición contrastados frente a los objetivos de la presente investigación.

Con respecto al objetivo principal, el cual es determinar la relación entre la ciclovía y las estrategias de regeneración urbana. Según el resultado cuantitativo y cualitativo evaluado, según las encuestas y entrevistas, si se relaciona, nos muestra que el 60% de la población tiene una mayor aceptación al uso de las ciclovías, como estrategia de regeneración, tomando en consideración la conectividad, seguridad y la accesibilidad, esto ayudaría a poder transportarse con más facilidad y mejorar la calidad de vida. Tal cual como lo muestra Ponce, *et al.* (2016) en su proyecto titulado “Desarrollo de un sistema de movilidad sostenible, mediante la implementación de una red integradora de ciclovías que conecten los distritos de San Borja, San Isidro, Miraflores, Surco y Surquillo”, ya que nos expone que el uso de la bicicleta como medio de transporte no motorizado permite mejorar la transitabilidad de las personas, permitiendo que las mismas obtengan beneficios en salud, en economía y aportando asimismo al cuidado del medio ambiente.

Tal cual la dimensión ambiental, la bicicleta como vehículo es la mejor opción, ya que es sostenible con uno mismo que es lo más importante y con el planeta. De esta manera se comparte el resultado que expone Santos y Yaguana (2019) en su trabajo titulado “Análisis y propuesta para la regeneración urbana de la avenida 3 NE del sector Vergeles, Guayaquil”, en el cual nos menciona que permitiendo la interacción de la población se incrementa la actividad productiva de sus habitantes. Así mismo se ha dotado espacios de área verde como parte importante en la regeneración urbana del sector que además de mejorar ambientalmente aumenta su belleza paisajística.

Ponce *et al.* y Santos y Yaguana, nos muestran que el uso de la bici mejorar la transitabilidad de las personas, y esto trae consigo la oportunidad de incrementar los beneficios en el aspecto de salud, en economía y el medio ambiente.

Con respecto al primer objetivo específico, el cual es determinar la conectividad de la ciclovia con las estrategias de regeneración urbana, según los resultados obtenidos del instrumento de medición, las encuestas y entrevistas, el 60.35% concuerda que manejar bicicleta en una ciudad conectada con intermodalidad vial ayuda a mejorar la calidad de vida de las personas en la avenida San Borja, por los diferentes beneficios con los que cuenta en muchos aspectos y que hacerlo genera una educación vial a la población que recién se está incorporando. Estos datos se relacionan según lo expuesto por Fernández (2021) en su investigación titulado “Recuperación del espacio público como estrategia de regeneración urbana del distrito de Castilla -Piura, “ evaluó que la reducción del tránsito vehicular se relaciona de manera directa y es significativa con la regeneración urbana del distrito de Castilla , la importancia de la misma radica en la necesidad de contar con un reordenamiento del transporte público y privado para hacer un mejor uso del espacio público, la priorización del peatón frente a la presencia del automóvil se sustenta en que se disfrutaría mejor la vida en la ciudad si pudiera caminar sin temor de cruzar la calle, la percepción de inseguridad en la ciudad trae como consecuencia que, para la población es importante contar con una ciudad con menos presencia de vehículos..

Según esta idea, se tiene que el 29.89% están de acuerdo y el 30.46% manifestó estar totalmente de acuerdo con la actual manera de desarrollo de una ciudad conectada con intermodalidad vial, en comparación a Betancourt (2018) en su trabajo de investigación titulado “Diseño de una ciclovia en la ciudad de Loja” en la Universidad Internacional del Ecuador – Loja, el cual nos expone como resultado que un 87% respondieron que utilizarían la ciclovia si esta ofreciera espacios aptos con circuitos especiales, estacionamientos y seguridad, a diferencia del 72% de las personas encuestadas respondieron que utilizan la bicicleta actualmente para movilizarse y no son respetadas, además la población encuestada no utiliza la bicicleta por varias razones, es decir que en un 38% no cuentan con bicicleta, un 20% indica que no hay espacios adecuados ni aparcamientos, un 14% no utilizan por la topografía y en un 27% no utilizan por el peligro de circular en las vías. De

todos los encuestados solo el 23% refieren que utilizan la bicicleta como recreación, es decir fuera de la ciudad en lugares como parques, senderos, etc.

Bajos los fundamentos de Fernández y Betancourt, se considera que la percepción de seguridad de andar en bici sería buena si es que se reduce la cantidad de presencia de transporte motorizado ya que actualmente existe un alto porcentaje de espacio para el transporte motorizado y se reduce la importancia de poner espacios para el uso exclusivo de transporte no motorizado.

Con respecto al segundo objetivo específico, el cual es determinar si la seguridad en la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana en la avenida San Borja, 2021. según los resultados obtenidos del instrumento de medición, las encuestas y entrevistas, damos por consecuencia directa al igual lo que menciona Chiara (2020) es su tesis titulada “Movilidad urbana no motorizada y su incidencia en el desarrollo sostenible” el cual refiere y coincide que la cultura preventiva en seguridad ciudadana de movilidad urbana, puede ser muy eficaz en el desarrollo sostenible de Lima Metropolitana; en medida que se implemente ciclovías en las que se puedan reflejar dimensiones adecuadas, a la vez se podrá promover en los centros educativos la educación vial por ser un problema de salud pública, para que puedan aplicar de manera efectiva y competente las reglas de tránsito ciclo vial, medidas preventivas en seguridad ciudadana de movilidad urbana, el respeto de los conductores de distintos medios de transporte frente a la vulnerabilidad de los ciclistas y personas que se transportan en vehículos no motorizados.

Siguiendo la misma idea, en consecuencia, se tiene que el 64.37% de los ciclistas y vecinos que viven en la Av. San Borja Norte y Sur que fueron encuestados, afirman que con la bicicleta mejora la seguridad del lugar. Estos resultados coinciden con los resultados expuestos por Haro (2015) en su trabajo de investigación titulado “Propuesta de un diseño de ciclovía en la ciudad de Latacunga”. El cual menciona que la falta de vías exclusivas con un 34% y la inseguridad vial con el 27% de la población encuestada son los principales motivos

por los cuales la población de Latacunga no opta por la bicicleta como un medio de transporte diario.

Bajo los argumentos de Chiara y Haro, se considera que una ciclovía debe ser estudiada y analizada para poder ejecutar un proyecto con condiciones espaciales, atrae la necesidad de usar la bicicleta como medio de transporte diario, debido que actualmente no hay exclusividad para ello.

Con respecto al tercer objetivo específico el cual es determinar la continuidad de acceso de la ciclovía con las estrategias de regeneración urbana, según los resultados obtenidos del instrumento de medición, las encuestas y entrevistas, la dimensión con más aceptación es sin duda esta, que con un 72.41% los usuarios piden la continuidad de acceso de las ciclovías, que tengan optima señalización y que sea un derecho la movilidad sostenible, ya que trae consigo ahorros importantes a los usuarios, pero en equilibrio con las empresas, sin llegar a extremos. Estos datos coinciden con el trabajo realizado por Palomino (2020) titulado “Diseño de una red de ciclovías urbanas y rurales como alternativa de mejoramiento de la transpirabilidad en una ciudad del sur del Perú – Andahuaylas – Apurímac”, expone que existen problemas paralelos como el abandono a la infraestructura vial, las malas señalizaciones y falta de educación vial en los usuarios, por lo que es necesario realizar un estudio, para brindar una alternativa de solución. En una comparación con otros estudios donde también hicieron uso de ciclovías como alternativa de solución, se observó que la causa principal del problema es la aglomeración e infraestructura vehicular.

Teniendo esta idea, se coincide con Beatriz V. (2018) en su trabajo de investigación titulado; “Las ciclovías de la ciudad de Malargüe: conectividad, eficiencia y confort bioclimático”, que nos expone que es posible pensar no solo en incorporar señalización sino también en mobiliario urbano, estaciones saludables, cestos de residuos o simplemente árboles y arbustos. El incorporar vegetación, es decir plantar árboles y elementos ornamentales en diferentes espacios públicos, contribuyen a mejorar el paisaje y la calidad ambiental de un lugar.

Palomino y Beatriz, nos muestran que para un buen flujo ciclo vial, se debe considerar la señalización, la infraestructura, mobiliarios y áreas verdes que contengan espacios de integración, de esta manera, el flujo en la ciclovía aumenta y existe un espacio exclusivo para integración intrapersonal.

Con respecto al cuarto objetivo específico, el cual es determinar si la disminución de la contaminación ambiental se relaciona con las estrategias de regeneración urbana. Según los resultados obtenidos mediante los instrumentos de medición, nos muestra que el 69,54 % concuerda en que la bicicleta ayuda a disminuir considerablemente el tráfico que afecta en todos los aspectos a las personas, que la bici necesita ser más conocida y utilizada y que así tendremos mejor calidad de aire y más áreas verdes, esto coincide con lo que dice Sagastegui (2016) en su trabajo de investigación titulado “Análisis de movilidad urbana y sistema de transporte sostenible en la ciudad de Trujillo. Provincia Trujillo. La Libertad” el cual nos expone como resultado de investigación que la bicicleta es el medio de transporte más eficaz y barato en una ciudad. En las distancias medias, la bicicleta es mucho más rápida que el vehículo motorizado (automóvil, taxi, bus, moto, mototaxi) y por ejemplo aventaja a la moto en que no contamina, no hace ruido y no gasta combustible. Además, el usuario de la bicicleta disfruta, por lo general, de una mejor salud física y mental.

Siguiendo esta idea, en este trabajo de investigación, se comparte con lo expuesto por Araneo (2016) en su trabajo de investigación titulado “Impacto de las Ciclovía en Argentina” los resultados revelan que la construcción de la ciclovía ayudó a reducir 41.66 CO₂ toneladas equivalentes de CO₂, en otra calle se redujeron 58.45 toneladas equivalentes de CO₂ y en el tercer lugar de intervención, una reducción de 65.22 toneladas equivalentes de CO₂. Sumando las tres intervenciones obtenemos un ahorro de hasta 165.32 toneladas equivalentes de CO₂ en el año posterior a la construcción de las ciclovías, es decir una disminución de 0,6% en comparación.

Sagastegui y Araneo, nos muestra que el uso de la bici no hace ruido y no gasta combustible, además, el usuario disfruta, por lo general, de una mejor salud física y

mental. Y se reduce cantidades considerables de CO₂ provenientes del transporte motorizado.

Finalmente se tiene la aceptación de una ciclo vía como medio de estrategia de regeneración urbana, tomando en cuenta los resultados de los pobladores, ya que ellos expresaron que se necesita conectividad vial, para que de esta manera ayude a mejorar la calidad de vida, también mejoran la seguridad de poder transitar por una ciclo vía, con todos los elementos de accesibilidad y reducción de la contaminación. Se tiene también que el mayor porcentaje de personas, prefieren un lugar inclusivo y sostenible, optando por mejorar la fluidez del transporte en bicicleta. Considerando estos puntos se tiene que la ciclo vía tiene una relación aceptable como estrategia que aporta positivamente a la regeneración urbana.

VI. Conclusiones

A continuación, como conclusión al problema general, que menciona de qué manera la ciclo vía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021 en la avenida San Borja, tenemos que si se relaciona y que el 60% de las personas confirman que el uso de ciclo vía aporta eficazmente como estrategia de regeneración urbana, tomando en consideración la conectividad, seguridad y la accesibilidad, esto responde al problema del transporte, que ayudaría a poder desplazarse con más facilidad y mejorar la transitabilidad urbana, haciéndola más sostenible.

En cuanto al primer problema específico el cual es de qué manera la conectividad de la ciclo vía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana, tenemos que si se relaciona y que el 60.35% de las personas aprueban que la conectividad en la ciclo vía aporta de manera eficaz como estrategia de regeneración urbana ya que ellos consideran que es factible poder manejar bicicleta en una ciudad conectada con intermodalidad vial, esto responde al problema que surge en base a la conectividad, ya que una ciudad conectada con otras, no solo beneficiaría a un sector, sino a varias ciudades, teniendo esto como una oportunidad de mejoramiento masivo de ciudades. También se considera a esta alternativa un plan de que promueva la accesibilidad sencilla de bicicletas y que pueda tener un espacio de aparcamientos, mejorando así el transporte no motorizado interdistrital.

Así mismo, tenemos el segundo problema específico que es de qué manera la seguridad en la ciclo vía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana, como respuesta al problema, se tuvo que el 64.37% de los ciclistas y vecinos encuestados, nos muestran que la seguridad en la ciclo vía está correctamente relacionada como medio estratégico de regeneración urbana, el cual tiene como objetivo buscar una correcta educación vial que contribuya de manera efectiva y competente las reglas de tránsito ciclo vial. Ya que los entrevistados muestran que la falta de educación y espacios exclusivos pueden vulnerar el transporte de personas que transitan en bicicleta, por ello, surge la necesidad de poner énfasis a la cultura del transporte motorizado, frente al transporte no motorizado en las intersecciones viales que se proponen en un planeamiento de transporte. De esa

manera, el porcentaje de accidentes pueda ser reducido, y sea seguro transitar por la ciclovía.

De este modo, el tercer problema específico el cual es de qué manera la continuidad de acceso de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana, el 72.41% de encuestados, nos muestra que una de las estrategias de regeneración urbana es la continuidad de acceso en la ciclovía, la cual responde al problema específico planteado, para ello los resultados muestran que esta estrategia tiene que considerar como prioridad una óptima señalización y movilidad sostenible, que pueda traer consigo la alternativa de poder reducir costos en cuanto a la movilidad se refiere, así mismo, los resultados muestran que se tiene que considerar el hecho de tener mobiliarios, áreas verdes, haciendo del distrito una ciudad eco amigable, inclusiva, en el cual el transporte por la ciclovía sea una experiencia satisfactoria, así poder promover e influenciar el uso de andar en bici.

Finalmente, el cuarto problema específico; que afirma, de qué manera la disminución de la contaminación ambiental se relaciona con las estrategias de regeneración urbana, se tiene que los resultados arrojan que el 69,54 % de encuestados nos muestra que si tiene una relación frente a las estrategias que regeneran una urbanización. Se afirma que el uso de la bicicleta tiene que tomar un rol más importante en el transporte urbano, ya que el uso de la misma, tiene muchas ventajas, y aportar positivamente a mejorar la calidad de aire, teniendo más áreas verdes. Ya que el uso de la ciclovía ayuda a reducir toneladas de CO₂, que hoy en día emanan los vehículos motorizados, trayendo consigo que Lima sea una ciudad gris. Es por ello, que, con el uso y la promoción de una alternativa de transporte sostenible y eco amigable, se tendrá una ciudad más inclusiva y sostenible en referencia al transporte urbano.

VII. Recomendaciones

En el objetivo general, se recomienda al Gobierno Distrital de San Borja, se tome en cuenta esta investigación para la toma de decisiones sobre las estrategias de regeneración urbana con respecto a las ciclovías, considerando la conectividad, la seguridad, la accesibilidad y el medio ambiente, ya que mejoran la transitabilidad urbana y ayudan a desplazarse con mayor facilidad, convirtiéndose en un distrito sostenible.

En el primer objetivo específico, se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) realizar un Manual para la construcción de ciclovías tomando en cuenta la conectividad y teniendo claro que una ciudad conectada y con intermodalidad vial beneficia al mejoramiento masivo de ciudades que se encuentran al rededor, y que tener una interconectividad distrital une a las personas y ayuda a conectarse con el entorno.

- En el segundo objetivo específico, también se le recomienda al MTC, poner más énfasis en cuanto a hacer de conocimiento y concientizar a la población sobre la cultura del transporte no motorizado, las reglas de tránsito vial para generar una educación vial y poder brindar a través de ello seguridad a los usuarios de la ciclovía al momento de transportarse y reducir por ende el porcentaje de accidentes de tránsito.
- En el tercer objetivo específico, se les pide tomar como prioridad la continuidad de acceso considerando la óptima señalización de la ciclovía, generar áreas verdes y considerar mobiliario urbano para generar ciudades eco amigables y así poder lograr que transitar en bicicleta sea una experiencia satisfactoria e ir promoviendo e influenciando el uso de la misma, ya que genera ahorros importantes en el usuario y que, frente a un tráfico insostenible diario, el uso de ciclovía sería alternativa de solución.

En el cuarto objetivo específico, se recomienda a las entidades locales y regionales (municipalidades) se realice campañas dando a conocer los múltiples beneficios de la bicicleta como movilidad sostenible, para mejorar la calidad ambiental, la salud, y notablemente reducir la contaminación ambiental, sonora, disminución de co2, etc.

y sobre todo dejar los prejuicios sobre los ciclistas para así contar con un transporte urbano sostenible evitando tener una ciudad gris en la cual vivimos actualmente.

Finalmente se recomienda a las ONG, las Universidades, a los futuros investigadores, inducir y proponer estrategias de regeneración urbana principalmente lo referente a conectividad en la ciclovía, que promuevan la elaboración de proyectos que fomenten la movilidad sostenible dando a conocer a profundidad el tema de la bicicleta y sus múltiples beneficios con uno mismo y con el planeta.

I. REFERENCIAS

Acosta, M. (octubre, 2004). Estrategias de transporte sustentable. Revista Cifra de la Frontera Espacial. Recuperado de https://www.academia.edu/404691/ESTRATEGIAS_DE_TRANSPORTE_SUSTENTABLE_R_R

Alarcón, R. (2015). Sostenibilidad social como resultado de intervenciones participativas. El caso del barrio san francisco de la comuna del bosque en el marco del programa quiero mi barrio. Recuperado de: <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/130316/sostenibilidad-social-como-resultado-de-intervenciones-participativas.pdf;jsessionid=9A97AA1BC177E89C97FD83D6CD977D3F?sequence=1>

Araneo, M. (2016). Impacto de las ciclovías en Argentina. (Tesis de maestría). Recuperado de: <http://repositorio.utdt.edu/handle/utdt/2359>

Artigas, W. y Robles, M. (2010). Metodología de la investigación: Una discusión necesaria en Universidades Zulianas. Recuperada de: <http://www.revista.unam.mx/vol.11/num11/art107/art107.pdf>

Ávila, K. y Herrera, M. (2019). Proyección de una red de ciclo carriles para integrar la comunidad universitaria con la ciclo infraestructura existente de la ciudad de Girardot, como alternativa de mejoramiento de movilidad, ambientalmente sostenible y cultural (Tesis de titulación). Recuperada de <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/5573>

Baena G. (2017) Metodología de investigación. Recuperado de http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf

Bahillo, T. (2019). Manual de buenas prácticas y estrategias de regeneración urbana integral en barrios consolidados (Tesis de maestría). Recuperada de <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/39150>

- Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Recuperado de
Sostenibilidad Urbana en América Latina y el Caribe. BID
<https://publications.iadb.org/es/publicacion/16383/sostenibilidad-urbana-en-america-latina-y-el-caribe>
- Barreto, M. y González. A. (2019). Propuesta del trazado de rutas para ciclovías en la zona urbana de la ciudad de Cuenca (Tesis de titulación). Recuperado de
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/14332/4/UPS-CT007041.pdf>
- Baruzzi, A. et al. (2015). Política ciclo inclusivo en la ciudad de Córdoba. Recuperado de Acta Académica - Política ciclo inclusivo en la ciudad de Córdoba (aacademica.org)
- Bauce, G. y et al. (2018) Operacionalización de variables. Revista del Instituto Nacional de Higiene “Rafael Rangel”, 2018; 49(2). Recuperado de:
<https://docs.bvsalud.org/biblioref/2020/05/1096354/operacionalizacion-de-variables.pdf>
- Bautista, A. (2018) Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el microsistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia. Revista Perspectiva Geográfica, vol. 23-pp.123. Recuperado de:
<https://revistas.uptc.edu.co/index.php/perspectiva/article/view/8058/6513>
- Beatriz, I (2018). Las ciclovías de la ciudad de Malargüe: Conectividad, eficiencia y confort bioclimático. Recuperado de
<https://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/831>
- Betancourt, D. (2018). Diseño de una ciclovía en la ciudad de Loja (Tesis de titulación). Recuperada de <http://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/1063>
- Caetano, J. y Stocker, S. (noviembre, 2019). Bicicleta e integração intermodal: estudo para implantação de ciclovias de ligação em cascavel/p. Recuperado de <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=2&sid=06f893a7-464d-43c69e19791302bb0f6f%40pdcsessmgr02&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=144915956&db=bth>

- Castillero (2021) Técnicas de investigación social. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/7977?show=full&locale-attribute=es>
- Castillo, S. (2018). Uso de suelo ¿Qué es? Recuperado de <https://scsarquitecto.cl/uso-de-suelo-que-es/>
- Caudillo, J. (2021). Ciclismo urbano como parte del plan de movilidad sostenible y modelo de negocio (Tesis de maestría). Recuperada de <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/35469/1/Juan%20Caudillo.pdf>
- Chávez, S. y et al. (2015) Principios éticos de la práctica médica: validación de un instrumento de medición de su percepción. Recuperado de <https://www.medigraphic.com/pdfs/conamed/con-2015/con153e.pdf>
- Chagoya, E. (julio, 2018) *Métodos y técnicas de investigación*. Revista Gestipolis. Recuperado de <https://www.gestipolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>
- Chiara, M. (2020). Movilidad urbana no motorizada y su incidencia en el desarrollo sostenible (Tesis de doctorado). Recuperada de <http://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/UNFV/4198/CHIARA%20GA%20LVAN%20%20MANUEL%20%20DOCTORADO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Del Carmen, I. (2012). La regeneración del espacio público en Iberoamérica: evaluación de las estrategias implementadas (Tesis de doctorado). Recuperada de <http://polired.upm.es/index.php/territoriosenformacion/article/view/1989>
- Dextre J., J. (2014). Movilidad en zonas urbanas. Recuperado de <https://www.fondoeditorial.pucp.edu.pe/impresos/109-movilidad-en-zonas-urbanas-.html>

Diez, E. et al. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe; Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Cicloinclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>

Dopico, J. e Iglesias, G. (2010) Economía sostenible Teoría y política. Recuperado de: <https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/11839/9788497455671.pdf?sequence=2&isAllowed=y#:~:text=La%20noci%C3%B3n%20de%20sostenibilidad%20parte,futuras%20de%20crecimiento%20y%20desarrollo.&dLDf=false&dLDf=false>

Espinoza, E. (2019) Las variables y su operacionalización en la investigación educativa. Segunda parte. Recuperado de: <http://www.saludcapital.gov.co/CTDLab/Publicaciones/2016/Tama%C3%B1o%20Muestra.pdf>

Estrada, A. et al (2016). Contaminación ambiental. Recuperado de: <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v8n3/rus10316.pdf>

Eufracio, J. (2018). La construcción de agenda pública sobre movilidad no motorizada: el caso de la ciclo vía de Santa Margarita, Zapopan, Jalisco. Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública. Recuperado de <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=3&sid=a59f13ab-9d1c-4a2f-8478-982c1a61a182%40sessionmgr4007&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2I0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=133062071&db=a9h>

Fernández, D. (2021). Recuperación del espacio público como estrategia de regeneración urbana del distrito de Castilla Piura, 2020. Recuperado de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56446/Fern%C3%A1ndez_SDY-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Fernández, M y Rodrigo, E. (junio, 2018). La Estrategia de Regeneración Urbana en Castilla y León (ERUCYL). Revista Cytet. (196). Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76668>
- Fernández, S. y Pértegas, S. (2002). Investigación cuantitativa y cualitativa. Recuperado de https://www.fisterra.com/mbe/investiga/cuanti_cuali/cuanti_cuali.asp
- Gamboa, P. (marzo, 2020). El sentido urbano del espacio público. Revista Bitácora Urbano Territorial (0124-7913). Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/748/74810703.pdf>
- Gárate, R. (2016). Acopio de residuos sólidos y contaminación del medio ambiente en la Región Lima (Tesis de doctorado). Recuperada de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/4439/Garate_ARA.pdf;jsessionid=DBB43BD979DED4EA1050658A6D598FAB?sequence=1
- García, M. (2019). Aglomeración urbana en la estimación de escenarios de riesgo sanitario por emisiones de gasolineras: el caso de Ensenada, Baja California *Revista de la Facultad Nacional de Salud Pública (Vol. 35)*. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/rfnsp/v35n3/0120-386X-rfnsp-35-03-00322.pdf>
- Giglia, A. (2017). Espacios públicos, sociabilidad y orden urbano; Algunas reflexiones desde la Ciudad de México sobre el auge de las políticas de revitalización urbana. Revista Cuestión Urbana (2). Recuperado de <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/cuestionurbana/article/view/5056/4194>
- Gomescásseres, T. (2003). Deporte, juego y paseo dominical: una aproximación a la ciclovía de Bogotá. Revista Colombiana de Sociología (21). Recuperado de <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/25321?show=full>

- Guarnizo, M. (2018). Ciclo inclusión en la infraestructura vial y el desarrollo urbano de Ibagué en el marco de las ciudades amigables y sostenibles (Tesis de maestría). Recuperada de <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=2&sid=caf422d0-21c5-481fa9c57b1c8beb74bf%40pdcvsessmgr01&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=edsbas.62972B4&db=edsbas>
- Haro, X. (2015) Propuesta de un diseño de ciclovía en la ciudad de Latacunga. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/143441518.pdf>
- Holguín, C. (2017) La recuperación del espacio público como estrategia de revitalización urbana del Complejo de Mercados de Piura (Tesis de maestría). Recuperada de: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11775/holguin_ra.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hunt, E. (2013). La Sustentabilidad y la Ciudad: Una Aproximación a los Sistemas Complejos. Revista Al-Las. Recuperado de <https://proyectoallas.net/2013/09/10/la-sustentabilidad-y-la-ciudad-una-aproximacion-a-los-sistemas-complejos-estudio-de-caso-san-francisco-usa/>
- Isotools (2018). Aspectos fundamentales de la sostenibilidad ambiental. Recuperado de: <https://www.isotools.org/2018/10/30/aspectos-fundamentales-sostenibilidad-ambiental/>
- Juaristi, J. y Aguado, I. (2015). Conceptos de rehabilitación urbana. El caso del Per del Casco Viejo de Bilbao (Tesis de titulación). Recuperada de https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/21229/TFG_IraeguiCuentas.pdf?sequence=1
- Ley N° 30936 (2020). Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Recuperada de <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/ley-que-promueve-y-regula-el-uso-de-la-bicicleta-como-medio-ley-n-30936-1762977-4>

- Londoño y *et al.* (2016). Guía para construir estados del arte. Recuperado de https://www.academia.edu/19163956/_2014_Londo%C3%B1o_Maldonado_y_Calder%C3%B3n_Gu%C3%ADa_para_construir_el_estado_del_arte
- Manual vialidad ciclo-inclusiva (2015) Recuperado de https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL_red.pdf
- Marroquín, R. (2013). Metodología de la investigación. (Tesis de titulación). Recuperada de <http://200.48.31.93/Titulacion/2013/exposicion/SESION-4-METODOLOGIA%20DE%20LA%20INVESTIGACION.pdf>
- Mata, L. (2019). El enfoque de investigación: la naturaleza del estudio. Recuperado de <https://investigaliacr.com/investigacion/el-enfoque-de-investigacion-la-naturaleza-del-estudio/>
- Mejía, E. (2019). Técnicas e instrumentos de investigación. (Tesis de maestría). Recuperada de <http://online.aliat.edu.mx/adistancia/InvCuantitativa/LecturasU6/tecnicas.pdf>
- Miguel y *et al.* (2014) La planificación urbana sostenible. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/11498065.pdf>
- Minguez, E., Vera, M. y Meseguer, D. (2014). Estrategias de flexibilización y recuperación para el espacio urbano. Travesía urbana de pliego, Murcia. (Tesis de titulación). Recuperada de <http://repositorio.ucam.edu/bitstream/handle/10952/3127/04%20AAYP%20PLIEGO..pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Miramontes, J. (2015). _Regeneración Urbana para una Mejor Calidad de Vida. Recuperado de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/regeneracion-urbana-para-una-calidad-de-vida.html>
- Mirea, E. (2017). Hacia una movilidad sostenible en Madrid: Una estrategia comunicativa para mejorar el servicio BiciMAD. Revista Ediciones Complutense (16). Recuperado de <https://doi.org/10.5209/MESO.58120>
- Montagud, M. (mayo,2018). Los doce tipos de técnicas de investigación: características y funciones. Revista, psicología y mente. Recuperado de <https://psicologiaymente.com/privacidad>
- Moreno, E. (2013) Metodología de investigación, pautas para hacer Tesis. Recuperado de: <https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2013/08/que-es-operacionalizacion-de-variables.html#:~:text=En%20consecuencia%2C%20la%20operacionalizaci%C3%B3n%20de,se%20tendr%C3%ADan%20que%20realizar%20para>
- Municipalidad de Lima, (2017). Manual de Normas Técnicas para la Construcción de Ciclovías y Guía De Circulación de Bicicletas, 2017. Recuperado de <https://www.despacio.org/wpcontent/uploads/2017/04/ManualLima20170421.pdf>
- Municipalidad distrital de San Borja (2017). _Plan Urbano Distrital de San Borja 2017 al 2021. http://www.munisanborja.gob.pe/dmdocuments/PLAN_DE_DESARROLLO_CONCERTADO_LOCAL_2017_2021.pdf
- Muntané. J. (mayo,2010). Introducción a la investigación básica. Revista Rapd online (3online) Recuperado de [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/RAPD%20Online%202010%20V33%20N3%2003%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/RAPD%20Online%202010%20V33%20N3%2003%20(1).pdf)
- Naredo, J. (junio, 1997). La "ciudad sostenible": Resumen y Conclusiones. Recuperado de <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>

- Ñuapas, H. y et al. (2014) Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis. Recuperado de: <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2020/01/Metodologia-de-la-inv-cuanti-y-cuali-Humberto-Naupas-Paitan.pdf>
- Olivares, C. (2021). Ciclo–inclusión: Guía de principios técnicos para la implementación de infraestructura ciclo-inclusiva. Recuperado de <https://panamaenbici.com/archivos/guia-cicloinclusion.pdf>
- Ordenamiento Territorial (2019). Recuperado de <http://cit.zacatecas.gob.mx/index.php/2019/07/16/conoce-los-6-tipos-de-uso-de-suelo-establecidos-en-la-oguc/>
- Orellana, L. (marzo, 2001). Estadística descriptiva. Recuperado de http://www.dm.uba.ar/materias/estadistica_Q/2011/1/modulo%20descriptiva.pdf
- Organización Mundial de la Salud (25 de noviembre de 2020). *Cada movimiento cuenta para mejorar la salud*. <https://www.who.int/es/news/item/25-11-2020-every-move-counts-towards-better-health-says-who>
- Organización Panamericana de la Salud (18 de mayo de 2020). *En tiempos de COVID-19, el uso de la bicicleta es un imperativo para mantenernos sanos y saludables*. <https://www.paho.org/es/noticias/18-5-2020-tiempos-covid-19-uso-bicicleta-es-imperativo-para-mantenernos-sanos-saludables>
- Palomino, B. (2020). Diseño de una red de ciclovías urbanas y rurales como alternativa de mejoramiento de la transitabilidad en una ciudad del sur del Perú – Andahuaylas – Apurímac. Recuperado de: <http://repositorio.usil.edu.pe/handle/USIL/10758>
- Páez, G. (30 de septiembre de 2020). *Tipos de transporte*. Economipedia. Recuperado de <https://economipedia.com/definiciones/tipos-de-transporte.html>

- Peña M. y Bolaños L. (2009). La investigación como proceso de intervención social. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/461/46111507004.pdf>
- Pérez, J y Merino, M. (2018). Definición de bicicleta. <https://definicion.de/bicicleta/>
- Pita, S. y Pertegas, S.(mayo,2002). Investigación cuantitativa y cualitativa (9). Recuperado de Recuperado de http://fisterra.com/mbe/investiga/cuanti_cuali/cuanti_cuali2.pdf
- Ponce, A. (2016) Desarrollo de un sistema de movilidad sostenible, mediante la implementación de una red integradora de ciclovías que conecten los distritos de San Borja, San Isidro, Miraflores, Surco y Surquillo (Tesis de maestría). Recuperado de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/T_e_sis%20final%2025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y
- Porras, A. (2019). Conceptos básicos de estadística. Recuperado de https://centrogeo.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1012/157/1/13_Conceptos%20B%C3%A1sicos%20de%20Estad%C3%ADstica%20%20Diplomado%20en%20An%C3%A1lisis%20de%20Informaci%C3%B3n%20Geoespacial.pdf
- Prada, A. (2013). El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas (Tesis de titulación). Recuperada de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4390/1098660050-2013.pdf?sequence=1>
- Porras, A. (2017) Conceptos básicos de estadística. Recuperado de: <https://centrogeo.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1012/157/1/13-Conceptos%20B%C3%A1sicos%20de%20Estad%C3%ADstica%20%20Diplomado%20en%20An%C3%A1lisis%20de%20Informaci%C3%B3n%20Geoespacial.pdf>

- Quintero, J. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia. Recuperado de <https://www.redalyc.org/journal/748/74860961007/html/>
- Raffino, M. (2021). Estadística Inferencial. Revista, Concepto. De. Recuperado de <https://concepto.de/estadistica-inferencial/>
- Ramírez, J. (2020). Estrategia de regeneración urbana para la recuperación de espacios públicos del Asentamiento Humano La Molina I- Distrito Veintiséis de Octubre (Tesis de titulación). Recuperada de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/52792>
- Real Academia Española (2020). Recuperado de <https://dle.rae.es/estrategia?m=form>
- Ramos, E. (2013). Métodos y técnicas de investigación. Recuperado de: <https://www.gestiopolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>
- Rendón, M., Villacís, M. y Miranda, M. (octubre,2016). Estadística descriptiva. Revista Alergia.mx (397-407). Recuperado de <https://revistaalergia.mx/ojs/index.php/ram/article/view/230/387>.
- Rodríguez, J. (2017). Los residuos sólidos y su incidencia en la contaminación ambiental en la localidad de Lircay, Provincia de Angaraes - Huancavelica, 2017. (Tesis de Doctorado). Recuperado de <http://repositorio.unh.edu.pe/handle/UNH/2379>
- Ruíz, C. (2013) Instrumentos y Técnicas de Investigación Educativa. Recuperado de https://www.academia.edu/37886948/Instrumentos_y_Tecnicas_de_Investigaci%C3%B3n_Educativa_Carlos_Ruiz_Bolivar_pdf
- Sagastegui, E. (2018). Análisis de movilidad urbana y sistema de transporte sostenible en la ciudad de Trujillo. Provincia de Trujillo. La Libertad (Tesis de titulación) Recuperada de <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/4450>

Salas, M. (2018). El uso de la bicicleta: reproductor del acceso desigual a la movilidad cotidiana urbana (Tesis de magister). Recuperada de <http://revistaurbanismo.uchile.cl>

Sampier, R. (marzo,2012). investigación no experimental. Revista EcuRed. Recuperado de https://www.ecured.cu/Investigaci%C3%B3n_no_experimental

Santos, M. y Yaguana, G. (2019). Análisis y propuesta para la regeneración urbana de la avenida 3 NE del sector Vergeles, Guayaquil (Tesis de titulación). Recuperada de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/39685>

Secunza, C. (2019) Calles Mejor Conectadas, Mejor Calidad de Vida Urbana. Recuperado de: <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/calles-mejor-conectadas-julio2019.html>

Taboada, J. (junio, 2016). Conceptos básicos sobre urbanismo y ordenación del territorio. Revista Tys. Recuperado de <https://www.tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>

Tamayo, T. (2017). Metodología de la Investigación. Recuperado de <http://virtual.urbe.edu/tesispub/0094246/cap03.pdf>

Taracena, E. (2013). La revitalización urbana: un proceso necesario. *Arquitectura y literatura*. Recuperado de <https://conarqket.wordpress.com/2013/08/16/la-revitalizacion-urbana-un-proceso-necesario/>

Tomala, O. (12 de febrero de 2016). Tipos de investigación. Metodología de la investigación científica [archivo de video]. De <https://sites.google.com/site/misitioweboswaldotomala2016/tipos-de-investigacion>

Teoría de muestreo (2014). Recuperado de:
<http://www.saludcapital.gov.co/CTDLab/Publicaciones/2016/Tama%C3%B1o%20Muestra.pdf>

Triana, C. et al. (2019). Active streets for children: The case of the Bogotá Ciclovía. Recuperado de
<https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2s2.085065918328&origin=resultslist&sort=plff&src=s&sid=58401dc69a5b459adf89f60b5adcafcf&sot=b&sdt=b&sl=77&s=TITLEABSKEY%28Active+streets+for+children%3a+The+case+of+the+Bogota%20Ciclov%20%29&relpos=0&citeCnt=9&searchTerm=>

Tys Magazine. (2016). Conceptos básicos sobre urbanismo y ordenación del territorio. Recuperado de: <https://tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>

Urquiza, D. (2017). Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca (Tesis de maestría). Recuperada de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/11784>

Velásquez, E. y Giraldo, F. (2009). Hábitat y seguridad urbana tendencias, prevención y gobernanza de la seguridad. Recuperado de <https://www.fundacionhenrydunant.org/images/stories/biblioteca/derecho-vivienda-ciudad-territorio/Habitatyseguridadurbana.pdf>

Villegas, S. (2020). Planificación y Diseño de ciclovías urbanas. Experiencia Área Metropolitana de Valencia (AMV), Venezuela (Tesis de titulación). Recuperada de
<https://www.redalyc.org/jatsRepo/707/70763088011/html/index.html>

ANEXOS

Anexo 1. Solicitud de validación de instrumentos de medición a través de juicio de expertos.

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mg.Arq. SÁENZ MORI ISAAC DISRAELI.

Presente

Asunto

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la Escuela de Arquitectura de la UCV, en la sede Lima Norte- Los Olivos, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar la investigación para obtener el grado académico de bachiller en Arquitectura.

El título del proyecto de investigación es: “**La ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021, San Borja**”. y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de Arquitectura

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

1. Carta de presentación
2. Definiciones conceptuales de las variables
3. Declaración de consentimiento informado
4. Tabla de operacionalización de cada variable
5. Certificado de validez de contenido de los instrumentos

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Quino Mori, Luilly

Balbino D.N.I: 71835285



Romero Delgado, Deyli

D.N.I: 75525459

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mg.Arq. REYNA LEDESMA VÍCTOR MANUEL

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la Escuela de Arquitectura de la UCV, en la sede Lima Norte- Los Olivos, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar la investigación para obtener el grado académico de bachiller en Arquitectura.

El título del proyecto de investigación es: "***La ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021, San Borja***". y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de Arquitectura

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

1. Carta de presentación
2. Definiciones conceptuales de las variables
3. Declaración de consentimiento informado
4. Tabla de operacionalización de cada variable
5. Certificado de validez de contenido de los instrumentos

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Quino Mori, Luilly

Balbino D.N.I: 71835285



Romero Delgado, Deyli

D.N.I: 75525459

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LA VARIABLE

Ciclovía

Variable 1:

VARIABLE: Ciclovía

La movilidad ciclo vial es aquella que tiene como objetivo incorporar el uso de la bicicleta en la red de transporte, brindando condiciones eficientes y seguras, por ende el incitar el ciclismo urbano sostenible, únicamente puede lograrse si se adapta o construye infraestructura eficaz, si se involucran los ciudadanos en el proceso de planeación de la movilidad, si se acogen políticas reguladoras del uso y si cuentan las secretarías de movilidad con la información para monitorear el desempeño de la utilización de la bicicleta. Con el propósito de impulsar la ciclovía en las ciudades de este medio y poder concretar la situación en la que se encuentran las ciudades latinoamericanas (Olivares, 2021).

Definición Conceptual

La intensidad de uso de la bicicleta varía de un lugar a otro bajo la influencia de los valores culturales, y los factores económicos, sociales, físicos y ambientales. La bicicleta, ha sido asociada a la idea de pobreza por la sociedad por ser el único vehículo al alcance de la mayoría de la población de escasos recursos económicos. Olivares (2021).

Definición Operacional

Para estudiar la ciclovía se descompone en sus 4 dimensiones: conectividad, seguridad, continuidad de acceso y reducción de la contaminación.

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LA VARIABLE

Estrategias de Regeneración Urbana

Variable 2:

VARIABLE: Estrategias de Regeneración Urbana

Son enfoques integrados en las políticas de desarrollo urbano, donde estas deberían constituir la base de un modelo adecuado, con una gama alta de actividades que proporcionan intervenciones escalonadas desde la regeneración de las áreas urbanas hasta la rehabilitación de un parque inmobiliario existente, es prestar atención especial a los ambientes menos favorecidos dentro del contexto global de la ciudad, también son objetivos que abordan un combinado de situaciones y lo asocian a la acción de regeneración urbana a una potencial reactivación del sector(Fernández y Rodrigo,2018).

Definición Conceptual

La regeneración urbana es una compleja combinación de factores sociales, económicos, ambientales, de planeación y gestión, que para su correcta implementación debe de estar acompañada de estrategias que permitan reconocer las problemáticas estructurales que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita. Miramontes (2015)

Definición Operacional

La regeneración urbana consta de factores sociales, ambientales, económicos y urbanos necesarios de estrategias individuales.

DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Por medio del presente documento confirmo mi consentimiento para participar en la investigación denominada: ***“La ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021, San Borja”***.

Se me ha explicado de mi participación consistirá en lo siguiente:

Entiendo que debo responder con la verdad y que la información que brindan mis compañeros también es confidencial.

Se me ha explicado también que si decido participar en la investigación puedo retirarme en cualquier momento o no participar en una parte del estudio.

Acepto voluntariamente participar en esta investigación y comprendo qué cosas voy a hacer durante la misma.

Lima de del 2021

Nombre del participante:

DNI: _____

FIRMA

Quino Mori, Lully

Balbino D.N.I: 71835285

Romero Delgado, Deyli

D.N.I: 75525459

Tabla de operacionalización y cuestionario; ciclovía.

DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALAS DE MEDICIÓN	NIVELES O RANGOS
Conectividad	Promoción de la educación vial	¿Qué tan de acuerdo está usted, en que el uso de la bicicleta promueve la educación vial?	Muy de acuerdo (5) Algo de acuerdo (4) Ni de acuerdo Ni en desacuerdo (3) Algo en desacuerdo (2) Muy en desacuerdo (1)	Bueno (-) Regular (-) Malo (-)
	Generar redes de integración	¿Qué tan de acuerdo está que una infraestructura ciclo vial adecuada genera redes de integración en todo el distrito de San Borja?		
	Lograr la intermodalidad vial	¿Qué tan de acuerdo esta, que deberían existir paraderos de bicicletas en los paraderos de autobuses?		
Seguridad	Disminución de accidentes de tránsito	¿Qué tan de acuerdo está que el uso la bicicleta disminuye el número de accidentes de tránsito?		
	Percepción positiva de seguridad	¿Qué tan de acuerdo está de que manejar bicicleta es más seguro que manejar automóvil?		
	Porcentaje bajo de criminalidad	¿Qué tan de acuerdo está usted en que la ciclovía es la que da la seguridad?		
Accesibilidad	A una Movilidad sostenible	¿Qué tan de acuerdo esta con la cantidad de bicicletas propuestas en la campaña San Borja en bici, implementado por la MSB?		
	A una transitabilidad urbana diferenciada	¿Qué tan de acuerdo esta con la existencia de una estructura independiente para peatones, bicicletas y automóviles?		
	Optima señalización vial	¿Qué tan de acuerdo está con tener una buena señalización en la ciclovía?		
Reducción de la Contaminación	Mejora de la calidad del aire	¿Qué tan de acuerdo está, en que uso de la bicicleta ayuda a mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la contaminación?		
	Aumento de áreas verdes	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la ciclovía ayuda a sumar áreas verdes?		
	Acopio de residuos solidos	¿Qué tan de acuerdo esta que los ciclistas utilicen los depósitos de basura ubicados en la ciclovía?		

Tabla de operacionalización y cuestionario; estrategia de regeneración urbana.

DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALAS DE MEDICIÓN	NIVELES O RANGOS
Ambientales	Disminución de co2	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta, reduzca la emisión de gases contaminantes como el CO2 producidos por el exceso de los vehículos?	Muy de acuerdo (5) Algo de acuerdo (4) Ni de acuerdo Ni en desacuerdo (3) Algo en desacuerdo (2) Muy en desacuerdo (1)	Bueno (-) Regular (-) Malo (-)
	Aumenta el Confort térmico	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclovía podría favorecer a la temperatura de un lugar?		
	Disminución del ruido	¿Qué tan de acuerdo está que la ciclovía aporta de manera positiva en la reducción del ruido vehicular?		
Sociales	Integración social	¿Qué tan de acuerdo está en que las relaciones intrapersonales se fortalecen mediante una actividad cíclica?		
	Mejora la salud de los habitantes	¿El manejar bicicleta, mejora la salud mediante la actividad física?		
	Calidad de vida a largo plazo	¿Qué tan de acuerdo está en que la bicicleta genera bienestar, además de una mejor calidad de vida a largo plazo?		
Económicos	Reducción del tiempo	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta reduce el tiempo de transporte de un lado a otro?		
	Potencia comercial activa	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía genera incremento de negocios en la zona (activa la economía)?		
	Incremento de productividad	¿Qué tan de acuerdo está en que el incremento de la productividad en las personas aumenta después de manejar bicicleta?		
Urbanos	Evita la congestión	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía y el uso vías alternas, evitan la congestión vehicular?		
	Promoción de la diversidad urbana	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía, aumenta el valor de la zona?		
	Dimensión adecuada de vías	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclovía amplia, sería más usada por las personas, tanto ciclistas como vecinos?		

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de Ciclovía.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		S
		Si	No	Si	No	Si	No	
CONECTIVIDAD								
1	¿Qué tan de acuerdo está usted, en que el uso de la bicicleta promueve la educación vial?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está que una infraestructura ciclo vial adecuada genera redes de integración en todo el distrito de San Borja?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo esta, que deberían existir paraderos de bicicletas en los paraderos de autobuses?	X		X		X		
SEGURIDAD								
4	¿Qué tan de acuerdo está que el uso la bicicleta disminuye el número de accidentes de tránsito?	X		X		X		
5	¿Qué tan de acuerdo está de que manejar bicicleta es más seguro que manejar automóvil?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está usted en que la ciclovía es la que da la seguridad?	X		X		X		
ACCESIBILIDAD								
7	¿Qué tan de acuerdo esta con la cantidad de bicicletas propuestas en la campaña San Borja en bici, implementado por la MSB?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo esta con la existencia de una estructura independiente para peatones, bicicletas y automóviles?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está con tener una buena señalización en la ciclovía?	X		X		X		
REDUCCION DE LA CONTAMINACION								
10	¿Qué tan de acuerdo está, en que uso de la bicicleta ayuda a mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la contaminación?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la ciclovía ayuda a sumar áreas verdes?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo esta que los ciclistas utilicen los depósitos de basura ubicados en la ciclovía?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): APLICABLE

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: SÁENZ MORI ISAAC DISRAELI DNI:09341154 **Especialidad del evaluador**.....

¹ **claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² **pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ **relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de ERU.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		S
		Si	No	Si	No	Si	No	
AMBIENTALES								
1	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta, reduzca la emisión de gases contaminantes como el CO2 producidos por el exceso de los vehículos?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclovía podría favorecer a la temperatura de un lugar?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo está que la ciclovía aporta de manera positiva en la reducción del ruido vehicular?	X		X		X		
SOCIALES								
4	¿Qué tan de acuerdo está en que las relaciones intrapersonales se fortalecen mediante una actividad cíclica?	X		X		X		
5	¿El manejar bicicleta, mejora la salud mediante la actividad física?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está en que la bicicleta genera bienestar, además de una mejor calidad de vida a largo plazo?	X		X		X		
ECONOMICOS								
7	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta reduce el tiempo de transporte de un lado a otro?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía genera incremento de negocios en la zona (activa la economía)?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está en que el incremento de la productividad en las personas aumenta después de manejar bicicleta?	X		X		X		
URBANOS								
10	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía y el uso vías alternas, evitan la congestión vehicular?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía, aumenta el valor de la zona?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclovía amplia, sería más usada por las personas, tanto ciclistas como vecinos?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): suficiente

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

Apellidos y nombre s del juez evaluador: **SÁENZ MORI ISAAC DISRAELI** DNI:....09341154.....Especialidad

del evaluador.....**PROY. DE INVESTIGACIÓN**

¹ claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de Ciclovía.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		S
		Si	No	Si	No	Si	No	
CONECTIVIDAD								
1	¿Qué tan de acuerdo está usted, en que el uso de la bicicleta promueve la educación vial?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está que una infraestructura ciclo vial adecuada genera redes de integración en todo el distrito de San Borja?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo esta, que deberían existir paraderos de bicicletas en los paraderos de autobuses?	X		X		X		
SEGURIDAD								
4	¿Qué tan de acuerdo está que el uso la bicicleta disminuye el número de accidentes de tránsito?	X		X		X		
5	¿Qué tan de acuerdo está de que manejar bicicleta es más seguro que manejar automóvil?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está usted en que la ciclovía es la que da la seguridad?	X		X		X		
ACCESIBILIDAD								
7	¿Qué tan de acuerdo esta con la cantidad de bicicletas propuestas en la campaña San Borja en bici, implementado por la MSB?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo esta con la existencia de una estructura independiente para peatones, bicicletas y automóviles?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está con tener una buena señalización en la ciclovía?	X		X		X		
REDUCCION DE LA CONTAMINACION								
10	¿Qué tan de acuerdo está, en que uso de la bicicleta ayuda a mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la contaminación?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la ciclovía ayuda a sumar áreas verdes?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo esta que los ciclistas utilicen los depósitos de basura ubicados en la ciclovía?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): s u f i c i e n t e

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: REYNA LEDESMA VÍCTOR MANUEL DNI:.... 06734425 Especialidad del evaluador.....

Maestro en docencia universitaria y docente de proyecto de Investigación

¹ claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de ERU.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		S
		Si	No	Si	No	Si	No	
AMBIENTALES								
1	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta, reduzca la emisión de gases contaminantes como el CO2 producidos por el exceso de los vehículos?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclovía podría favorecer a la temperatura de un lugar?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo está que la ciclovía aporta de manera positiva en la reducción del ruido vehicular?	X		X		X		
SOCIALES								
4	¿Qué tan de acuerdo está en que las relaciones intrapersonales se fortalecen mediante una actividad cíclica?	X		X		X		
5	¿El manejar bicicleta, mejora la salud mediante la actividad física?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está en que la bicicleta genera bienestar, además de una mejor calidad de vida a largo plazo?	X		X		X		
ECONOMICOS								
7	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta reduce el tiempo de transporte de un lado a otro?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía genera incremento de negocios en la zona (activa la economía)?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está en que el incremento de la productividad en las personas aumenta después de manejar bicicleta?	X		X		X		
URBANOS								
10	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía y el uso vías alternas, evitan la congestión vehicular?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclovía, aumenta el valor de la zona?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclovía amplia, sería más usada por las personas, tanto ciclistas como vecinos?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): suficiente

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL DNI:.... 06734425.....

Especialidad del evaluador..... Maestro en docencia universitaria y docente de proyecto de Investigación

.....

¹ claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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

Anexo 4. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de Ciclovía.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
CONECTIVIDAD								
1	¿Qué tan de acuerdo está usted, en que el uso de la bicicleta promueve la educación vial?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está que una infraestructura ciclo vial adecuada genera redes de integración en todo el distrito de San Borja?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo esta, que deberían existir paraderos de bicicletas en los paraderos de autobuses?	X		X		X		
SEGURIDAD								
4	¿Qué tan de acuerdo está que el uso la bicicleta disminuye el número de accidentes de tránsito?	X		X		X		
5	¿Qué tan de acuerdo está de que manejar bicicleta es más seguro que manejar automóvil?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está usted en que la ciclovía es la que da la seguridad?	X		X		X		
ACCESIBILIDAD								
7	¿Qué tan de acuerdo esta con la cantidad de bicicletas propuestas en la campaña San Borja en bici, implementado por la Municipalidad de San Borja?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo esta con la existencia de una estructura independiente para peatones, bicicletas y automóviles?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está con tener una buena señalización en la ciclovía?	X		X		X		
REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN								
10	¿Qué tan de acuerdo está, en que uso de la bicicleta ayuda a mejorar la calidad del aire, mediante la reducción de la contaminación?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la ciclovía ayuda a sumar áreas verdes?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo esta que los ciclistas utilicen los depósitos de basura ubicados en la ciclovía?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): **APLICABLE**

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: Farfán Almeida Mario Rolando DNI: 08416391

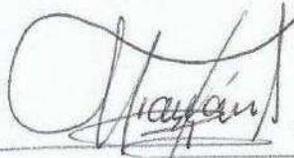
Especialidad del evaluador: MAESTRO EN DOCENCIA UNIVERSITARIA

¹ claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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


07 Julio 2021

Anexo 4. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de Estrategias de Regeneración Urbana.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
AMBIENTALES								
1	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta, reduzca la emisión de gases contaminantes como el CO2 producidos por el exceso de los vehículos?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclo vía podría favorecer a la temperatura de un lugar?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo está que la ciclo vía aporta de manera positiva en la reducción del ruido vehicular?	X		X		X		
SOCIALES								
4	¿Qué tan de acuerdo está en que las relaciones intrapersonales se fortalecen mediante una actividad cíclica?	X		X		X		
5	¿El manejar bicicleta, mejora la salud mediante la actividad física?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está en que la bicicleta genera bienestar, además de una mejor calidad de vida a largo plazo?	X		X		X		
ECONÓMICOS								
7	¿Qué tan de acuerdo está en que el uso de la bicicleta reduce el tiempo de transporte de un lado a otro?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclo vía genera incremento de negocios en la zona (activa la economía)?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está en que el incremento de la productividad en las personas aumenta después de manejar bicicleta?	X		X		X		
URBANOS								
10	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclo vía y el uso vías alternas, evitan la congestión vehicular?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está en que la ciclo vía, aumenta el valor de la zona?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo está en que una ciclo vía amplia, sería más usada por las personas, tanto ciclistas como vecinos?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: ... FARFÁN ALMEIDA, MARIO ROLANDO..... DNI: 08416391

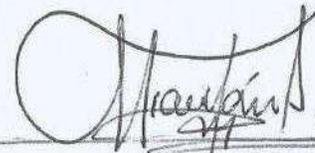
Especialidad del evaluador: Maestro en Docencia Universitaria

¹ claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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


07 Julio 2021

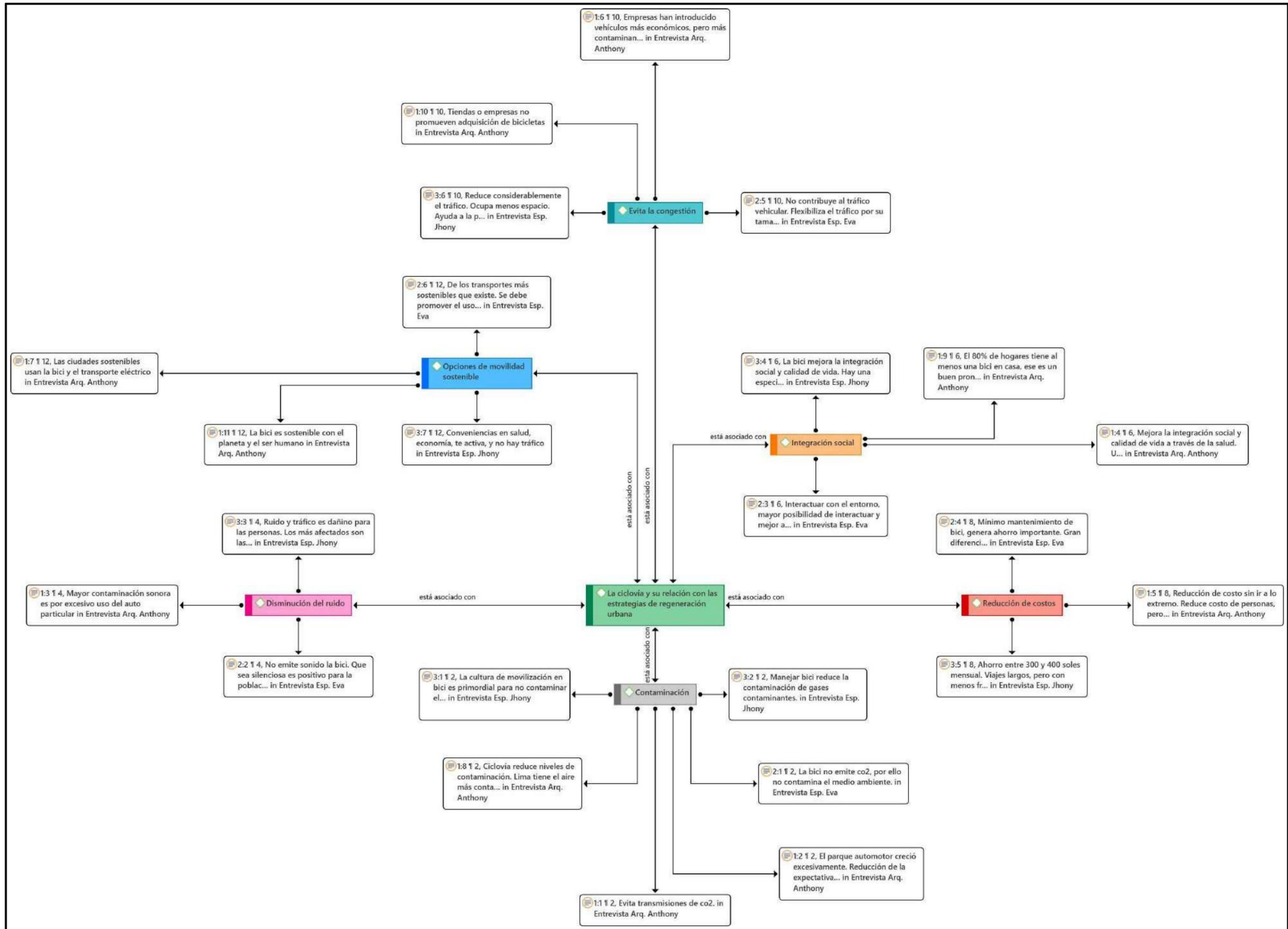
Anexo 2. Matriz de operacionalización de variables

Variab les	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Índices	Escalas o rangos	
Ciclo vía	La intensidad de uso de la bicicleta varía de un lugar a otro bajo la influencia de los valores culturales, y los factores económicos, sociales, físicos y ambientales. La bicicleta, ha sido asociada a la idea de pobreza por la sociedad por ser el único vehículo al alcance de la mayoría de la población de escasos recursos económicos. Olivares (2021)	Para estudiar la ciclovía se descompone en sus 4 dimensiones: conectividad, seguridad, continuidad de acceso y reducción de la contaminación.	Conectividad	Promoción de la educación vial	Conferencias, capacitaciones	Muy de acuerdo (5)	
				Generar redes de integración	Mediante infraestructura adecuada		
				Lograr la intermodalidad vial	Combinación de transportes		
			Seguridad	Disminución de accidentes de tránsito	Número de accidentes		Algo de acuerdo (4)
				Percepción positiva de seguridad	Mayor transitabilidad		
				Reducción de criminalidad	Porcentaje de asaltos		
			Accesibilidad	A una Movilidad sostenible	Numero de bicicletas		Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3)
				A una transitabilidad urbana diferenciada	Movilidad con su propia vía		
				Optima señalización vial	Señales de tránsito ciclo vial		
			Reducción de la Contaminación	Mejora de la calidad del aire	Cantidad de contaminación		Algo en desacuerdo (2)
				Aumento de áreas verdes	M2 por persona		
				Acopio de residuos solidos	Numero de recipientes de basura (tachos)		
			Estrate gias de Regene ración Urbana	Son enfoques integrados en las políticas de desarrollo urbano, donde estas deberían constituir la base de un modelo adecuado, con una gama alta de actividades que proporcionan intervenciones escalonadas desde la regeneración de las áreas urbanas hasta la rehabilitación de un parque inmobiliario existente, es prestar atención especial a los ambientes menos favorecidos dentro del contexto global de la ciudad, también son objetivos que abordan un combinado de situaciones y lo asocian a la acción de regeneración urbana a una potencial reactivación del sector(Fernández y Rodrigo,2018).	La regeneración urbana consta de factores sociales, ambientales, económicos y urbanos necesarios de estrategias individuales.		Ambientales
Aumenta el Confort térmico	A través de la temperatura						
Disminución del ruido	Mediante el trafico						
Sociales	Integración social	Número de personas					
	Mejora la salud de los habitantes	Con la actividad física					
	Calidad de vida a largo plazo	Bienestar general					
Económicos	Reducción del tiempo	En horas ganadas					
	Potencia comercial activa	Incremento de negocios					
	Incremento de productividad	Eficiencia emocional					
Urbanos	Evita la congestión vehicular	Utiliza vías alternas					
	Promoción de la diversidad urbana	Uso de suelo					
	Dimensión adecuada de vías	Por espacios(reglamento)					

Anexo 3. Matriz de consistencia.

Título: La ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021, San Borja.							
Autores: Quino Mori, Lully Balbino Romero Delgado, Deyli							
Problemática	Objetivos	Hipótesis	Variables e indicadores				
General	Generales		Variable 1. Ciclovía			Niveles o rangos	
			Dimensiones	Indicadores	Ítems		Escala de medición
¿De qué manera la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021 en la avenida San Borja, Lima Perú?	Determinar la relación entre la ciclovía y las estrategias de regeneración urbana.	La ciclovía puede que se relacione con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021 en la av. San Borja, Lima-Perú.	Conectividad	Promoción de la educación vial	1 - 3	Likert (ordinal)	Bueno (10-23) Regular (24-36) Malo (37-50)
				Generar redes de integración			
				Lograr la intermodalidad vial			
Específicos	Específicos		Seguridad	Disminución de accidentes de tránsito	4 - 6	Likert (ordinal)	Bueno (10-23) Regular (24-36) Malo (37-50)
				Percepción positiva de seguridad			
				Reducción de criminalidad			
1. ¿De qué manera la conectividad de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana?	1.- Determinar si la conectividad de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.	1. La conectividad de una ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana del plan de desarrollo concertado local 2017-2021 en la av. San Borja, Lima- Perú.	Accesibilidad	A una Movilidad sostenible	7 - 9	Likert (ordinal)	Bueno (10-23) Regular (24-36) Malo (37-50)
				A una transitabilidad urbana diferenciada			
				Optima señalización vial			
2. ¿De qué manera la seguridad en la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana?	2.- Determinar si la seguridad de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.	2. La seguridad en una ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana del plan de desarrollo concertado local 2017-2021 en la av. San Borja, Lima- Perú.	Reducción de la Contaminación	Mejora de la calidad del aire	10 - 12	Likert (ordinal)	Bueno (10-23) Regular (24-36) Malo (37-50)
				Aumento de áreas verdes			
				Acopio de residuos solidos			
Variable 2. Estrategias de Regeneración Urbana							
3. ¿ De qué manera la continuidad de acceso de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana	3. - Determinar si la continuidad de acceso de la ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.	3. La continuidad de acceso en una ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana del plan de desarrollo concertado local 2017-2021 en la av. San Borja, Lima-Perú.	Ambientales	Disminución de co2	13 - 15	Likert (ordinal)	Bueno (10-24) Regular (25-36) Malo (37-50)
				Aumenta el Confort térmico			
				Disminución del ruido			
4. ¿De qué manera la disminución de la contaminación ambiental se relaciona con las estrategias de regeneración urbana?	4.- Determinar si disminución de la contaminación ambiental se relaciona con las estrategias de regeneración urbana.	4. La disminución de contaminación ambiental en una ciclovía se relaciona con las estrategias de regeneración urbana del plan de desarrollo concertado local 2017-2021 en la av. San Borja, Lima-Perú.	Sociales	Integración social	16 - 18	Likert (ordinal)	Bueno (10-24) Regular (25-36) Malo (37-50)
				Mejora la salud de los habitantes			
				Calidad de vida a largo plazo			
			Económicos	Reducción del tiempo	19-21	Likert (ordinal)	Bueno (10-24) Regular (25-36) Malo (37-50)
				Potencia comercial activa			
				Incremento de productividad			
				Evita la congestión	22 - 24	Likert (ordinal)	Bueno (10-24) Regular (25-36) Malo (37-50)
				Promoción de la diversidad urbana			
				Dimensión adecuada de vías			

Anexo 4. Codificación de la variable cualitativa





UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "La ciclovía y su relación con las estrategias de regeneración urbana en el plan de desarrollo concertado local 2017-2021, San Borja.", cuyos autores son QUINO MORI LUILLY BALBINO, ROMERO DELGADO DEYLI, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 21.00%, 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, 20 de Diciembre del 2021

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL DNI: 06734425 ORCID: 0000-0002-8552-860x	Firmado electrónicamente por: VMREYNAL el 20-12- 2021 15:02:35

Código documento Trilce: TRI - 0236415