



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**“Impacto de la movilidad urbana activa en el fortalecimiento
de la ciudadanía, caso del distrito de Miraflores 2020”**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ARQUITECTA

AUTOR (AS):

Falla Ñahuero, Oriana Josselyn (ORCID 0000-0002-0516-291)
Miranda Yraitá, Andrea Lucía (ORCID 0000-0002-4414-8141)

ASESOR:

Arq. Sáenz Mori, Isaac Disraeli (0000-0001-6623-3227)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LIMA – PERÚ

2022

DEDICATORIA

A Dios, por darnos salud y por iluminar nuestros pasos para poder llegar a nuestra meta, a nuestros padres, quienes estuvieron apoyándonos en todo momento.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a nuestros docentes que nos forjaron como profesionales en todos estos años, a nuestros padres y a nuestro asesor Issac Sáenz por el apoyo incondicional

Índice de contenido

| | |
|------------------------------------------------------------|------|
| Carátula | |
| Dedicatoria | ii |
| Agradecimiento | iii |
| Índice de contenido | iv |
| Índice de tablas | v |
| Índice de gráficos | vi |
| RESUMEN | vii |
| ABSTRACT | viii |
| I. INTRODUCCIÓN | 1 |
| II. MARCO TEÓRICO | 4 |
| III. METODOLOGÍA | 20 |
| 3.1. Tipo y diseño de investigación | 20 |
| 3.2. Variables y operacionalización | 21 |
| 3.3. Población, muestra y muestreo | 22 |
| 3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos | 23 |
| 3.5. Procedimientos | 24 |
| 3.6. Método de análisis de datos | 24 |
| 3.7. Aspectos éticos | 24 |
| IV. RESULTADOS | 25 |
| V. DISCUSIÓN | 34 |
| VI. CONCLUSIONES | 37 |
| VII. RECOMENDACIONES | 39 |
| BIBLIOGRAFÍA | 40 |
| ANEXOS | |

Índice de Tablas

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabla N°1 Porcentaje de usuarios que emplean la bicicleta como transporte y como deporte | 28 |
| Tabla N°2 Cantidad de ciclistas según los tramos de vías seleccionadas..... | 30 |
| Tabla N°3 Porcentaje de los principales lugares más visitados en Lima | 30 |

Índice de gráficos

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mapa N°1 Plano general del estado de conservación de las ciclovías de Miraflores | 26 |
| Gráfico N°1 Percepción de seguridad en Miraflores | 32 |
| Gráfico N°2 Porcentaje de modo de desplazamiento | 32 |

RESUMEN

En los últimos años la movilidad urbana activa en la ciudad se está tomando mayor consideración debido que tiene una gran capacidad para influir en la distribución y carácter del espacio público y lograr el fortalecimiento de nuestras ciudades. Este artículo plantea una metodología basada en la investigación aplicada, se basará en el enfoque cuantitativo porque buscará probar la hipótesis. La indagación tendrá un diseño no experimental debido a que no existe manipulación de las variables, ya que estas se encuentran en su entorno natural. El tipo de diseño será correlacional debido que su finalidad es conocer el grado de relación existente entre las variables. Para evaluar en conjunto las variables, movilidad urbana activa, se consideró las siguientes dimensiones: infraestructura ciclo vial, transporte no motorizado, conectividad física y para la variable ciudadanía tiene como dimensiones, políticas públicas, participación ciudadana, seguridad. Estas dimensiones resultaron reafirmar la necesidad de considerar el impacto del transporte no motorizado en la configuración y calidad de los espacios públicos urbanos de la ciudad. Por lo tanto, se tiene que incluir la movilidad activa en las próximas planificaciones de proyectos viales.

Palabras clave: Movilidad urbana activa, espacio público, ciudadanía.

ABSTRACT

In recent years, active urban mobility in the city is being taken into greater consideration because it has a great capacity to influence the distribution and character of public space and achieve the strengthening of our cities. This article proposes a methodology based on applied research, it will be based on the quantitative approach because it will seek to prove the hypothesis. The investigation will have a non-experimental design because there is no manipulation of the variables, since they are in their natural environment. The type of design will be correlational because its purpose is to know the degree of relationship between the variables. To jointly evaluate the variables, active urban mobility, the following dimensions were considered: road cycle infrastructure, non-motorized transport, physical connectivity and for the citizenship variable it has as dimensions, public policies, citizen participation, security. These dimensions turned out to reaffirm the need to consider the impact of non-motorized transport on the configuration and quality of urban public spaces in the city. Therefore, active mobility must be included in future road project planning.

Keywords: Active urban mobility, public space, citizenship

I. INTRODUCCIÓN

En Latinoamérica el empleo de la bicicleta a manera de transporte urbano está aumentando considerablemente, esto mejora la movilidad activa, la equidad y ofrece oportunidades socioeconómicas. El Perú busca formar un país saludable, sustentable y seguro, así como lo ha logrado el país de España, con muchas invitaciones para que los ciudadanos puedan moverse de manera más sustentable colaborando con el medio ambiente. Está contribuyendo con sus diversas ciclovías alrededor de todo el Perú complementándose cada vez más, también con espacios públicos para recreación de los usuarios, fortaleciendo a la ciudadanía he inventado a la integración. (Grupo banco mundial, 2018). En el Perú, ciertamente existe una norma legal que apoya el uso de la bicicleta, sin embargo, esta no se ha desarrollado por autoridades competentes conforme a la Ley N°27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre, al cual tiene un interés en el hábito del uso de la bicicleta. Lima es una ciudad que se encuentra en constante crecimiento y es por ello que asume distintas pruebas en base en sus actividades económicas y su geografía. Sin embargo, el problema principal que más le afecta es el inadecuado sistema de transporte y el no promover el uso por el espacio público. Así como también, la poca conservación que le dan a las rutas de transporte no motorizado.

Por tal motivo hemos elegido para nuestra investigación el distrito Miraflores debido que se presenta la movilidad urbana activa ya que esta municipalidad trabaja en conjunto con los principales representantes del ciclismo, así como también con los vecinos, para realizar la movilidad activa. Así mismo promueve el uso de espacios públicos y el empleo del transporte no motorizado, (la bicicleta, patines, entre otros.) beneficiando así a la ciudadanía ya que genera integración entre los pobladores. Según el Plan de movilidad Urbana Miraflores (2017), tiene buen potencial para el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, contando con una gran cantidad de ciclistas, con más de 600 personas recorriendo las ciclovías de Miraflores todos los días y más de 3,000 ciclistas transitan por estas vías, ya que el uso del espacio público genera que la movilidad urbana activa, se disfrute y tenga mayor integración e inclusión entre los ciudadanos por medio de distintos acontecimientos que se realizan en diferentes temporadas y la mayoría de estos eventos son realizados en espacios abiertos para que los ciudadanos los disfruten.

Por tanto, Miraflores se le conoce por ser el gran espacio público de Lima, ya que cuenta con 74 parques, al cual equivalen al 8.33% del área total, considerando los malecones, de igual manera Miraflores tiene muchos más lugares turísticos para compartir y disfrutar en familia.

Sin embargo, hay inconvenientes que no ayudan a que este logre tener un buen funcionamiento, por consiguiente, tenemos los siguientes problemas debido que las redes ciclo viales internas del distrito no se integra con las ciclovías colindantes, del mismo modo, estas rutas no se relacionan con los malecones de la Costa Verde. Por ejemplo, en la Av. Reducto, la ciclovía termina de una manera inesperada, sin previo aviso en el límite con el distrito de Barranco, Asimismo, las superficies de las ciclovías tienen orificios, grietas que ponen en riesgo al ciudadano. De igual manera, hay poca comunicación con el ciclista (sitios de interés, distancias, direcciones). Si bien es cierto este distrito cuenta con rutas de ciclovías que refuerza el uso de la bicicleta, como un medio de transporte, existen pobladores que no están conformes con estas rutas debido que consideran que el empleo de las bicicletas es inseguro tanto por su diseño de infraestructura como por la falta de educación de los conductores de los vehículos motorizados. (Plan de movilidad Urbana de Miraflores, 2017).

Miraflores cuenta con diferentes paraderos donde se pueden parquear las bicicletas, del mismo modo se permiten alquilar una de ellas para poder disfrutar de las ciclovías del distrito, sin embargo, solo pueden acceder a este beneficio los residentes del distrito, ya que no ocurre lo mismo con los ciudadanos de otros distritos, debido a que existe una limitación para los visitantes por parte del distrito. Existen calles que han sido invadidas con el 30% por los vehículos como estacionamiento durante el día. Así mismo en el distrito se generan 76.000 viajes diarios y se reciben más de 290.000 viajes al día que provienen de otros distritos, esto origina congestión en las principales vías, contaminación sonora y ambiental, por consiguiente, es perjuicio a la ciudadanía. (Plan de movilidad urbana del distrito de Miraflores, 2017-2020).

Es por ello que nos preguntamos ¿Qué impacto existe entre la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía en el distrito de Miraflores? La presente investigación tiene como justificación teórica que según Wefering (2014), nos dice

que la movilidad urbana activa es una labor compleja, por ello, los planificadores necesitan gestionar las diversas demandas y necesidades para la planificación del transporte, mediante la organización de políticas entre las zonas, entre los niveles de las autoridades locales y otras autoridades vecinas. Así como también en la justificación social, se analiza la manera en que se atribuye el derecho a la movilidad a todos los ciudadanos, sin exclusión social y con ello ofrecer la oportunidad de que todos sean incluidos en la sociedad y ejercer sus derechos. Asimismo, se ve ampliamente favorecida los peatones y ciclistas por las redes viales.

El objetivo general de la investigación es estudiar el impacto de la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía en el distrito de Miraflores. En los objetivos específicos tenemos, identificar como el bienestar social logra mejorar la condición de vida en Miraflores. Analizar como la infraestructura ciclista ayuda a mejorar la seguridad en el distrito de Miraflores. Evaluar la conectividad física genera inclusión social a través de la accesibilidad en el distrito de Miraflores.

En la hipótesis principal, tenemos que existe impacto entre la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía ya que logra tener una ciudad mejor conectada, a través de la organización espacial debido que tiene un efecto en la condición de vida de los habitantes. Como hipótesis específicas, El bienestar social logra mejorar la calidad de vida ya que el ciudadano requiere unos factores o elementos que permitan disfrutar de la tranquilidad y satisfacción, para poder determinar el bienestar de una ciudad o población. La infraestructura ciclista ayuda a mejorar la seguridad ya que se debe tener una buena infraestructura para poder generar un buen desplazamiento de los ciclistas. La conectividad física genera inclusión social debido que son elementos importantes ya que generan integración social para el beneficio de la ciudadanía, estableciendo un intercambio cultural y poder mantener una ciudad justa e igualitaria.

II. MARCO TEÓRICO

La ciudad de Lima en el siglo XX, mejor conocida en ese entonces como Lima Colonial, gozaba de espacios públicos los cuales eran reconocidos como plazas en su gran mayoría, uno de los más emblemáticos fue la plaza mayor de Lima y también las plazas de los alrededores como tal, los ciudadanos solían transcurrir en diversas horas del día debido a que era un acceso abierto para el público en general y no había distinciones ni restricciones. El espacio público empezó a tomar mucho más valor para la ciudadanía, también a manera de patrimonio por las emblemáticas estatuas debido a que algunas de estas son para homenajear a distintos personajes de la historia de Lima que se tiene en las diferentes plazas de Lima. (Vega Centeno, 2013)

Por otro lado, siempre fueron usados como punto de encuentro social entre los ciudadanos y en aquel entonces era mucho más usado que ahora, debido a que no existía aun mucha tecnología y también porque antes se les daba mucha más importancia a los encuentros sociales, de alguna manera en aquellas épocas pasadas la movilidad urbana era mucho más sostenible debido a que el vehículo no era muy usado y se prefería ir a los lugares de encuentro en bicicleta o simplemente caminando. A la actualidad tenemos una realidad totalmente diferentes es por ello que en el informe desarrollado por el CIES (Consortio de investigación económica y social) indica los aspectos sociales que impiden la implementación de políticas en la movilidad, por los cuales son la falta de cultura con respecto a la movilidad urbana sostenible, así como al poco uso de la bicicleta, la escasa valoración que se le dan a los espacios públicos, los peatones, y la mala información acerca de que la seguridad vial depende de la educación peatonal, cuando en realidad el motivo principal del comportamiento de la población es el diseño vial, la estructura de la ciudad, así como un adecuado diseño en las reglas del tránsito e información a las personas. Almeida del Salvio, A. (2018).

En antecedente internacional tenemos que la movilidad urbana en Curitiba, Brasil comprende de ciclovías, abarca todos los tipos de vehículos, así como las caminatas a pie, y este es un sistema, no es una colección de vías por separado, sino que son vías integradas, y esa integración permite que el pasajero al pagar

con una misma tarifa, pueda tener más de un viaje. El sistema de transporte público, transporte masivo esta realizado de BTR (Bus Rapis Transit), es decir son vehículos de transporte que transitan en vías exclusivas para el transporte público, También dispone de una integración con la región metropolitana, y es alimentado por el transporte troncal. Entonces funciona todo el sistema de una manera que cumple con las necesidades que tiene la ciudad de Curitiba, toda la planificación urbana, es decir, todo el desarrollo de esta ciudad pasa alrededor de esos ejes. El sistema de transporte en Curitiba se inició en los años setenta, pero con el trascurso del tiempo los alcaldes han seguido manteniendo el mismo objetivo de lograr ser una ciudad sostenible, a través de un sistema que poco a poco ha ido evolucionando.

Al cual iniciaron con un pequeño autobús, que paso a un autobús articulado, a un doble articulado, finalizando con un autobús muy biarticulado, lo cual el más grande de Brasil mide 28 metros de largo, transportando a 250 pasajeros, por lo tanto, cuatro autobuses equivalen a una carga del metro, de manera paralela se implementó el sistema de pago, que consistía en que el pasajero no pagaba en el interior del autobús si no que esto lo realizaba antes de ingresar al autobús, esto ayuda a mejorar el rendimiento del bus, ya que se incrementa la velocidad de los viajes. Cuando recién se fue implementando el sistema de transporte, se presentó dificultades debido que el diseño de estas vías solo podía transitar los autobuses y a causa de ello hubo algunas demandas por parte de los ciudadanos ya que no se encontraban conformes con la implementación de ese sistema, pero tiempo después se dieron cuenta que estas vías ayudaban al desarrollo de la ciudad y a tener una valorización en las zonas limítrofes.

Debido a las quejas que realizaron algunos ciudadanos, se implementó un número telefónico al cual las personas realizan sus reclamos, también tienen un consejo municipal en donde participan las universidades, los usuarios y los representantes de las empresas como las del gobierno para discutir en conjunto acerca de las problemáticas que pueda tener el transporte. La población no se aflige en la relación de la vivienda al trabajo u otro punto de su destino, ya que el tiempo máximo en trasladarse de 40 minutos. Actualmente se transportan 2.5 millones de pasajeros por día, teniendo así una integración en toda la ciudad y un desarrollo por igual,

convirtiendo así a Curitiba en una ciudad más sostenible. (Isfer, M. y Ficinski, L. 2011).

Para tener una mejor movilidad urbana en Lima al cual permita tener una accesibilidad, es importante considerar a la ciudadanía porque así mejoraría la calidad de vida, es por ello que se recauda las necesidades de las personas, a través de estudios para conocer el estado de la ciudad, así como las percepciones de los ciudadanos por medio de encuestas. Como resultado se tiene que hay un crecimiento en la insatisfacción tanto en la ciudad como en el transporte público, la poca calidad de los espacios públicos con áreas para peatones. Al reconocer que hay derechos que no están satisfechos por los ciudadanos, es de suma importancia debido que, en el tema de movilidad, no es solo trasladarse del punto a al punto b, sino que se tratan temas como de pobreza, desigualdades sociales, por cual se tiene en mente trabajar en la movilidad sostenible, para así tener calles más transitables, realizando ciclovías, mejorando el transporte público, ayudaría a reducir la desigualdad en la ciudad y eso se tiene que transmitir a las personas de forma adecuada, porque la ciudadanía tiene la capacidad de involucrarse en exigir a las políticas públicas en mejorar sistemas de transporte para tener una ciudad deseable. El derecho a la ciudad, lo tienen todas las personas para que así puedan tener una vida digna, al cual los individuos se sientan identificados con su ciudad, donde haya una distribución equitativa en lo que respecta al trabajo, la educación, la salud, vivienda, etc. (Alata, P. 2017).

La municipalidad de Miraflores aprobó una nueva actualización acerca de su Plan Urbano Distrital (PUD) durante el periodo de 2019- 2029, al cual se centra en el ciudadano para así poder tener un modelo de ciudad saludable. La medida que se tomó en cuenta es acerca de la actual crisis sanitaria debido que se necesita en el desarrollo de las ciudades se tiene que considerar la salud y la seguridad de sus habitantes. El PUD fue elaborado con la asesoría de la consultora Llama Urban Design, al cual priorizan la participación vecinal por medio de talleres vecinales y reuniones con los presidentes de las juntas vecinales, así como representantes del Colegio de Arquitectos del Perú, entre otras instituciones. El plan está orientado a reducir las fuentes contaminantes por medio de arborizaciones, la recuperación de vías locales como espacios públicos saludables y seguros. Presenta un método de

movilidad sostenible, que favorece el desplazamiento peatonal, la movilidad urbana, que se incorpora la red del metro, buses con el fin de que el transporte privado se considere menos importante. (Municipalidad de Miraflores, 2020).

La Movilidad Urbana de una ciudad está planificada a través de tejidos urbanos, que se caracteriza por medio de una red de calles, los objetivos actuales de la sostenibilidad ambiental y reducción de la contaminación requieren ciudades más habitables y, sobre todo, más amigables con los humanos. La planificación de la movilidad es una eficiente herramienta para la regeneración urbana. Por lo tanto, una intervención decisiva sobre la movilidad es esencial para mejorar las ciudades. Hernández, D. (2017).

Actualmente el desafío de las ciudades es poder complacer las necesidades de la población, uno de ellos es la movilidad urbana. Por ello se debe promover la caminata como método de transporte, pero lamentablemente esto no es factible debido que le dan más prioridad al transporte que al peatón. El caminar es una actividad en sí misma y puede convertirse en el centro de la actividad del noctambulismo durante la búsqueda de un evento. Sin embargo, el regreso a casa puede resultar un problema debido que las personas no se sienten seguros en las calles. Al cual esto ha traídos problemas como inseguridad vial, accidentes automovilísticos, contaminación ambiental a causa de los vehículos. Hernández, D. (2017).

La movilidad urbana tradicional consiste en una trama espacial, del núcleo urbano, al cual en la movilidad urbana tradicional manifiesta un interés en los métodos de transporte urbano como los ómnibus, automóviles, motocicleta, entre otros, pero no consideran tanto al espacio para el peatón. Estos ayudan a fortalecer su urbanización, así como el desarrollo de las inversiones productivas. Sin embargo, la movilidad promueve un aumento prolongado de tiempo a causa del traslado diario del hogar al centro de trabajo, estudios, o un destino en específico. Al centralizarse en el transporte público se conseguiría simplificar en las posteriores dimensiones:

Oportunidades de transporte: tener en cuenta la ubicación del tejido vial, su esparcimiento del transporte público, con sus respectivos tiempos de traslado. Asimismo, otorgar calidad y seguridad en los autobuses.

Configuración institucional: realizar una configuración de los usuarios que deben de pagar y quienes se benefician con respecto a los precios del transporte público.

Rasgos de los individuos: se vincula con el uso que le pueden dar las personas al sistema de transporte, por tal motivo se debe de tener en cuenta un rango en las ganancias de los individuos, su tiempo disponible en vínculo con sus actividades.

Lange, C. (2011).

El uso tan intenso del automóvil particular expresa la ineficiencia y la escasa cobertura del sistema de transporte público, la escasa accesibilidad, los largos tiempos invertidos en los desplazamientos cotidianos de larga distancia, externalidades negativas como los congestionamientos viales y la persistencia de contingencias ambientales. La problemática ambiental también se relaciona con el esquema de urbanización dispersa que no articula funcionalmente la localización de la vivienda y los lugares de trabajo. Isunza, G. (2017).

Una ciudad debe de considerar como modelo a la movilidad urbana sostenible, esta debe de examinar los problemas que tienen, ya sea el tráfico, así como también la migración de asentamientos urbanos que afecten al transporte público, y uno de los más importantes es la falta de conciencia con respecto a darle más importancia el uso del transporte sea público o privado en lugar de enfocarse en los peatones. Es por ello que las autoridades deben de actuar y pensar en un sistema integral. Las ciudades accesibles no solo se hallan en espacios cercanos como lugares de trabajo, hogares, o puntos de origen. También consiste en tener un fácil acceso al transporte público debido que ciertas personas tienen alguna discapacidad física, de la misma manera que garantice una buena condición y espacios protegidos tanto para las personas como ciclistas. Estas ciudades se caracterizan por ser inclusivas, innovadoras y conducidos a los ciudadanos con menos bienes económicos, de tal forma que la movilidad urbana sostenible le da más prioridad al peatón que a los automóviles. Programa de las naciones unidas para los asentamientos humanos. (ONU-Hábitat). (2013).

La pirámide inversa de la movilidad sostenible permite que el sistema de transporte urbano sea más eficiente, estableciendo viajes que tengan mayor valor y menor costo. Los viajes de mayor valor se refieren a los que son más accesibles a toda la población, generando poca contaminación, así como ruido, propiciando la actividad física, interacción social entre las personas. Además, que son de menor costo, ocupan menos espacio público, por cual en el primer nivel de la pirámide se encuentra los peatones, tomando en cuenta a las personas con alguna discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas, niños, entre otros. Como segundo nivel se encuentra a los ciclistas, ya que estos ocupan poco espacio, en tercer nivel se encuentra el transporte público, como son los buses y trenes debido que son más eficientes, luego como cuarto nivel tenemos el transporte de carga, ya que es el encargado del comercio de una ciudad. Y por último se encuentra el transporte privado, como son los carros y motos. (Ballesteros, G. 2017).

El diseño en función a la movilidad del transporte público ha ido avanzando de acuerdo a los problemas de transporte en una ciudad. Esto requiere interesarse por las necesidades de desplazamiento de los individuos y las mercaderías sin que sea indispensable el vehículo automotor. La urbe se proyecte tomando en cuenta a los ciudadanos con dificultad ya que, si en el transporte se puede llevar de manera autónoma y segura, entonces cualquier persona podrá acceder. Las pendientes suelen tener 90 cm de ancho, por lo tanto, este diseño solo está disponible para aquellas personas que se trasladan en sillas de ruedas, pero no se piensa en los otros usuarios como los que usan bastón, a los coches de bebés, personas con edad avanzada. Por lo cual el espacioso cruce peatonal debe ser los más cercanos que se puede para que de esta forma se logre obtener un proyecto inclusivo. (Dextre. J, 2014).

En la movilidad urbana sostenible, se encuentra relacionado la movilidad urbana activa al cual consiste en la forma en que nos podemos desplazar, utilizando el cuerpo así sea caminando o usando algún tipo de transporte no motorizado para emplear nuestro organismo como si fuera un motor. Meschik (2012) agrega que cada persona – kilómetro que recorre en bicicleta tiene beneficios externos para la

sociedad frente a los costos significativos de los viajes en automóvil. Esto se basa en la noción de que caminar y andar en bicicleta son modos de transporte activos que brindan beneficios sustanciales para la salud de las personas y por lo tanto reducen los costos para la sociedad.

Los sistemas masivos de transporte para que sea efectivo deben contar con una infraestructura segura para que así pueda ser accesible y no tenga rampas o cruces viales inseguras por ello se debe de cumplir con las condiciones mínimas para tener un viaje cómodo y seguro La bicicleta ayuda disminuir el uso de vehículos motorizados y permite realizar viajes en tramos pequeños. (Lima como vamos, 2016, p.12).

Ríos et al. (2015) incluyen cuatro componentes necesarios de la política de ciclismo. El primero se ocupa de la infraestructura y los servicios, que se centran en las características físicas de la red y cualquier otra implementación física (aparcamiento de bicicletas, servicios en carretera, etc.). El segundo componente se centra en las regulaciones e instituciones que se relacionan con las leyes, decretos o regulaciones generales del ciclismo y las instituciones que existen para gestionar el ciclismo en una ciudad. El tercero se relaciona con la participación ciudadana, que incluye no solo la participación activa (por ejemplo, grupos de usuarios y activistas), sino también actividades de educación y promoción del ciclismo. El cuarto es el monitoreo y la operación, que se centra en la operación de los sistemas.

En la movilidad se agregan hábitos distintivos de cada grupo socioeconómico en el uso del transporte. Los habitantes de menor edad suelen movilizarse acompañadas de mayores, los niños en edad escolar se desplazan como peatones o emplean bicicletas. Los jóvenes suelen desplazarse en bicicleta o transporte público. Los adultos y personas mayores usan transporte motorizados, pero también caminan y se movilizan en bicicleta porque el uso del transporte privado, en este caso, depende de la posición de la persona dentro de la estructura familiar. Por ejemplo, es usual que los hombres usen modos motorizados más a menudo que las mujeres, que las personas mayores se valgan de ellos más que los más jóvenes y que, asimismo, las personas en edad activa los utilicen más que las inactivas. (Alcántara, E. 2010)

En cuanto concierne a la infraestructura de ciclovías se trata de unas redes viales para la circulación de bicicletas, cumpliendo con los dispositivos de seguridad en cuanto a la circulación en dichas ciclovías, con el propósito de proteger al ciclista, al peatón que está junto a la infraestructura y proteger el medio ambiente, aplicando criterios técnicos. Municipalidad de Lima, (2017).

Es fundamental tener en cuenta que una ciclovía con insuficiente ancho afecta gravemente la comodidad y seguridad de los usuarios, en suma, al aumento del riesgo de contagio entre ciclistas. Se recomienda garantizar el ancho mínimo e intentar resguardar el ancho recomendado.

Una última decisión clave en el diseño es la ubicación, es decir, en qué lado de la vía se debe implementar la ciclovía. Para ello, se debe considerar la geometría vial y sus usos, en particular, si la vía es bidireccional y/o cuenta con separador central. No es recomendable que las ciclovías cambien de costado vial, al menos que no haya un cambio significativo de condiciones viales. Por ello, se debe evaluar el corredor completo al tomar la decisión elegir el lado de la vía. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020).

La urbe requiere estrategias que se conviertan en acciones, para mejorar la imagen y proporcionar valor, brindar seguridad que las personas usen y se apropien de los lugares y tener una movilidad más activa, en donde el tránsito sea mayormente de personas, ciclistas y no como actualmente por medios automotrices. Se debe comenzar a concientizar a la ciudadanía para impulsar la movilidad activa, educar a las personas referentes a la cultura vial y a utilizar correctamente los espacios, mobiliario, infraestructuras y señaléticas. Para diseñar en función de las personas se tendrá que contemplar las características físicas y sociales (edades, género, condición económica, etc.). Y así realizar espacios acordes a sus intereses y necesidades, asimismo se deben entender las actividades que realiza, los modos de transporte que utiliza para a través de la conectividad y la accesibilidad mejorar movilidad entre los espacios y se permita un desplazamiento continuo, para tener una ciudad mejor diseñada en que las personas sean los principales beneficiados y donde se posibilite la generación de valor a la ciudad. (Martínez, A. 2018).

A través de los planes de desarrollo, los gobiernos muestran un interés por ordenar el crecimiento urbano, disminuir la contaminación e impulsar una movilidad eficiente, por medio de la movilidad activa. Un derecho fundamental en la ciudad para las personas es la implementación de estrategias que incentiven el uso de las bicicletas y otros medios no motorizados; sin embargo, las acciones promovidas no son las más pertinentes, o no se llevan a cabo y quedan solo en propuestas. Es por ello que se requieren acciones mejor pensadas y ejecutadas que privilegien la movilidad activa, que se contemple primordialmente a los peatones, los ciclistas y promover el transporte no motorizado, acciones que incentiven a las personas a caminar y que disminuyan el uso del automóvil particular. (Cerdeña, 2017).

En México DF tiene le dan preferencia tanto los peatones como a los ciclistas, al cual la administración pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes: Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados, así como también garantiza que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, maximizando los desplazamientos ágiles y asequibles. Procurando que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado, confortable para las personas, en condiciones higiénicas y seguras, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

Con respecto a la participación ciudadana, ofrecen 2 bicicletas públicas por cada 10.000 habitantes. Algunas zonas tienen plataformas virtuales de identificación de lugares de estacionamiento, sitios de riesgo y problemas en la infraestructura que son creados por grupos ciudadanos que obtienen la información de los mismos ciudadanos. México cuenta con una guía de diseño es el Manual de Ciclo ciudades en México al cual se especifica el diseño de infraestructura para bicicletas

usándose en varias ciudades de este país, por medio de rutas de ciclovías inclusivas. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

En Bogotá tiene una política de movilidad que deja clara la prioridad de la bicicleta sobre los demás medios de transporte motorizados y cuenta con empleados destinado al asunto en sus Secretarías de Movilidad, Desarrollo Urbano, Recreación y Deporte, y de Educación organizando funciones y métodos de proyectos. Ha producido determinadas decisiones de participación ciudadana y se han podido agregar de forma acordada con las iniciativas de gobierno, donde se incorpora a la sociedad dentro del desarrollo de diseño y realización de un proyecto. La alcaldía de Bogotá, lanzó la programación “al colegio en bici” el cual establece de 4.200 bicicletas para que los alumnos de distintos colegios pueden trasladarse en este medio. Y en otras urbes de la región se han desarrollado iniciativas como los ciclo-paseos, ciclovías recreativas, un día sin carro, sorteos, semanas de la bicicleta, paseos grupales, foros y campañas de seguridad vial, para que toda la ciudadanía así utilice más las bicicletas que el transporte motorizado. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

Cuando hablamos de movilidad activa nos referimos al uso de bicicletas, scooter, patines y todo lo que tenga que ver con ruedas, la movilidad activa tiene relación directa con la ciudadanía ya que la fortalece, en el sentido de que permite la integración e inclusión entre los ciudadanos fomentando el deporte y también generando beneficios reduciendo el tráfico y reduciendo los gases que son dañinos para el planeta. Así como también se logra tener una ciudad mejor conectada, la forma en que se realizarán los desplazamientos; en la movilidad no sólo son en términos abstractos de flujos y eficiencia, sino también en tiempo y calidad de vida (costos-distancia- tiempo). Desde el diseño urbano implica reorientar el espacio público y las vías a la continuidad de los distintos modos, en especial los no motorizados y de transporte público, cambiar la velocidad para que se reduzca las tasas de accidentabilidad y mortalidad, la reducción de emisiones contaminantes y el ruido. La forma en que se organiza espacial y funcionalmente la ciudad tiene un efecto directo en la calidad de vida de las personas y es por ello por lo que la ciudad puede ser un medio para mejorar la calidad de vida de las familias. (Tapia, 2018).

El espacio público es un espacio de uso colectivo por los ciudadanos donde cualquiera de estos tiene derecho a estar y circular libremente sin importar el horario, tiene como característica principal la libertad de acción, caso contrario sucede con los espacios privados donde tienen un costo para el acceso, hay cuantiosos escritores que sustentan que la pura diferencia entre espacio público y privado jamás ha sido evidente y que lo que está sucediendo ahora puede ser explicado de forma más precisa como una reorganización de ambos espacios el privado y el público, añadido de una re conceptualización de este estilo rotundo.(Soja, 2000). Es un espacio multifuncional, debido a las diversas actividades que se pueden realizar en él y se asocia a las multitudes. Es un espacio accesible y visible de adaptación pública donde se genera interacción social entre los ciudadanos.

Es un sitio donde hay completa independencia de desplazamiento y de correlación en el tiempo o, en diferentes términos, una zona que propone como primordial particular la independencia y el derecho a mantenerse pasivo. (Vega Centeno 2006) Consideramos espacios públicos a los espacios abiertos como ya lo habíamos mencionado y entre ellos tenemos los más característicos que son las, plazas, parques, alamedas y veredas. Las plazas por ejemplo siempre tienen como fin reuniones políticas o manifestaciones, desde hace tiempo atrás las plazas siempre han sido espacios abiertos que se daba como punto de concentración de multitudes. (Vega Centeno, 2006).

“Los parques son lugares muy volubles, pueden ser muy bien recibidos por los ciudadanos, también pueden ser tomados como bienes económicos debido a que su presencia realza el espacio y les da un valor agregado a las viviendas más próximas a este, el espacio público será acogido y valorado dependiendo donde se encuentre y la cultura que tengan los ciudadanos sobre este” (Jacobs, 1961) va depender de los lugares donde este sea situado y de las personas que o utilicen. El espacio público también debe tener distintos elementos que lo ayuden a reforzarla idea de ser un espacio de interacción social como tal y se vuelva mucho más acogedor para las multitudes deben tener mobiliario urbano para que sea más cómodo para los ciudadanos socializar entre sí, “La existencia de buenos lugares para sentarse prepara el lugar para muchas actividades que son atracciones de los

espacios públicos de una ciudad o zona residencial, entre actividades a realizar tenemos comer, leer, dormir, jugar ajedrez, tomar sol, mirar a la gente, etc.

Estas actividades son vitales para la calidad de los espacios públicos de las ciudades, las oportunidades para sentarse y percibir los alrededores, lo que nos rodea, no deben ser rechazadas” (Gehl, 2004) Es por ello que el espacio público es importante para el ciudadano debido a que promueva la socialización entre los ciudadanos, también podemos añadir que es de gran aporte a la salud física y sobre todo mental y promueven el caminar.

Por otro lado, se pueden generar espacios públicos a partir de espacios residuales o abandonados, debido a que la población le da un uso en conjunto. También pueden ser vistos como espacios públicos los centros comerciales, debido a que intentar imitarlos como tal, pero tiene un acceso restringido para la multitud, debido a los costos y los horarios establecidos por este. La ciudad es considerada como una escena donde se forman puntos de encuentro de diferentes tipos donde las personas comparten su talento con los ciudadanos que se acercan a verlos actuar, cantar o la actividad que realicen. Las ciudades también pueden ser vista como un espacio público cuando estos artistas la toman para expresar su arte y logran que gran cantidad de gente se acerque a apreciarlos y se queden rodeándolos o admirándolos en algún determinado punto de la ciudad formando un espacio público.

Nos ofrece beneficios también como son los siguientes, Incita al deporte y la actividad física, moldea y estructura e integra a la ciudad, brinda mayor valor a los inmuebles, reduce la contaminación ambiental, es un elemento muy importante para el ciudadano, verlos así, ayuda a desarrollar más espacios públicos para la sociedad. Sin embargo, empresas privadas ofrecen espacios abiertos para la diversión y recreación del usuario, pero limita a los ciudadanos debido a que estos tienen un costo, un horario que asumir y respetar.

Al tratarse de la ciudadanía sabemos que es un conjunto de personas con derechos sociales, derechos cívicos y nos dicen que el espacio público no es solo un lugar de interacción social o descanso de los ciudadanos. Es por ello que la ciudadanía tiene un vínculo directo con el espacio público y lo potencia de tal manera que crea

sujetos activos, genera inclusión, igualdad y participación de los ciudadanos en el espacio público. Es por ello que es indispensable y muy necesario para poder desarrollar el proceso de socialización e inclusión social en los espacios públicos se manifiesta de diferentes maneras y se aplica el respeto, la convivencia, la calidad, la factibilidad de los espacios y la organización definirá en buena medida el progreso de la ciudadanía, también ayuda a la sociedad cuanto más versátil sea funcionalmente, más beneficia el cambio. Es preciso conocer bien el uso social de los espacios públicos (Borja 2000)

La ciudadanía y el espacio público generan la participación colectiva de los ciudadanos, la unión, ya que interactúan en este, es por ello que los ciudadanos son las personas que buscan el bienestar para todos y no solo para ellos mismos, ya que ciudadanía significa participación en general, a través de distintas prácticas de interacción, no existe una ciudadanía si no hay movimientos sociales o desplazamiento.

Así mismo, el espacio público manifiesta la variedad, produce el cambio y se entiende el respeto. La condición, el aumento y la accesibilidad del espacio público definiría en buena medida el progreso de la ciudadanía (Borja, 2000).

Así mismo la inclusión social constituye una de las condiciones para un sentido compartido de la comunidad y convivencia, desde luego, aporta las bases para la construcción de escuelas inclusivas. Para el ejercicio de los valores cívicos y para su implicación, más tarde, en la esfera política. Grossman, D. (2008). Liberalismo, conocimiento para los pobladores e incorporación: una perspectiva multidimensional. *Perspectivas*, 38(1), 45-60. Es por ello que en ese sentido todos somos iguales en una misma comunidad con los mismos derechos y la condición socioeconómica no tiene importancia, por lo tanto, al tener interacción social o practicar recreación social con otros ciudadanos fortalecemos estos lazos de convivencia para ser una ciudad más unida y disfrutar de todos los beneficios.

Las dimensiones de la primera variable, movilidad urbana activa, tenemos a que una infraestructura requiere de alta calidad para viajes cómodos, seguros y eficientes. No obstante, la infraestructura mejora con respecto al traslado peatonal

como andar en bicicleta, las ciudades a menudo tienen una infraestructura mala o completamente ausente, lo cual forma una barrera significativa para un mayor uso, excluyendo a los usuarios vulnerables (como niños, mujeres y personas mayores) y causando situaciones peligrosas e interacciones mortales con el tráfico motorizado. Por lo tanto, la implementación y mejora de la infraestructura dedicada para caminar y andar en bicicleta es un elemento clave para la promoción de la movilidad activa. Las condiciones en las carreteras arteriales con altas velocidades y volúmenes de tráfico no son propicias para un ciclismo seguro y cómodo. La infraestructura protegida es necesaria para fomentar el uso de la bicicleta e incluir a los usuarios vulnerables.

Los modos de transporte no motorizados: son aquellos que se desplazan con la fuerza motora del mismo cuerpo, y sea usando bicicletas, scooter, patines o algún medio que permita que el cuerpo sea el motor para lograrlo, también pueden ser considerado el desplazamiento a pie o correr. Al cual los peatones son principales perjudicados por el creciente uso del automóvil, tanto por la pérdida de espacio público, así como por los efectos del tráfico que son la contaminación acústica y del aire, por lo cual debería recuperar el papel social que se le ha negado hasta ahora en las políticas urbanas y de transporte.

Conectividad física es el elemento más importante, debido que ayuda en la implementación de cualquier medida en beneficio a la movilidad.

Un sistema de transporte que no considere a los usuarios, así como sus actividades sociales, los obstáculos en términos de movilidad y la integración de beneficios por el uso de nuevos servicios de transporte, no será exitoso ni sostenible. En la actualidad, la sociedad está en constante proceso de cambio el crecimiento poblacional, la movilidad de los ciudadanos. Según el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá (IDU) (2005), el flujo peatonal dentro de un sistema de transporte es “la facilidad en el desplazamiento de los peatones para acceder o interactuar en un espacio público. En términos prácticos implica que los peatones logren: llegar, ingresar, usar, salir, de los espacios de origen o destino referidos a intereses particulares”. Dentro del entorno urbano hay una categoría de peatones especialmente vulnerable, los peatones que tienen restricciones en su movilidad,

estos peatones tienen el derecho constitucional a la movilidad (niños, adultos mayores, personas con limitaciones sensoriales, personas con limitaciones motrices, entre otros).

Las dimensiones de la segunda variable, ciudadanía tenemos como al derecho a la ciudad: Es un derecho colectivo e individual de todos los ciudadanos, son espacios de garantía y derecho para asegurar el beneficio de cada los ciudadanos respecto a su ciudad, mejorando la calidad del espacio urbano, generando mejor convivencia entre los ciudadanos y respetando la equidad de género en todos los ciudadanos.

La participación ciudadana es la intervención de la ciudadanía en la toma de decisiones con respecto a los diferentes manejos de los recursos y acciones que tienen impacto en la ciudadanía promoviendo actividades sociales para generar la activación ciudadana junto con los actores sociales, que se encargan de velar por la ciudadanía.

La inclusión social es la acción de unir a todos sin excepciones sin importar la condición socioeconómica, se preocupa especialmente por personas y grupos de personas que se enfrentan a situaciones de carencia, segregación y/o marginación, busca mejorar de manera integral la situación, generando interacción social entre todos los ciudadanos de un determinado lugar compartiendo la recreación social. La inclusión social de las personas o grupos sociales pasa por la conexión y solidez de las redes de reciprocidad social, ya sean estas de carácter familiar, afectivo, vecinal, comunitario o de otro tipo. Subirats, J., Alfama, E., & i Pineda, A. O. (2009). Ciudadanía e inclusión social frente a las inseguridades contemporáneas. La significación del empleo. *Documentos de Trabajo (Fundación Carolina)*, (32), 133-142.

Con respecto a la relación entre las dimensiones, tenemos que, al hablar de infraestructura urbana logra ser un derecho a la ciudad ya que son un factor determinante en la calidad de vida de la población, debido que existe aquellas áreas con ausencia de servicios urbanos básicos y acceso a la ciudad. Así como también

tener una buena infraestructura para poder generar un buen desplazamiento a los ciclistas y peatones. (Rinaldi, F. 2014).

Los modos de traslados no motorizados ayudan a mejorar la participación ciudadana ya que desarrolla un entorno urbano con una buena interacción entre los modos de transporte no motorizado y los ciudadanos, así como también tener políticas más adecuadas para establecer las mejores condiciones para el uso de estos modos.

La conectividad e inclusión social son elementos importantes para la ciudadanía y la movilidad activa debido a que generan integración social para el beneficio de los pobladores, estableciendo un intercambio cultural y poder mantener una ciudad justa e igualitaria. Ofreciendo beneficios a los ciudadanos ya que la inclusión social genera que las personas se mantengan conectadas para diversas actividades.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación: Para este trabajo de investigación se realizará la **investigación aplicada** porque buscara emplear la información que se obtiene, ya que esta investigación requiere del fruto de los resultados de la investigación básica debido que esta contiene conocimientos fundamentales que servirán como fuentes para poder generar nuevos conocimientos, es decir la investigación aplicada necesitara de un marco teórico. (Muntané, J. 2010).

Diseño de investigación:

En nuestra investigación se basará en el **enfoque cuantitativo** porque buscará probar la hipótesis, así como también tratará con fenómenos que se podrá medir (debido que, se les asignaría un número, como por ejemplo: número de personas, edad, entre otros) a través de la utilización de técnicas estadísticas para el análisis de los datos recogidos, su propósito más importante radicaría en la descripción, explicación, y el objetivo de sus causas, fundamentando sus conclusiones sobre el uso riguroso de cuantificación, tanto de la recolección de sus resultados como de su procesamiento, análisis e interpretación, a través del método hipotético-deductivo. (Sánchez, F. 2019). Adicional a ello también es porque queremos estudiar en métodos estadísticos la relación entre las variables.

La investigación tendrá **un diseño no experimental** debido a que no existe manipulación de las variables, ya que estas se encuentran en su entorno natural y se analizaran más adelante. (Hernández, et al.,2010, p.149).

El tipo de diseño será **correlacional** debido que su finalidad es conocer el grado de relación existente entre las variables ya que buscará conocer cómo actúa una variable y así saber el comportamiento de la otra variable. También se caracteriza porque inicialmente se miden las variables y, por consiguiente, a través de la prueba de hipótesis correlacional junto con el empleo de técnicas estadísticas, se estima la correlación. (Bravo, P. 2014).

Así mismo la investigación será **explicativa** debido a que se tendrá dos variables y se verá el impacto de una sobre otra, así como también se sabe la realidad del problema. (Caballero, 2009).

3.2 Variables y operacionalización

Nuestra primera variable “**movilidad urbana activa**”, siendo independiente y cuantitativa.

Definición conceptual: Consiste en la forma en que nos podemos desplazar, utilizando el cuerpo así sea caminando o usando algún tipo de transporte no motorizado para emplear nuestro organismo como si fuera un motor. Meschik (2012).

Definición operacional: La movilidad urbana activa se mide a través del análisis documental y como instrumento de recojo se tiene fichas de registro, al cual la variable consta de tres dimensiones: infraestructura urbana (3 indicadores), modos de traslado no motorizado (3 indicadores) y conectividad física (3 indicadores).

Indicadores: En la variable independiente “movilidad urbana activa” se tienen las siguientes dimensiones: Infraestructura urbana, que tiene por indicadores, percepción de seguridad, confort y organización urbana; en la segunda dimensión tenemos, modos de traslado no motorizado al cual se obtendrá como indicadores, bicicleta, desplazamiento a pie y scooter; en cuanto a la tercera dimensión conectividad física, se tendrá como dimensiones, recorrido peatonal, flujos de viaje, motivos de viaje.

Por otro lado, se tiene como segunda variable “**ciudadanía**”, siendo dependiente debido que esta se da como respuesta al impacto de la movilidad urbana activa y también es considerada cuantitativa.

Definición conceptual: Consiste en la forma en que nos podemos desplazar, utilizando el cuerpo así sea caminando o usando algún tipo de transporte no motorizado para emplear nuestro organismo como si fuera un motor. Meschik (2012).

Definición operacional: La ciudadanía se mide a través del análisis documental y como instrumento de recojo se tiene fichas de registro, al cual la variable consta de tres dimensiones: Derecho a la ciudad (3 indicadores), Participación ciudadana (3 indicadores), e Inclusión social (3 indicadores).

Indicadores: En la variable dependiente “ciudadanía” se tienen las siguientes dimensiones: Derecho a la ciudad que tiene por indicadores, calidad del espacio urbano, convivencia y equidad de género; como segunda dimensión tenemos, participación ciudadana, al cual se obtendría como indicadores, actividades sociales, activación ciudadana y actores sociales; en cuanto a la tercera dimensión, inclusión social, se tendrá como dimensiones, igualdad, cultura poblacional e identidad.

3.3 Población, muestra y muestreo

Población

La población de estudio es un conjunto de casos, definido, limitado y accesible, que formará el referente para la elección de la muestra, y que cumple con una serie de criterios predeterminados. Es necesario aclarar que cuando se habla de población de estudio, el término no se refiere exclusivamente a seres humanos, sino que también puede corresponder a animales, muestras biológicas, objetos, familias, organizaciones, etc.; para estos últimos, podría ser más adecuado utilizar un término análogo, como universo de estudio. (Arias, J. et al. 2016).

Según INEI (2017), en el distrito de Miraflores existe una población de 99, 337 habitantes.

Población: Residentes y visitantes de Miraflores

Muestra y muestreo

No se utilizará muestra en esta investigación debido a que usaremos el método de análisis de datos, donde recopilaremos información validada de centros especializados en la información que vamos a necesitar, como lo son el INEI, Lima

Como Vamos, MINCETUR Y Municipalidad De Miraflores. Así mismo, la información está previamente revisada y validada, es por ello que podremos utilizarla en nuestra investigación

- Los criterios de inclusión son todos los residentes y visitantes de Miraflores que utilicen las ciclovías
- Los criterios de exclusión son todos los residentes y visitantes de Miraflores que no utilicen las rutas de ciclovías.

3.4 Técnicas e instrumento de recolección de datos

En esta investigación se utilizará, el siguiente instrumento, como es el análisis documental ya que consiste en recolectar información a partir de fuentes primarias que brindan información estadística como son, Plan de movilidad urbana de Miraflores, Lima como Vamos, MINCETUR, INEI, mapeos, base de datos, utilizamos estos datos debidos que ya son validadas por cada institución. No utilizaremos encuestas porque ya hemos obtenido información confiable y validada de fuentes primarias, para así poder realizar un análisis de investigación con un resultado más preciso.

El proyecto de investigación está relacionada a la investigación teórica ya que se incluyen trabajos que reúnen sobre una investigación en específica al cual no emplea datos originales, descendientes de estudios primarios. En la investigación teórica puede conformarse por tres maneras: la revisión narrativa, la revisión sistemática y la revisión sistemática cuantitativa, en esta investigación se centra en la revisión cuantitativa debido que integra los estudios primarios con una metodología cuantitativa, que comprende un progreso sistemático, para la recopilación de datos como el empleo de métodos estadísticos para así poder integrarlo en nuestro proyecto de investigación. (López, 2013).

3.5. Procedimientos

En la presente investigación se buscará la información en fuentes primarias que garanticen la confiabilidad de los resultados obtenidos ya que son instituciones que constantemente recogen datos estadísticos, acerca de diferentes aspectos que tiene cada ciudad, luego procedemos a relacionarlos con nuestros indicadores para que finalmente obtener mapeos, gráficos estadísticos, tablas.

3.6. Método de análisis de datos

Método deductivo: Se ha realizado para deducir lógicamente y racionalmente las teorías, los conceptos y las ideas científicas necesarias para ordenar y desarrollar lo comprendido en la investigación.

Método inductivo: Se ha utilizado para introducir e interpelar nuestro razonamiento lógico de las ideas para construir lo comprendido en la investigación

Método descriptivo: Se ha utilizado para descubrir los rasgos característicos observados de las variables de estudio.

3.7. Aspectos éticos

En esta investigación tomara en cuenta el análisis documental debido a que tiene fines de orientación científica e informativa. Contienen información de documentos originales, la finalidad del análisis documental es la transformación de los documentos originales en otros secundarios, a los cuales se hace posible tanto la recuperación de éstos como su difusión, así como también ayuda a que la investigación sea más ética.

IV. RESULTADOS

Políticas públicas e Infraestructura ciclovial

El propósito de este capítulo es estudiar cómo las políticas públicas mejoran el desarrollo de en el distrito de Miraflores. ¿Cómo las políticas públicas mejoran el desarrollo de la infraestructura ciclovial en el distrito de Miraflores?

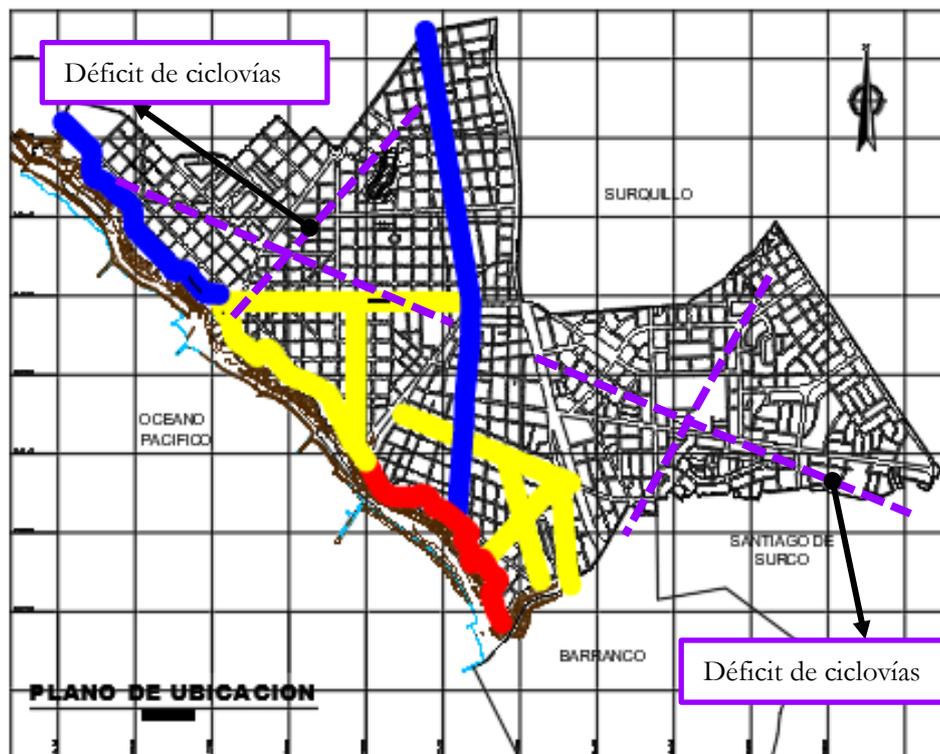
La infraestructura ciclovial tiene que ser un espacio continuo, al cual las ciclovías debe adicionar funciones como el diseño de intersecciones y estacionamientos para las bicicletas, además tienen que respaldar la seguridad de los ciclistas de los transportes motorizados. De modo que la infraestructura ciclovial tiene que ser amigable con los transportes no motorizados, entre ellos se encuentra la bicicleta, scooter, patines, entre otros. Uno de los grandes problemas con respecto a las ciclovías, se encuentra en las ciudades de Latinoamérica, donde tienen importantes desafíos acerca de la movilidad, como son, la congestión vehicular, alto número de accidentes viales en zonas urbanas, la necesidad de tener acceso al resto de ciclovías, tomando en cuenta la calidad, que sea eficiente, confiable y seguro.

En las ciudades de Argentina, como son Buenos Aires cuenta con 130 kilómetros de ciclovías y Rosario 100 kilómetros de ciclovías. El uso de la bicicleta como medio de transporte aún se encuentra en proceso de incrementación de ciclovías en Lima, mientras tanto en el distrito de Miraflores tiene 13.9 km. de ciclovías, del cual una cuarta parte tiene problemas de continuidad, por lo tanto, las ciclovías mayormente se encuentran en el centro de Miraflores, dejando de lado dos grandes sectores, sin conexión a las ciclovías existentes, así mismo no se relacionan las ciclovías de los malecones con los de la Costa Verde. Con respecto a los estacionamientos para las bicicletas, Buenos Aires poseen una considerable cantidad de aparcamientos, como parte de su mobiliario público, al cual consta con 5.400 ciclo estacionamientos, 42 por cada 100.000 habitantes. La municipalidad de Miraflores junto con la empresa CityBike realizaron el primer Sistema Público de Bicicleta al cual cuenta con 50 estacionamientos para bicicletas en parques, malecón y otros puntos estratégicos, con 900 anclajes. En el Plan de Movilidad Sustentable de Buenos Aires se creó el programa de Bicicletas Públicas con su campaña, llamada al trabajo en bici, que premia a los trabajadores que usen la bicicleta para trasladarse a su centro laboral. (Banco Interamericano de desarrollo, 2015).

La mayor cantidad de ciclovías en el Perú, se centra en Lima, existiendo alrededor de

150 km. de ciclovías en la capital. Al cual los conductores de transportes motorizados no respetan al peatón como al ciclista, por lo cual algunos ciudadanos prefieren no usar cualquier medio de transporte no motorizado por miedo a que sufran un accidente, es por ello que se presenta algunos distritos de Lima en donde las ciclovías están tanto en buen como en mal estado. En el distrito de Miraflores, en la Av. Arequipa, se halla una ciclovía tipo segregada, su señalización horizontal no es muy buena debido que en ciertos tramos no se puede distinguir la señalización de las ciclovías de ida y regreso, esta ciclovía se encuentra 100% asfaltada, así mismo hay ciclistas que no respetan la ciclovía e invaden la senda peatonal. En el Malecón de la Reserva (Miraflores) su tramo muy estrecho, por lo tanto, los ciclistas tienen dificultad al trasladarse, Sin embargo, a partir del Malecón de la Marina la ruta se va ampliando y cuenta con elementos de seguridad, asimismo sus ciclovías se encuentran 100% asfaltada y con buena señalización. No obstante, las ciclovías de los malecones no se integran con la ciclovía de la costa verde. (Plan de movilidad urbana en el distrito de Miraflores, 2017-2020).

Mapa N°1 Plano general del estado de conservación de las ciclovías de Miraflores



| Estado de ciclovía | |
|--------------------|-----------|
| — | Excelente |
| — | Regular |
| — | Malo |

Fuente: Elaboración grupal

En otro sentido la Av. Universitaria es una de las arterias más importantes de Lima Norte, esta vía consta con 14.6 km de ciclovías, al cual se encuentra en muy mal estado debido que, carece de una adecuada señalética lo cual es difícil continuar con el tramo de la ciclovía, asimismo hay ciclistas circulando en sentido contrario pese a que el carril es de un solo sentido. La superficie del suelo no es el adecuado debido que se presenta hoyos, montículos de desmote y bolsas de basura. Así mismo hay rampas vehiculares que perjudican la ciclovía ya que esta se encuentra en medio de la ciclovía. La etapa de la Av. Universitaria en que traspasa el distrito de San Martín de Porres, tiene ciertos tramos donde utilizan la ciclovía como paradero de bus. (Diario El comercio, 2021).

San Isidro es un distrito al cual ha priorizado los desplazamientos mediante la movilidad urbana sostenible, ya que privilegia el desplazamiento de las personas, así como el transporte no motorizado. Sin embargo, la ciclovía ubicada en el parque bicentenario es dificultoso transitar por esa zona, debido que se desarrolló un ciclo senda, en lugar de lo que se tenía pensado inicialmente como una parte de la red de ciclovías de San Isidro. Lo contrario entre estas, es que la ciclo senda es una vía compartida tanto para peatones como para los ciclistas, entretanto la ciclovía tiene un uso exclusivo para los transportes no motorizados. Al ingresar a la ciclo senda, se aprecia que es angosto, ya que tiene 3 metros de ancho aproximadamente, la mitad está destinada para los peatones y la otra parte para la bicicleta con doble sentido. Lo cual se convierte en una ciclo senda insegura, dejando poco espacio para las maniobras de los ciclistas y por ende perjudica la senda de los peatones. (Diario La República, 2020).

Conforme al Manual de diseño de Infraestructura de la Municipalidad de Lima, la distancia es inadecuado para la ciclo senda de San Isidro debido para una ciclovía bidireccional debe disponer de 2.80 metros de ancho como mínimo. Asimismo, en el manual precisa que para diseñar una ciclo senda, se debe de tener en cuenta el entorno ya que el flujo peatonal tiene que ser bajo, o que disponga de un adecuado ancho para garantizar una circulación confortable y segura tanto para los peatones como los ciclistas.

En las curvas pronunciadas de la ciclo senda de San Isidro, se encuentran puntos ciegos en los que los ciclistas deben de bajar la velocidad para que no ocurra algún accidente. Comparando la ciclo senda de San Isidro con la de Miraflores, esta se centra detrás del estadio Bonilla al cual fue realizada posterior el tramo de la ciclo senda, pero

con la diferencia de que tiene un ancho más adecuado para los dos sentidos de la ciclosenda y en paralelo tiene un amplio espacio para que así los pobladores transiten de manera tranquila.

Según el área de seguridad vial del distrito de Miraflores, tomaron en cuenta aquellos ciudadanos que andan vestidos únicamente con vestimenta deportiva se consideraba como uso deportivo. Entretanto aquellos ciudadanos que usaban ropa de calle, mochilas u otros componentes se consideraba como uso de transporte. Al cual el 54% de ciudadanos emplean las bicicletas como medio de transporte al cual se desplazan en recorridos cortos o para transportarse a sus trabajos y el 46% lo emplea como un medio de deporte para movilizarse internamente o externamente del distrito.

Tabla N°1 Porcentaje de usuarios que emplean la bicicleta como transporte y como deporte

| USO DE BICICLETA | F | M | TOTAL | % |
|------------------|-----|------|-------|------|
| Transporte | 354 | 1294 | 1648 | 54% |
| Deporte | 470 | 912 | 1382 | 46% |
| TOTAL | 824 | 2206 | 3030 | 100% |

Fuente: Elaboración propia basada en los datos de la Municipalidad de Miraflores. Área de seguridad vial (2015).

En la actual gestión del alcalde Luis Molina de la Municipalidad de Miraflores, ha recuperado veredas para los peatones, debido que en la antigua gestión las ciclovías de los malecones de Miraflores, le quitaba prioridad al peatón. Por lo cual en la actual gestión se ha trasladado las ciclovías a la calzada, añadiendo bolardos para brindar mayor seguridad a los ciclistas. (Municipalidad de Miraflores, 2020). En ese sentido los transportes no motorizados tiene cierta ordenanza como en la municipalidad de Miraflores, al cual publicó la ordenanza N°518/MM en donde fomenta y regulariza la convivencia en los espacios públicos, al cual modificaron la norma llamada ciclovías por vías de micro movilidad, para así poder incrementar en la vía no solo el uso de las bicicletas sino también el empleo de scooter, patines, entre otros medios de transporte sostenible para así ofrecer una mayor seguridad y bienestar a las personas.

Las políticas públicas tienen que considerar la infraestructura ciclovial ya que así se podrá regularizar y normalizar para contar con una infraestructura adecuada para las ciclovías, teniendo en cuenta la seguridad, accesibilidad y que sea eficiente, para que todos los ciudadanos puedan trasladarse adecuadamente, por toda la urbe.

Transportes no motorizados y Participación Ciudadana

El propósito de este capítulo es analizar como los transportes no motorizados ayuda a mejorar la participación ciudadana en el distrito de Miraflores. Al cual nos preguntamos ¿Cómo los transportes no motorizados ayudan a mejorar la participación ciudadana en el distrito de Miraflores?

Para que una ciudad tenga una buena ciclovía, es necesario contar con el apoyo de la participación ciudadana ya que ayuda a ejercer normas adecuadas para el uso de los tipos de transporte no motorizados, asimismo se debe de tomar en cuenta la pirámide invertida de la movilidad, debido que se prioriza primero al peatón y luego a los transportes no motorizados, estos tienen bajos costos tanto en la infraestructura como en el mantenimiento en comparación con otros medios de transporte, por lo tanto es necesario contar con políticas públicas para que puedan ordenar y mejorar la ciudad. (Municipalidad de Lima, 2017).

La pandemia ha tenido un impacto a gran escala la movilidad urbana, debido que el transporte público se detuvo casi por completo durante la pandemia, lo cual las personas consideraban un riesgo alto al viajar en autobuses, por lo tanto, optan por elegir modos de transporte con menos contacto, como son las bicicletas, patines, scooter, etc.; para situaciones como es en este caso la pandemia de COVID-19, ya que así disminuye el contacto físico con las demás personas. El ciclismo y otros modos de micro movilidad podrían ser la clave para viajes sostenibles, y así satisfacer las necesidades de las personas.

Hay una gran cantidad de demanda tanto de residentes y visitantes con respecto a los trayectos en caminata o en bicicleta, y al uso de los espacios públicos en Miraflores, no obstante, las vías apoderadas en más de un 30% como estacionamiento de carros particulares durante el día. Para poder determinar la frecuencia de uso de bicicleta se tomó tres tramos de vías del distrito de Miraflores, las zonas donde hay gran suma de ciclistas son, la Av. Pardo, Av. Larco y el Malecón de la Marina. La suma total de ciclistas por una semana es de 3030 ciclistas, por lo cual usualmente se desplazan aproximadamente en promedio 606 ciclistas en los tramos seleccionados de Miraflores.

Tabla N°2 Cantidad de ciclistas según los tramos de vías seleccionadas

| LUGAR | TOTAL | % |
|----------------------------------------|-------|------|
| AV. PARDO | 797 | 26% |
| AV. JOSE LARCO | 915 | 30% |
| MALECÓN DE LA MARINA – ZONA SKATE PARK | 1318 | 43% |
| TOTAL | 3030 | 100% |

Fuente: Elaboración propia basada en los datos de la Municipalidad de Miraflores. Área de seguridad vial (2015).

Se encontraron que unas 250,000 personas circulan por Miraflores, lo cual 150,000 ciudadanos permanecen en la zona, estableciendo esta cantidad como población flotante lo cual es mayor a la población residente que consta de 99.337 habitantes. (Plan de movilidad urbana de Miraflores 2017-2020). Según el Ministerio de comercio exterior y turismo, nos dice que en cuanto a los extranjeros que llegan a la ciudad de Lima, el lugar que más visitan entre los distritos de Lima Metropolitana es el distrito de Miraflores, contando con un 69.1%.

Tabla N° 3 Porcentaje de los principales lugares más visitados en Lima

| Lugares visitados en Lima | Porcentaje |
|---------------------------|------------|
| Miraflores | 69.1% |
| Centro de Lima | 62.7% |
| Barranco | 26.7% |
| San Isidro | 18.9% |
| Larcomar | 10.8% |
| Callao | 9.7 % |

Fuente: Elaboración propia basada en los datos del Ministerio de comercio exterior y turismo. (2017).

Programas dentro de la municipalidad de Miraflores que motivan a la participación ciudadana son las siguientes audiencias vecinales “Gobernando con el vecino, sistema de Atención Vecinal (SAVE), apoyo al proceso de formulación del presupuesto participativo, elecciones de delegados vecinales, campañas de difusión a través de correos electrónicos y el portal web “Datos Abiertos” de Miraflores. La municipalidad de Miraflores publicó la ordenanza N°518/MM al cual fomenta y regulariza la convivencia en espacios públicos, modificaron la norma llamada ciclo vías por vías de micro movilidad, para así poder incrementar en la vía no solo el uso de las bicicletas sino también el empleo de scooter, patines, entre otros medios de transporte sostenible para así ofrecer una mayor seguridad y bienestar a las personas.

Así mismo sabemos que la ciclo vía que va desde el puente de la amistad y se puede observar cómo los ciudadanos comparten desde los más pequeños hasta los más grandes en compañía de sus mascotas también por todo el malecón de Miraflores Como referencia sabemos que Miraflores es un distrito céntrico y sabemos que puede estar ligado a diferentes eventos que puedan hacerse uno de ellos es el curso de Wong donde podemos rescatar que la mayoría de personas se dirigen al evento en transporte público, en bicicleta o caminando debido a que es un evento céntrico y acude gran cantidad de gente y por la seguridad del usuario y la comodidad se dirigen a esos eventos de esta manera, compartiendo en familia y disfrutando.

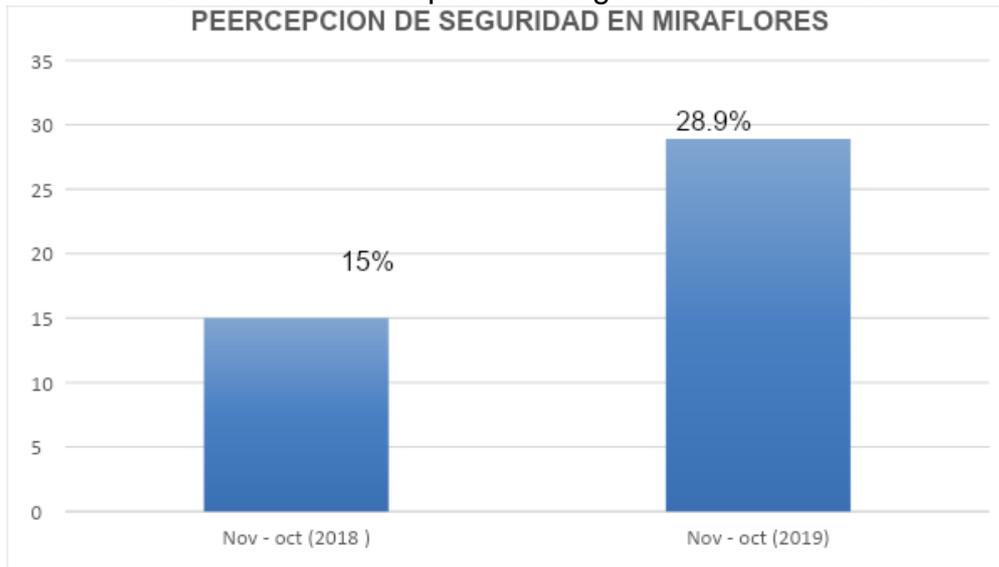
Podemos observar también en la avenida Brasil se cierran todos los domingos, así como también ocurre en el distrito de Miraflores la diferencia es que antes de la pandemia ya se cerraba la av. Brasil y a raíz de la pandemia se empezó a cerrar la av. Larco en Miraflores.

Es así como podemos observar que los modos de traslado no motorizado ayudan a mejorar la participación ciudadana en el distrito de Miraflores ya que están conectados y trae beneficios para los ciudadanos del distrito y también para las personas que vienen de otros distritos.

Conectividad vial y Seguridad

El distrito de Miraflores presenta diferentes modalidades de robos, es por ello que el "raqueto" es lo más común así se acecha a la víctima para los delitos. En el siguiente cuadro vemos la disminución que hay en el año 2019 de 700 casos de delitos contra el patrimonio lo que es un decrecimiento de 20% en la incidencia delictiva y comparando con el 2018. Así mismo sigue siendo cifra alta y un problema que se tiene que priorizar. En enero y junio del 2020, podemos ver una gran disminución de los delitos, principalmente por el aislamiento social para evitar contagios por el COVID 19, así mismo esto ha logrado que la conectividad vial enfocado principalmente en las ciclovías crezca enormemente a raíz de que las personas prefieren transportarse en bicicleta para evitar contagios masivos.

Gráfico N°1: Percepción de seguridad en Miraflores
PERCEPCION DE SEGURIDAD EN MIRAFLORES

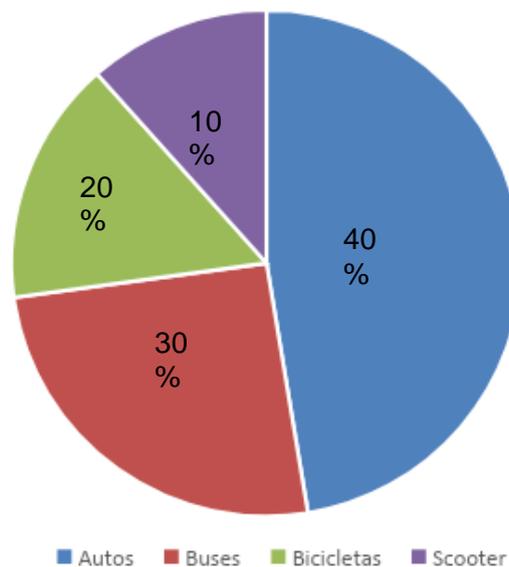


Fuente: Municipalidad de Miraflores, sección seguridad

Así mismo sabemos que los robos han bajado debido a que ahora hay gran afluencia de personas que se encuentran por las zonas eso nos lleva a deducir que a raíz de la pandemia las personas salen en bicicletas y están acompañadas en las ciclovías que antes tal vez eran peligrosas transitarlas solos, ahora debido a la afluencia de gente esto ya no se percibe.

Gráfico N°2: Porcentaje de modo de desplazamiento

CONECTIVIDAD VIAL



Fuente: Municipalidad de Miraflores

La conectividad vial ha ido evolucionando a través de distintos medios de transporte entre ellos los vehículos privados, así mismo en esta pandemia el uso de bicicletas y scooter ha ido aumentando considerablemente debido a que las personas prefieren movilizarse en un medio privado y muchas personas han optado por usar sus antiguas

bicicletas o comprarse una de no tener el medio de transporte es así como la bicicleta casi alcanza en porcentaje al bus público, ya que se estipulan que la mayoría de contagios por COVID - 19 se debe a las grandes concentraciones de personas. Así mismo el scooter también se encuentra presente no tanto como la bicicleta debido a que el costo es más elevado, pero si se está propagando su uso.

Así mismo el Ministerio de transportes y comunicaciones está impulsado el uso de vehículos no motorizados ya que se quiere cortar la ola de contagios masivos que suceden en el transporte público mayormente. Se ofrecerá a la ciudadanía diversas alternativas para que se cumpla el distanciamiento social, el gobierno implementara carriles exclusivos en distritos que aún no cuenten con ciclovías para que puedan transportarse y tengan un sistema integrado de conectividad ciclo vial.

V. DISCUSIÓN

Esta investigación ofrece un nuevo paradigma, al demostrar la movilidad activa como un elemento potencial para solventar problemas de desplazamiento urbano. Como objetivo específico 1 tenemos, estudiar de qué manera la infraestructura ciclovial mejora el desarrollo de políticas públicas en el distrito de Miraflores. Por lo cual en un artículo científico observamos que en el caso de Temuco - Chile la movilidad de la población se ha incrementado notoriamente, debido al aumento del parque automotriz, el que se extendió en más de un 31% en solo 10 años. (Eltit, V. 2011). De igual manera en Republica Checa, tiene ciudades en donde los ciudadanos se pueden trasladar solamente por medio de automóvil, por lo cual dificulta para aquellas personas que se desplazan por otros medios como al andar a pie o en bicicleta. (Matúš, S., 2017). Comparando estos casos internacionales con la movilidad del distrito de Miraflores tenemos que hay aglomeración de vehículos privados, debido a que es un distrito céntrico, así como por su oferta turística, comercial, residencial. Es por ello que se produce cerca de 76 mil viajes diarios, recibiendo a más de 290 mil viajes al día, procedente de otros distritos, lo cual ocasiona una congestión vial. En Temuco las instituciones públicas realizaron pequeñas rutas de ciclovías que no se conectaban, es por ello que afirman que las ciclovías tienen que ser diseñadas no solo por tramos, si no se debe de planificar una red integral que abarque a toda la ciudad de una manera coherente. De tal forma que para realizar la red ciclovial se tiene que considerar las instituciones públicas pertinentes para realizar un análisis adecuado y lograr una apropiada infraestructura ciclovial, vinculado a proyectos viales, recreación. (Eltit, V. 2011). De tal forma que la Municipalidad de Miraflores junto a la empresa CityBike realizaron el primer Sistema público de Bicicletas, al cual tiene por finalidad promover el uso de las bicicletas como medio de transporte sostenible, así como también la implementación de 20km de ciclovías interconectadas con el sistema de transporte público. Por lo tanto, tenemos que, para el desarrollo de una infraestructura adecuada, es importante tener en cuenta el desarrollo de política pública, para aplicar gestiones y coordinaciones con las instituciones pertinentes para el trazado adecuado de ciclovías en la ciudad, al cual se realicen programas para el fomento del uso de la bicicleta en los trabajos públicos, privados, colegios universidades, entre otros.

Continuando con el segundo objetivo específico tenemos, analizar como el transporte

no motorizado ayuda a incentivar la participación ciudadana en el distrito de Miraflores. Actualmente la pandemia ha tenido un impacto a gran escala en el transporte, en el artículo científico se determinó los efectos del Covid-19 en el ciclismo, en las ciudades como, Nueva York, Boston y Chicago, al cual afirman que el uso de la bicicleta se incrementó durante la pandemia. (Padmanabhan, V.et al. 2020). Mientras tanto en Miraflores durante la pandemia del Covid-19 se observa que los ciudadanos usan la bicicleta como medio de transporte, debido que sienten más seguros, ya que no tienen contacto cercano con otras personas y a causa de la falta de mantenimiento de las ciclovías, en diferentes distritos, los días domingos se ocasiona un tráfico de bicicletas en las ciclovías de Miraflores y distritos colindantes. Sin embargo, gracias a este medio de transporte, las personas pueden interactuar en los malecones como La Marina, Larcomar entre otros. En México el programa de Ciclovía recreativa, Muévete en Bici, consiste en cerrar diferentes vías a los vehículos motorizados para destinarlas exclusivamente a las personas que caminan, corren, andan en bicicleta o en otro vehículo no motorizado. Tiene como objetivo la promoción y difusión de actividades recreativas y deportivas que fomentan hábitos de buena salud y la convivencia ciudadana. López, R. (2017). Por otro lado, Miraflores es un distrito céntrico y sabemos que puede estar ligado a diferentes eventos que puedan hacerse uno de ellos es el curso de Wong donde podemos rescatar que la mayoría de personas se dirigen al evento en transporte público, en bicicleta o caminando debido a que es un evento céntrico y acude gran cantidad de gente y por la seguridad del usuario y la comodidad se dirigen a esos eventos de esta manera, compartiendo en familia y disfrutando.

Como tercer objetivo específico tenemos, evaluar como la conectividad física genera desarrollo de seguridad en el distrito de Miraflores. Actualmente las condiciones del servicio de transporte publico impulsan cada día a mucha más población a preferir transportarse en autos privados. Esta nueva tendencia guiara a Miraflores tener muchos niveles de congestión vehicular y con ello el aumento de los accidentes y muertes. Por lo tanto, en Colombia su configuración responde a particularidades propias de la centralidad de algunos municipios que por su localización se ven mayormente favorecidos en la conectividad vial regional y que pueden inducir patrones espaciales localizados en el microsistema regional, que se traducen en impactos socioeconómicos y en algunas problemáticas relacionas con la movilidad y con la complementariedad que supone la red. Bautista, A. F. (2018). El estratégico

plan de "Sustainable Street" el cual establece diferentes metas para el sistema de transporte, además el transporte de la urbe transformo a Brodway en un Boulevard y lo llamo "calles libres de autos" y construyo ciclovías en Brooklyn y el Bronx.(This Big City, Joe Peach) Este plan es similar a lo que se estaba haciendo en Miraflores los fines de semana con la prohibición de autos por las calles principales de Miraflores, sin embargo respecto a la seguridad las ciclovías que encontramos en Miraflores son angostas comparadas con las de New York, sabemos que la ciclovía esta justo al Hudson por el oeste de Manhattan y une a Central Park con Wall Street y es la más usada de estados Unidos .Su diseño protege a los ciclista. (This Big City, Joe Peach).

VI. CONCLUSIONES

Existe impacto entre la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía ya que logra tener una ciudad mejor conectada, a través de la organización espacial logrando mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Dando respuesta a la hipótesis afirmamos que hay un impacto de la movilidad urbana activa en la ciudadanía debido que reactiva los espacios públicos por medio de desplazamientos que conectan a toda la ciudad.

Las políticas públicas mejoran el desarrollo de la infraestructura ciclovial ya que ayuda a tener en cuenta el estado en que se encuentre la infraestructura para así poder mejorar en un próximo plan urbano. Por lo cual, para el desarrollo de una infraestructura adecuada, es importante tener en cuenta el desarrollo de políticas públicas, para aplicar gestiones y coordinaciones con las instituciones pertinentes para el trazado adecuado de ciclovías en la ciudad, al cual se realicen programas para el fomento del uso de la bicicleta en los trabajos públicos, privados, colegios universidades, entre otros.

Los modos de traslados no motorizados ayudan a incentivar la participación ciudadana ya que desarrolla un entorno urbano en el que se genera interacción entre todos los ciudadanos. Por lo tanto, respondiendo a la hipótesis tenemos que, el rol del transporte no motorizado es unir a las personas en una actividad colectiva que establece diversos factores para que puedan generar conexiones humanas, díganse conversaciones ya que es un sistema accesible para todos. Así como también al establecer canales de información y participación de la población con las autoridades locales e institucionales, se desarrollan actividades de información y diálogo con los ciudadanos involucrados, por lo cual se generan espacios de comunicación y diálogo entre los diferentes actores sociales en la movilidad activa.

La conectividad vial genera seguridad en el distrito debido a la gran demanda de ciclistas que hay actualmente por el distrito. La desigualdad de velocidad entre bicicletas y automóviles son una de las causas de inseguridad en las ciudades. La clasificación de edades y la densidad prevista del tráfico ciclista también son factores que afectan la velocidad en la circulación de ciertas zonas. Asimismo, sabemos

mientras más ciclistas se encuentren en las ciclovías genera seguridad para los ellos ya que está comprobado que la multitud de gente espanta a los ladrones y sobre todo si es que es frecuente

VII. RECOMENDACIONES

Para la presente investigación se recomienda que el sistema de movilidad urbana activa que se encuentra actualmente en Miraflores se implemente en otras calles principales y así reducir el tiempo de viaje en horas pico.

Se recomienda a las autoridades pertinentes encargadas de la elaboración de ciclovías, elaborar estudios antes de la implementación de infraestructura ciclovial para que estas vías sean utilizadas adecuadamente, ya que muchos ciclistas no usan la ciclovía de la berma central, debido que así eluden esfuerzos al esquivar a los autos, es por ello que eligen circular en la berma lateral o vereda.

Se recomienda desarrollar una investigación similar a esta tesis con mayor énfasis en la participación ciudadana para conocer los niveles de satisfacción de los ciudadanos en diversos temas involucrados a la movilidad urbana activa y los diferentes programas que se podrían crear en función a la ciudadanía, así serían diseños muchos más democráticos del espacio públicos considerando a personas con discapacidades para conocer mejor sus características y el espacio público sea mucho más inclusivo aun.

No se pueden descartar los riesgos que corre el ciclista al desplazarse por la ciudad es por ello que se recomienda estudiar más a profundidad los requerimientos de la seguridad y la conectividad vial, ya que aún existen muchas ciclovías inconclusas por ello se recomienda hacer un estudio sobre las ciclovías que rodean Miraflores que no conectan con esta debido a que es un gran problema, para poder conocer las razones y considerarlas en futuras investigaciones.

Bibliografía:

Alcaldía mayor de Bogotá D.C - secretaría tránsito y transporte. (2017). Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá. pp.8-16. Recuperado de: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/28-04-2020/01-marco de referencia - v8.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/28-04-2020/01-marco%20de%20referencia%20-v8.pdf)

Almeida del Salvio, A. (2018). Movilidad urbana: su aporte a la sostenibilidad de la ciudad de Lima. *Universidad de Lima. Ministerio del ambiente.* (Lima), pp.1-2
Recuperado de: https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/ulima/6803/Almeida_movilidad_urbana.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Alata, P. (2017) Movilidad urbana, conectividad y accesibilidad – Conferencia CAF: Ciudades con futuro (Archivo de video). Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=dmk-lzwrkdc>

Arias J. et al. (2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Revista Alergia (México)*. 63(2), pp. 201-206.

Banco de desarrollo de América Latina (2015) Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

Bech, L. (2011). Del transporte a la movilidad sostenible. *Fundación transitemos*, (Lima), p.51. Recuperado de: <https://transitemos.org/publicaciones-3/del-transporte-a-la-movilidad/>

Borja, J (2000) Ciudadanía y Espacio Público. *Laberintos Urbanos en América Latina*.

Calonge, F. (2016). Usos de los medios de transporte y accesibilidad urbana. un estudio de caso en el área metropolitana de Guadalajara, México. *Papeles de Geografía*. Recuperado de: <https://revistas.um.es/geografia/article/view/256351/194721>

Cerda, C. H. (2017). Movilidad en la zona metropolitana de San Luis Potosí. San Luis Potosí: Facultad de Ingeniería, UASLP.

Cuesta, O. y Meléndez, S. (2019). Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la comunicación urbana. *EURE (Santiago)*, 45 (135), pp. 274 – 278. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v45n135/0717-6236-eure-45-135-0273.pdf>

Dextre, J. (2014). Movilidad en zonas urbanas. *PUCP – Fondo editorial* (Lima), pp. 24-27.

García, D. et al. (2018). Nuevos desafíos para el perfeccionamiento de los procesos de participación ciudadana en la gestión urbana. Retos para la innovación social. *Cuadernos de Gestión* Vol. 20 (1) Recuperado de: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=14&sid=2e590771-872c-4243-9126-8cdeaf26f8b7%40pdc-v-sessmgr03>

Gehl J (2004) Espacios para caminar, lugares para estar: Proyectos de Detalle. La Humanización del espacio Urbano. (pp. 143 – 197)

Gobierno de la ciudad de México- secretaría de movilidad. Plan estrategico de movilidad de la ciudad de México (2019). pp. 4-6. Recuperado de: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

Gómez, M. (2013). El espacio público y la cultura ciudadana: Ciudadanía construida, ciudadanía decretada. *FORUM Revista departamento de Ciencia Política*. (Medellín), pp. 63-65.

González Ulloa Aguirre, Pablo Armando. (2015). Ciudadanía ante el espaciopúblico: La difícil y necesaria relación para fortalecer a las instituciones.

Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista de la CEPAL* (Santiago de Chile), p.167. Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=5&sid=5a9c808a-a322-4575-b45f-f513069c701c%40sdc-v-sessmgr01&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=125086981&db=bth>

Hernández, R. et al. (2014). Selección de la muestra. En Metodología de la Investigación. *Revista Iberoamericana de Educación* (México) 6ª ed., pp. 174-175.

Hamann, J. (Ed.). (2013). *Lima: espacio público, arte y ciudad*. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Instituto de Desarrollo Urbano (2005). Guía práctica de la movilidad peatonal urbana. Bogotá. pp. 23-30.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018). Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Tomo I. p. 25. Recuperado de: <http://censo2017.inei.gob.pe/resultados-definitivos-de-los-censos-nacionales-2017/>

Jacobs, J. (1961). Uso de los parques vecinales, *The Death and life of great American Citie* (1961), pp.119 – 143.

Lara, J y Moreno, G. (2014). Movilidad urbana en Caracas. Un enfoque desde las tecnologías limpias para la formación de competencias ciudadanas para el desarrollo sostenible. *PROVIENCIA. Revista Venezolana de estudios territoriales*. Recuperado de: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=31&sid=b8d4aa83-0908-4a5a-97e2-94305789e08d%40sessionmgr4008>

Lange, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, (Santiago de Chile), 26 (71), pp. 87-106. Recuperado de: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582011000100004

López, P. y Fachelli, S. (2015). Metodología de la investigación social cuantitativa. *Creative Commons*. (Madrid). 1 edición, p. 5

Martínez, A. (2018). La movilidad activa Un derecho fundamental en la ciudad para las personas. Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

Meschik, M. (2012). Reshaping city traffic towards sustainability. Why transport policy should favor the bicycle instead of car traffic. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, (Reino Unido) 48, 495–504.

Ministerio de comercio exterior y turismo (2017). Principales lugares visitados en Lima.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, pp. 9-19. Recuperado de: <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2020/10/Anexo-RM-0694-2020-MTC-Guia-implementaci%C3%B3n-sistemas-transporte-sostenible-no-motorizado-LP.pdf>

Municipalidad de Lima, (2017). Manual de Normas Técnicas para la Construcción de Ciclovías y Guía De Circulación de Bicicletas. Recuperado de: <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2017/04/Manual-Lima20170421.pdf>

Municipalidad de Miraflores, Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. (2017). Plan de Movilidad Urbana de Miraflores. Recuperado de: http://www.miraflores.gob.pe/Gestorw3b/files/pdf/10773-29116-plan_de_movilidad_web.pdf

Ocampo Eljaiek, D. (2008). Los espacios urbanos recreativos como herramienta de productividad. *Revista Escuela De Administración De Negocios*, (63), 107-126.

Olivera, A. (2006). “Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la geografía social urbana”. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*

Pérez, C. (2005). Muestreo estadístico, conceptos y problemas resueltos. *Pearson Educación*, (Madrid), pp. 3-4.

Programa de las naciones unidas para los asentamientos humanos. (ONU-Hábitat). (2013). Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas. p.5. Recuperado de: <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Planificaci%C3%B3n%20y%20Dise%C3%B1o%20de%20una%20Movilidad%20Urbana%20Sostenible%20%28Español%20Language%20Version%29.pdf>

Quero, M. (2010). Confiabilidad y coeficiente Alpha de Cronbach. *Revista de estudios interdisciplinarios en Ciencias Sociales*. (Venezuela), p.249. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/993/99315569010.pdf>

Quintero, J. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (3): 59-68. Recuperado de: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=9&sid=70868e04-522d-4ee3-9101-d41ca631647d%40pdc-v-sessmgr02>

Rinaldi, F. (2014). Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito. *Revista Transporte y Territorio*. (Buenos Aires). (11) p.137.

Ríos, R. et al. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta. *Banco Interamericano de Desarrollo*. pp. 1-19

Sánchez, F. (2019). Fundamentos epistémicos de la investigación cualitativa y cuantitativa: consensos y disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*, (Lima) 13(1), 102-122.

Subirats, J., Alfama, E., & i Pineda, A. O. (2009). Ciudadanía e inclusión social frente a las inseguridades contemporáneas. La significación del empleo. *Documentos de Trabajo (Fundación Carolina)*, (32), 133-142.

Sustainable urban mobility congress (2019). Sustainable urban mobility “moviendolas ciudades del siglo XXI”, pp.9-11. Recuperado de: https://sumbilbao19.com/wp-content/uploads/2019/02/FOLLETO_SUM19_CAST_10.pdf

Sevilla-Buitrago, Á. (2014). Central Park y la producción del espacio público: el uso de la ciudad y la regulación del comportamiento urbano en la historia. *EURE (Santiago)*, 40(121), 55-7.

Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*.

Tapia, M. (2018). La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* (Barcelona), pp.2-3.

Tavares, S., Sellars, D., Mews, G., Dupré, K., Cândido, C. and Towle, S. (2020) "Public health and well-being in public open spaces through climate responsive urban planning and design", *The Journal of Public Space*, 5(2), pp. 1-6

Tokeshi.J.(2013) Arte y espacio Público. Una ventana abierta a la cultura popular.

Vázquez, P. G. (2009). Educación ciudadana y convivencia democrática. *Pedagogía Social. Revista Interuniversitaria*, (16), 119-133.)

Vargas, Z. (2009). La investigación aplicada: una forma de conocer las realidades con evidencia científica. *Revista Educación (Costa Rica)*. vol. 33, núm. 1. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/440/44015082010.pdf>

Vega Centeno, P.(2006). El espacio público; la movilidad y la revaloración de la ciudad. *Cuadernos arquitectura y ciudad*. (pp. 3 - 75).

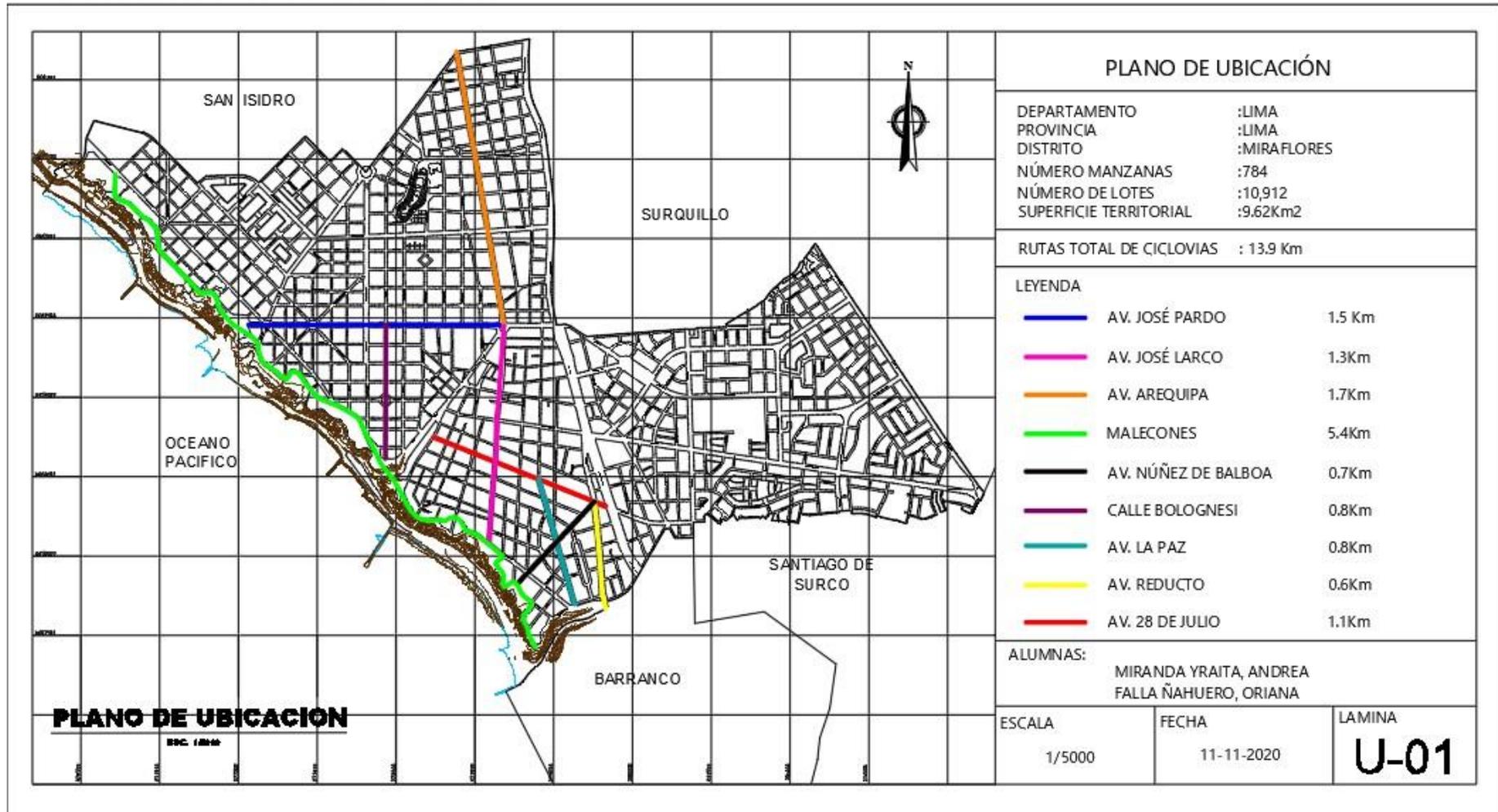
Vega Centeno, P.(2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. *Territorios*. (pp. 23 - 46). Recuperado de: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/5097>

Vega Centeno, P.(2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. *Territorios*. (pp. 23 - 46).

ANEXOS

ANEXO 1

Plano de ubicación del distrito de Miraflores



Fuente: (Propia basada en los datos del distrito de Miraflores ,2017, p.22)

ANEXO 2

Número de población en Lima por distritos

**PROVINCIA DE LIMA: POBLACIÓN CENSADA Y TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO
ANUAL, SEGÚN DISTRITO, 2007 Y 2017**
(Absoluto y porcentaje)

| Distrito | 2007 | | 2017 | | Variación intercensal 2007-2017 | | Tasa de crecimiento promedio |
|-------------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------------------------|-------------|------------------------------------|
| | Absoluto | % | Absoluto | % | Absoluto | % | |
| Total | 7 605 742 | 100,0 | 8 574 974 | 100,0 | 969 232 | 12,7 | 1,2 |
| Lima | 299 493 | 3,9 | 268 352 | 3,1 | -31 141 | -10,4 | -1,1 |
| Ancón | 33 367 | 0,4 | 62 928 | 0,7 | 29 561 | 88,6 | 6,5 |
| Ate | 478 278 | 6,3 | 599 196 | 7,0 | 120 918 | 25,3 | 2,3 |
| Barranco | 33 903 | 0,4 | 34 378 | 0,4 | 475 | 1,4 | 0,1 |
| Breña | 81 909 | 1,1 | 85 309 | 1,0 | 3 400 | 4,2 | 0,4 |
| Carabayllo | 213 386 | 2,8 | 333 045 | 3,9 | 119 659 | 56,1 | 4,6 |
| Chaclacayo | 41 110 | 0,5 | 42 912 | 0,5 | 1 802 | 4,4 | 0,4 |
| Chorrillos | 286 977 | 3,8 | 314 241 | 3,7 | 27 264 | 9,5 | 0,9 |
| Cieneguilla | 26 725 | 0,4 | 34 684 | 0,4 | 7 959 | 29,8 | 2,6 |
| Comas | 486 977 | 6,4 | 520 450 | 6,1 | 33 473 | 6,9 | 0,7 |
| El Agustino | 180 262 | 2,4 | 198 862 | 2,3 | 18 600 | 10,3 | 1,0 |
| Independencia | 207 647 | 2,7 | 211 360 | 2,5 | 3 713 | 1,8 | 0,2 |
| Jesús María | 66 171 | 0,9 | 75 359 | 0,9 | 9 188 | 13,9 | 1,3 |
| La Molina | 132 498 | 1,8 | 140 679 | 1,6 | 8 181 | 6,2 | 0,6 |
| La Victoria | 192 724 | 2,5 | 173 630 | 2,0 | -19 094 | -9,9 | -1,0 |
| Lince | 55 242 | 0,7 | 54 711 | 0,6 | -531 | -1,0 | -0,1 |
| Los Olivos | 318 140 | 4,2 | 325 884 | 3,8 | 7 744 | 2,4 | 0,2 |
| Lurigancho | 169 359 | 2,2 | 240 814 | 2,8 | 71 455 | 42,2 | 3,6 |
| Lurín | 62 940 | 0,8 | 89 195 | 1,0 | 26 255 | 41,7 | 3,5 |
| Magdalena del Mar | 50 764 | 0,7 | 60 290 | 0,7 | 9 526 | 18,8 | 1,7 |
| Pueblo Libre | 74 164 | 1,0 | 83 323 | 1,0 | 9 159 | 12,3 | 1,2 |
| Miraflores | 85 065 | 1,1 | 99 337 | 1,2 | 14 272 | 16,8 | 1,6 |
| Pachacámac | 68 441 | 0,9 | 110 071 | 1,3 | 41 630 | 60,8 | 4,9 |
| Pucusana | 10 633 | 0,1 | 14 891 | 0,2 | 4 258 | 40,0 | 3,4 |
| Puente Piedra | 233 602 | 3,1 | 329 675 | 3,8 | 96 073 | 41,1 | 3,5 |
| Punta Hermosa | 5 762 | 0,1 | 15 874 | 0,2 | 10 112 | 175,5 | 10,7 |
| Punta Negra | 5 284 | 0,1 | 7 074 | 0,1 | 1 790 | 33,9 | 3,0 |
| Rímac | 176 169 | 2,3 | 174 785 | 2,0 | -1 384 | -0,8 | -0,1 |
| San Bartolo | 5 812 | 0,1 | 7 482 | 0,1 | 1 670 | 28,7 | 2,6 |
| San Borja | 105 076 | 1,4 | 113 247 | 1,3 | 8 171 | 7,8 | 0,8 |
| San Isidro | 58 056 | 0,8 | 60 735 | 0,7 | 2 679 | 4,6 | 0,5 |
| San Juan de Lurigancho | 898 443 | 11,8 | 1 038 495 | 12,1 | 140 052 | 15,6 | 1,5 |
| San Juan de Miraflores | 362 643 | 4,8 | 355 219 | 4,2 | -7 424 | -2,0 | -0,2 |
| San Luis | 54 634 | 0,7 | 52 082 | 0,6 | -2 552 | -4,7 | -0,5 |
| San Martín de Porres | 579 561 | 7,6 | 654 083 | 7,6 | 74 522 | 12,9 | 1,2 |
| San Miguel | 129 107 | 1,7 | 155 384 | 1,8 | 26 277 | 20,4 | 1,9 |
| Santa Anita | 184 614 | 2,4 | 196 214 | 2,3 | 11 600 | 6,3 | 0,6 |
| Santa María del Mar | 761 | 0,0 | 999 | 0,0 | 238 | 31,3 | 2,8 |
| Santa Rosa | 10 903 | 0,1 | 27 863 | 0,3 | 16 960 | 155,6 | 9,8 |
| Santiago de Surco | 289 597 | 3,8 | 329 152 | 3,9 | 39 555 | 13,7 | 1,3 |
| Surquillo | 89 283 | 1,2 | 91 023 | 1,1 | 1 740 | 1,9 | 0,2 |
| Villa el Salvador | 381 790 | 5,0 | 393 254 | 4,6 | 11 464 | 3,0 | 0,3 |
| Villa María del Triunfo | 378 470 | 5,0 | 398 433 | 4,6 | 19 963 | 5,3 | 0,5 |

Fuente: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017.

Fuente: INEI (2017)

ANEXO 3

| Título: Impacto de la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía, caso del distrito de Miraflores 2020 | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Problema | Objetivos | Hipótesis | Variable 1: Movilidad urbana activa | | |
| | | | Dimensiones | Indicadores | Unidad de medida |
| <p>Problema principal</p> <p>¿Qué impacto existe entre la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía en el distrito de Miraflores?</p> | <p>Objetivo principal:</p> <p>Estudiar el impacto de la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía en el distrito de Miraflores.</p> | <p>Hipótesis principal:</p> <p>Existe impacto entre la movilidad urbana activa en el fortalecimiento de la ciudadanía ya que logra tener una ciudad mejor conectada, a través de la organización espacial debido que tiene un efecto en la calidad de vida de los ciudadanos.</p> | <p>Infraestructura urbana</p> | <p>Percepción de seguridad</p> | <p>Porcentaje de la evolución con respecto a la percepción de seguridad en Miraflores. Fuente: Plan de acción distrital de seguridad ciudadana Miraflores 2020.</p> |
| | | | | <p>Confort</p> | <p>Nivel de satisfacción respecto a las ciclovías, veredas y espacios para la circulación de peatones. Fuente: Lima como vamos, 2016.</p> |
| | | | | <p>Organización urbana</p> | <p>Características de la movilidad no motorizada. fuente: plan urbano distrital de Miraflores 2016-2026</p> |
| <p>Problemas específicos:</p> <p>¿Cómo la infraestructura urbana logra ser un derecho a la ciudad, en el distrito de Miraflores?</p> | <p>Objetivos específicos:</p> <p>Identificar como la infraestructura urbana logra ser un derecho a la ciudad en el distrito de Miraflores.</p> | <p>Hipótesis específicas:</p> <p>La infraestructura urbana logra ser un derecho a la ciudad ya que son un factor determinante en la calidad de vida de la población, debido que existe aquellas áreas con ausencia de servicios urbanos básicos y acceso a la ciudad.</p> | <p>Modos de traslados no motorizados</p> | <p>Uso de bicicleta</p> | <p>Porcentaje por frecuencia de viaje en bicicleta. Fuente: Banco de desarrollo de América Latina. Número de ciclistas que circulan por las ciclovías del distrito de Miraflores. Fuente: Plan de movilidad urbana de Miraflores 2017-2020.</p> |
| | | | | | <p>Número de circulación peatonal:</p> |

| | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>¿Como los modos de traslado no motorizado ayuda a mejorar la participación ciudadana en el distrito de Miraflores?</p> | <p>Analizar como los modos de traslado no motorizado ayuda a mejorar la participación ciudadana en el distrito de Miraflores.</p> | <p>Los modos de traslados no motorizados ayudan a mejorar la participación ciudadana ya que desarrolla un entorno urbano con una buena interacción entre los modos de transporte no motorizado y los ciudadanos, así como también tener políticas más adecuadas para establecer las mejores condiciones para el uso de estos modos.</p> | | <p>Desplazamiento a pie</p> | <p>Porcentaje de la población internacional que visitan a Miraflores. Fuente: MINCETUR.</p> <p>Número de población residente y flotante que circulan al distrito de Miraflores. Fuente: Plan de movilidad urbana de Miraflores 2017-2020.</p> |
| <p>¿De qué manera la conectividad física genera inclusión social en el distrito de Miraflores?</p> | <p>Evaluar la conectividad física genera inclusión social a través de la accesibilidad en el distrito de Miraflores.</p> | <p>La conectividad física genera inclusión social debido que son elementos importantes ya que generan integración social para el beneficio de la ciudadanía, estableciendo un intercambio cultural y poder mantener una ciudad justa e igualitaria.</p> | <p>Conectividad física</p> | <p>Uso de scooter</p> | <p>Número de velocidad y porcentaje del uso del scooter en los ciudadanos. Fuente: Lima como vamos 2016.</p> |
| | | | | <p>Recorrido peatonal</p> | <p>Número de distancia en el área central y principales ejes. Fuente: Plan de movilidad urbana de Miraflores 2017-2020.</p> |
| | | | | <p>Flujo de viajes</p> | <p>Número de viajes con origen en Miraflores. fuente: plan de movilidad urbana de Miraflores 2017-2020.</p> |
| | | | | <p>Motivos de viajes</p> | <p>Número de viajes según las actividades que los pobladores realicen. fuente: plan urbano distrital de Miraflores 2016-2026</p> |

| | | | Variable 2: Ciudadanía | | |
|--|--|--|-------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Dimensiones | Indicadores | Unidad de medida |
| | | | Políticas publicas | Calidad del espacio urbano | Tipos de entidades que apoyan y avalan la calidad urbana. Fuente: Municipalidad de Miraflores 2018. |
| | | | | Convivencia | Factores de convivencia en el distrito de Miraflores. Fuente: Municipalidad de Miraflores (2019). |
| | | | | Equidad de género | Tipo de política pública. Fuente: Municipalidad de Miraflores (2020). |
| | | | Participación ciudadana | Actividades sociales | Tipos de eventos promovidos por la municipalidad a razón de mejorar las actividades sociales. Fuente: Municipalidad de Miraflores (2020) y Encuesta Lima como vamos (2014). |
| | | | | Activación ciudadana | Porcentaje de personas que realizan actividades recreativas y motoras. Fuente: INEI – Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO) (2014). |
| | | | | Actores sociales | Tipos de actores sociales que ayudan en la toma de decisiones del planeamiento urbano. Fuente: Plan urbano distrital de Miraflores (2016) |

| | | | | | |
|--|--|--|-----------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Seguridad | Igualdad | Medidas tomadas para lograr inclusión en el distrito. Fuente: Municipalidad de Miraflores (2020) |
| | | | | Cultura poblacional | Actividades que se realizan en el distrito para lograr la cultura poblacional. Fuente: Municipalidad de Miraflores (2020). |
| | | | | Identidad | Tipos de formas de mantener la identidad a través de murales para tener un punto de encuentro y de visibilidad para jóvenes y adultos. Municipalidad de Miraflores (2018). |



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, SAENZ MORI ISAAC DISRAELI, 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 Completa titulada: "IMPACTO DE LA MOVILIDAD URBANA ACTIVA EN EL FORTALECIMIENTO DE LA CIUDADANÍA, CASO DEL DISTRITO DE MIRAFLORES 2020", cuyos autores son MIRANDA YRAITA ANDREA LUCIA, FALLA ÑAHUERO JOSSELYN ORIANA, constato que la investigación cumple con el índice de similitud de 19.00%, y 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 Completa 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, 06 de Diciembre del 2021

| Apellidos y Nombres del Asesor: | Firma |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| SAENZ MORI ISAAC DISRAELI DNI: 09341154 ORCID 66233227 | Firmado digitalmente por: ISAENZM el 06-12-2021 17:28:55 |

Código documento Trilce: TRI - 0209756