

Escuela de Posgrado

MAESTRÍA EN GERENCIA PÚBLICA

Tesis

**Las políticas públicas de transporte urbano sostenible
y su relación con la calidad de vida urbana en los
vecinos del distrito de San Borja - Lima, 2023**

Nathaly Viviana Alcantara Montes
Carmen Cecilia Arizaga Forno
Yehily Ninoska Zuñiga Romoacca

Para optar el Grado Académico de
Maestro en Gerencia Pública

Lima, 2023

Repositorio Institucional Continental
Tesis Digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

A : Mg. JAIME SOBRADOS TAPIA
Director Académico de la Escuela de Posgrado
DE : Dr. Dennis Arias Chávez
Asesor del Trabajo de Investigación
ASUNTO : Remito resultado de evaluación de originalidad de Trabajo de Investigación
FECHA : 20 de junio de 2024

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para saludarlo y en vista de haber sido designado Asesor del Trabajo de Investigación titulado "**LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE Y SU RELACIÓN CON LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN LOS VECINOS DEL DISTRITO DE SAN BORJA- LIMA, 2023**", perteneciente a Bach. **NATHALY VIVIANA ALCANTARA MONTES**, Bach. **CARMEN CECILIA ARÍZAGA FORNO** y Bach. **YEHILY NINOSKA ZUÑIGA ROMOACCA**, de la **MAESTRÍA EN GERENCIA PÚBLICA**; se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado **20 %** de similitud (informe adjunto) sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

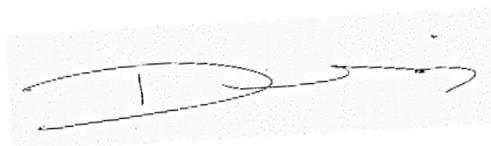
- Filtro de exclusión de bibliografía SI NO
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores (Nº de palabras excluidas: **10**) SI NO
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI NO

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad.

Recae toda responsabilidad del contenido de la tesis sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios de legalidad, presunción de veracidad y simplicidad, expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales – RENATI y en la Directiva 003-2016-R/UC.

Esperando la atención a la presente, me despido sin otro particular y sea propicia la ocasión para renovar las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,



Dr. Dennis Arias Chávez
DNI. Nº 41730628

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD

Yo, ALCANTARA MONTES NATHALY VIVIANA, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 70668806, egresada de la MAESTRÍA EN GERENCIA PÚBLICA, de la Escuela de Posgrado de la Universidad Continental, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. La Tesis titulada "LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE Y SU RELACIÓN CON LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN LOS VECINOS DEL DISTRITO DE SAN BORJA- LIMA, 2023", es de mi autoría, la misma que presento para optar el Grado Académico de MAESTRO EN GERENCIA PÚBLICA.
2. La Tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo que no atenta contra derechos de terceros.
3. La Tesis es original e inédita, y no ha sido realizada, desarrollada o publicada, parcial ni totalmente, por terceras personas naturales o jurídicas. No incurre en autoplagio; es decir, no fue publicada ni presentada de manera previa para conseguir algún grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, pues no son falsos, duplicados, ni copiados, por consiguiente, constituyen un aporte significativo para la realidad estudiada.

De identificarse fraude, falsificación de datos, plagio, información sin cita de autores, uso ilegal de información ajena, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a las acciones legales pertinentes.

Lima, 10 de Noviembre de 2023.



ALCANTARA MONTES NATHALY VIVIANA
DNI. N° 70668806



Huella

Arequipa
Av. Los Incas S/N,
José Luis Bustamante y Rivero
(054) 412 030

Calle Alfonso Ugarte 607, Yanahuara
(054) 412 030

Huancayo
Av. San Carlos 1980
(064) 481 430

Cusco
Urb. Manuel Prado - Lota B, N° 7 Av. Collasuyoc
(084) 480 070

Sector Angostura KM. 10,
carretera San Jerónimo - Saylla
(084) 480 070

Lima
Av. Alfredo Mendiola 5210, Los Olivos
(01) 213 2760

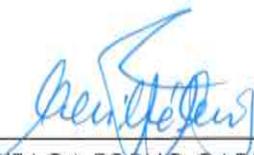
DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD

Yo, ARIZAGA FORNO CARMEN CECILIA, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 10799012, egresada de la MAESTRÍA EN GERENCIA PÚBLICA, de la Escuela de Posgrado de la Universidad Continental, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. La Tesis titulada "LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE Y SU RELACIÓN CON LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN LOS VECINOS DEL DISTRITO DE SAN BORJA- LIMA, 2023", es de mi autoría, la misma que presento para optar el Grado Académico de MAESTRO EN GERENCIA PÚBLICA.
2. La Tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo que no atenta contra derechos de terceros.
3. La Tesis es original e inédita, y no ha sido realizada, desarrollada o publicada, parcial ni totalmente, por terceras personas naturales o jurídicas. No incurre en autoplagio; es decir, no fue publicada ni presentada de manera previa para conseguir algún grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, pues no son falsos, duplicados, ni copiados, por consiguiente, constituyen un aporte significativo para la realidad estudiada.

De identificarse fraude, falsificación de datos, plagio, información sin cita de autores, uso ilegal de información ajena, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a las acciones legales pertinentes.

Lima, 10 de Noviembre de 2023.



ARIZAGA FORNO CARMEN CECILIA
DNI. N° 10799012



Huella

Arequipa

Av. Los Incas S/N,
José Luis Bustamante y Rivero
(054) 412 030

Calle Alfonso Ugarte 607, Yanahuara
(054) 412 030

Huancayo

Av. San Carlos 1980
(064) 481 430

Cusco

Urb. Manuel Prado - Lote B, N° 7 Av. Collasuyoc
(084) 480 070

Sector Angustura KM. 10,
carretera San Jerónimo - Saylla
(084) 480 070

Lima

Av. Alfredo Mendiola 5210, Los Olivos
(01) 213 2760

Jr. Junín 355, Miraflores
(01) 213 2760

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD

Yo, ZUÑIGA ROMOACCA YEHILY NINOSKA, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 70396227, egresada de la MAESTRÍA EN GERENCIA PÚBLICA, de la Escuela de Posgrado de la Universidad Continental, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. La Tesis titulada "LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE Y SU RELACIÓN CON LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN LOS VECINOS DEL DISTRITO DE SAN BORJA- LIMA, 2023", es de mi autoría, la misma que presento para optar el Grado Académico de MAESTRO EN GERENCIA PÚBLICA.
2. La Tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo que no atenta contra derechos de terceros.
3. La Tesis es original e inédita, y no ha sido realizada, desarrollada o publicada, parcial ni totalmente, por terceras personas naturales o jurídicas. No incurre en autoplagio; es decir, no fue publicada ni presentada de manera previa para conseguir algún grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, pues no son falsos, duplicados, ni copiados, por consiguiente, constituyen un aporte significativo para la realidad estudiada.

De identificarse fraude, falsificación de datos, plagio, información sin cita de autores, uso ilegal de información ajena, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a las acciones legales pertinentes.

Lima, 10 de Noviembre de 2023.



ZUÑIGA ROMOACCA YEHILY NINOSKA
DNI. N° 70396227



Huella

Arequipa
Av. Los Incas S/N,
José Luis Bustamante y Rivero
(054) 412 030

Calle Alfonso Ugarte 007, Yanahuera
(054) 412 030

Huancayo
Av. San Carlos 1080
(064) 481 430

Cusco
Urb. Manuel Prado - Lote B, N° 7 Av. Collasuyo
(084) 480 070

Sector Angostura KM. 10,
carretera San Jerónimo - Saylla
(084) 480 070

Lima
Av. Alfredo Mendiolá 5210, Los Olivos
(01) 213 2760

Jr. Junín 555, Miraflores
(01) 213 2760

LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE Y SU RELACIÓN CON LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN LOS VECINOS DEL DISTRITO DE SAN BORJA-LIMA, 2023

INFORME DE ORIGINALIDAD

20%

INDICE DE SIMILITUD

20%

FUENTES DE INTERNET

5%

PUBLICACIONES

10%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.continental.edu.pe Fuente de Internet	2%
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	2%
3	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
4	www.munisanborja.gob.pe Fuente de Internet	1%
5	Submitted to Universidad Continental Trabajo del estudiante	1%
6	Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola Trabajo del estudiante	1%
7	piap.msb.gob.pe Fuente de Internet	1%

8	Fuente de Internet	1 %
9	repositorio.une.edu.pe Fuente de Internet	1 %
10	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	<1 %
11	es.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
12	repositorio.usil.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
13	repositorioacademico.upc.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
14	dataonline.gacetajuridica.com.pe Fuente de Internet	<1 %
15	biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar Fuente de Internet	<1 %
16	www.pgrweb.go.cr Fuente de Internet	<1 %
17	repositorio.unsa.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
18	Submitted to Corporación Universitaria Iberoamericana Trabajo del estudiante	<1 %
19	repository.javeriana.edu.co Fuente de Internet	

<1 %

20

www.scribd.com

Fuente de Internet

<1 %

21

cdn.www.gob.pe

Fuente de Internet

<1 %

22

Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru

Trabajo del estudiante

<1 %

23

documentop.com

Fuente de Internet

<1 %

24

1library.co

Fuente de Internet

<1 %

25

repositorio.uss.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

26

www.slideshare.net

Fuente de Internet

<1 %

27

docplayer.es

Fuente de Internet

<1 %

28

eprints.uanl.mx

Fuente de Internet

<1 %

29

es.wikipedia.org

Fuente de Internet

<1 %

30

repo.sibdi.ucr.ac.cr:8080

Fuente de Internet

<1 %

31

www.salvador-allende.cl

Fuente de Internet

<1 %

32

ri-ng.uaq.mx

Fuente de Internet

<1 %

33

www.aysa.com.ar

Fuente de Internet

<1 %

34

doaj.org

Fuente de Internet

<1 %

35

nl.gob.mx

Fuente de Internet

<1 %

36

repositorio.unfv.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

37

colef.mx

Fuente de Internet

<1 %

38

repositorio.unal.edu.co

Fuente de Internet

<1 %

39

Submitted to Universidad Internacional Isabel I de Castilla

Trabajo del estudiante

<1 %

40

ambiental.uaslp.mx

Fuente de Internet

<1 %

41

hm.unq.edu.ar

Fuente de Internet

<1 %

42

www.libreacceso.org

Fuente de Internet

<1 %

43

Submitted to Universidad Tecnologica de Honduras

Trabajo del estudiante

<1 %

44

repositorio.esup.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

45

tesis.ucsm.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

46

gk.city

Fuente de Internet

<1 %

47

publicaciones.usanpedro.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

48

repositorio.unheval.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

49

revistas.usil.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

50

ri.uaemex.mx

Fuente de Internet

<1 %

51

www.coursehero.com

Fuente de Internet

<1 %

52

Pablo Páramo, Andrea Burbano, Felipe Navarro, Eduardo Viera et al. " Coexistence in the public spaces of Latin American cities () ", *PsyEcology*, 2021

Publicación

<1 %

53

tesis.pucp.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

54

Submitted to Universidad Gerardo Barrios de El Salvador

Trabajo del estudiante

<1 %

55

Submitted to Universidad de San Martín de Porres

Trabajo del estudiante

<1 %

56

noticia.educacionenred.pe

Fuente de Internet

<1 %

57

ECO CONSULTORIAS E INGENIERIA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA. "PMR del Distrito de San Borja 2019-IGA0013217", Ordenanza N° 618-MSB, 2021

Publicación

<1 %

58

journals.openedition.org

Fuente de Internet

<1 %

59

Submitted to Barcelona School of Management

Trabajo del estudiante

<1 %

60 Submitted to Universidad Nacional del Centro del Peru <1 %
Trabajo del estudiante

61 Submitted to Universidad Privada de Tacna <1 %
Trabajo del estudiante

62 renati.sunedu.gob.pe <1 %
Fuente de Internet

63 repositorio.upch.edu.pe <1 %
Fuente de Internet

64 uvadoc.uva.es <1 %
Fuente de Internet

65 Submitted to Universidad Privada del Norte <1 %
Trabajo del estudiante

66 repositorio.unife.edu.pe <1 %
Fuente de Internet

67 www.rpd-online.com <1 %
Fuente de Internet

68 est.cmq.edu.mx <1 %
Fuente de Internet

69 peru.com <1 %
Fuente de Internet

70 Submitted to uncedu <1 %
Trabajo del estudiante

71 www.itagui.gov.co

Fuente de Internet

<1 %

72

Efraín Alfredo Bastidas Zelaya. "Aportaciones a la definición del equilibrio concesional en líneas de ferrocarriles metropolitanos urbanos: estudio de concesiones en América Latina", Universitat Politecnica de Valencia, 2023

Publicación

<1 %

73

acrup.untref.edu.ar

Fuente de Internet

<1 %

74

edomexico.wordpress.com

Fuente de Internet

<1 %

75

issuu.com

Fuente de Internet

<1 %

76

keneamazon.net

Fuente de Internet

<1 %

77

prezi.com

Fuente de Internet

<1 %

78

repositorio.unc.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

79

repositorio.utm.edu.ec

Fuente de Internet

<1 %

80

repositorio.utn.edu.ec

Fuente de Internet

<1 %

81

unhabitat.org

Fuente de Internet

<1 %

82

www.forumdecomercio.org

Fuente de Internet

<1 %

83

www.goredelosrios.cl

Fuente de Internet

<1 %

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias < 10 words

Excluir bibliografía

Activo

Asesor

Dr. Dennis Arias Chávez

Agradecimientos

Agradecer siempre Dios por permitirnos realizar este objetivo y darnos la oportunidad de continuar con nuestras metas profesionales.

A nuestro profesor Dr. Dennis Arias por sus enseñanzas, orientaciones, paciencia y dedicación.

A nuestro amigo Jaime Orlando Chávez Tasayco, por su apoyo y motivación constante para concluir con nuestro trabajo de investigación.

Además, estamos muy agradecidas con nuestras familias, padres que siempre nos están apoyando y brindando la confianza para culminar la investigación.

Venga también nuestro agradecimiento a aquellas personas que han contribuido, con su apoyo moral y de conocimiento, a lo largo de esta travesía, para así poder hacer realidad la presente investigación y alcanzar nuestro propósito.

Índice

Agradecimientos.....	iii
Índice de Tablas.....	vii
Índices de Figuras.....	viii
Resumen.....	x
Abstract.....	xi
Introducción.....	xii
Capítulo I Planteamiento del Estudio	14
1.1. Planteamiento y Formulación del Problema	14
1.1.1 Planteamiento del problema	14
1.1.2 1.1.2 Formulación del problema	16
A. Problema general	16
B. Problemas específicos	16
1.2. Determinación de los Objetivos.....	17
1.2.1. Objetivo general.....	17
1.2.2. Objetivos específicos.....	17
1.3. Justificación e Importancia del Estudio.....	17
1.3.1. Justificación teórica	17
1.3.2. Justificación práctica.....	18
1.3.3. Justificación social	18
1.4. Limitaciones de la Presente Investigación.....	18
Capítulo II Marco Teórico	20
2.1. Antecedentes de la Investigación	20
2.1.1. Internacional	20
2.1.2. Nacional.....	23
2.2. Bases Teóricas.....	26
2.2.1. Políticas públicas de transporte urbano sostenible.....	26
2.2.2. Transporte Urbano Sostenible.....	30
2.2.3. Planificación y desarrollo	37
2.2.4. Calidad de vida urbana	42
A. Condiciones ambientales	42
B. Condiciones económicas.....	47
C. Condiciones sociales.....	49

2.2.5.	Reseña histórica y análisis de la usabilidad de bicicletas en San Borja	50
A.	Reseña histórica del uso de la bicicleta	51
2.3.	Definición de Términos Básicos	59
Capítulo III	Hipótesis y Variables.....	61
3.1.	Hipótesis.....	61
3.1.1.	Hipótesis general	61
3.1.2.	Hipótesis específicas	61
3.2.	Operacionalización de las Variables.....	61
3.2.1.	Variable X (V1)	61
3.2.2.	Variable Y (V2)	61
3.2.3.	Matriz de operacionalización de las variables.....	62
Capítulo IV	Metodología del Estudio	63
4.1.	Método y Tipo de la Investigación	63
4.1.1.	Método de investigación	63
4.1.2.	Tipo de investigación	63
4.2.	Diseño de la Investigación.....	64
4.2.1.	Descripción del ámbito de investigación	64
A.	Unidad de análisis	64
B.	Espacio.....	64
C.	Temporalidad	65
4.3.	Población y Muestra	65
4.3.1.	Población	65
4.3.2.	Muestra.....	65
A.	Identificación de la muestra.....	67
4.4.	Técnica e Instrumento de Recolección de Datos	70
4.4.1.	Técnica de recolección de datos	70
4.4.2.	Técnica de análisis de datos.....	70
4.4.3.	Estadística de viabilidad	70
Capítulo V	Resultado	72
5.1.	Resultados y Análisis	72
5.1.1.	Descripción del trabajo de campo de la muestra	72
5.1.2.	Descripción de los datos obtenidos	74

5.1.3. Coeficiente de Alpha de Cronbach	81
5.1.4. Test de Kolmogorov-Smirnov	82
5.1.5. Coeficiente de correlación de Spearman.....	84
5.2. Discusión de Resultados	86
Conclusiones.....	90
Recomendaciones.....	91
Referencias Bibliográficas.....	92
Anexos	100
Apéndice A: Matriz de consistencia	100
Apéndice B: Matriz de operacionalización del instrumento de investigación	102
Apéndice C: Sectorización del distrito de San Borja	106
Apéndice D: Instrumentos para la recolección de datos	107
Apéndice E: Fichas técnicas de los instrumentos de recolección de datos	110
Apéndice F: Validación de los instrumentos por expertos	112
Apéndice G: Etapas para la recolección de datos	119
Apéndice H: Reseña de políticas de Transporte Urbano Sostenible y Política Nacional del Ambiente.....	120

Índice de Tablas

Tabla 1 Distribución de NSE Lima Metropolitana.....	48
Tabla 2 Proyectos de bicicleta a nivel mundial	55
Tabla 3 Matriz de Operacionalización de Variables	62
Tabla 4 Fórmula para el cálculo de la muestra	69
Tabla 5 Estadística de fiabilidad Alfa de Cronbach.....	70
Tabla 6 Coeficiente de Alpha de Cronbach	81
Tabla 7 Test de Kolmogórov-Smirnov.....	82
Tabla 8 Coeficiente de correlación de Spearman	84

Índices de Figuras

Figura 1. Gobernanza urbana.....	32
Figura 2. Transporte y movilidad	33
Figura 3. Mapa de ciclovías en Lima (2019).....	37
Figura 4. Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	42
Figura 5. Objetivo de Desarrollo Sostenible 11	43
Figura 6. Ciclo vía en el Pentagonito.....	51
Figura 7. Programa de bicicletas en San Borja	52
Figura 8. Ubicación del distrito de San Borja.....	53
Figura 9. Estaciones de bicicletas en San Borja.....	53
Figura 10. Estacionamiento de bicicletas	54
Figura 11. Límites de San Borja	57
Figura 12. Límites del Pentagonito	65
Figura 13. Cuartel General del Ejército del Perú	66
Figura 14. Resultados por género del trabajo de campo.....	72
Figura 15. Distribución de la muestra por edades	73
Figura 16. Distribución de la muestra por tipo de encuestado.....	73
Figura 17. Resultado de modalidad de transporte más usado	74
Figura 18. P1 Resultado sobre consulta de brechas de vías urbanas.....	74
Figura 19. P2 Resultados de la consulta sobre el mantenimiento de vías urbanas	75
Figura 20. P3 Resultados de la consulta sobre desigualdad de acceso a vías urbanas	75
Figura 21. P4 Sobre la participación de discapacitados en la implementación de proyectos.....	76
Figura 22. P5 Horario para realizar alguna actividad de entretenimiento	76
Figura 23. P6 Resultados de espacios de diálogo con personas con discapacidad	76
Figura 24. P7 La planificación de proyectos urbanos con diversas vías	77
Figura 25. P8 Desarrollo de proyectos urbanos y su integración con parques y vías.....	78
Figura 26. P9 Participación ciudadana en planificación de proyectos de infraestructura.....	78

Figura 27. P10 Participación ciudadana en el desarrollo de proyectos de infraestructura.....	79
Figura 28. P11 Difusión de actividades planificadas de infraestructura urbana ..	79
Figura 29. P12 Difusión de proyectos de accesos a vías urbanas del distrito	80

Resumen

Este trabajo de investigación surge motivado por conocer los resultados de la planificación y ejecución de las políticas públicas de movilidad urbana sostenible en la Municipalidad de San Borja y el impacto en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Es así, como se ha determinado la relación entre las políticas públicas de transporte urbano sostenible y la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023), bajo un enfoque cuantitativo, desarrollando una investigación analítica transversal, habiéndose comprobado una relación significativa entre la variable políticas públicas de transporte urbano sostenible y la calidad de vida. Hemos concluido que dichas políticas se relacionan de forma positiva significativa con la calidad de vida urbana, por lo que, a mayor planeación de políticas públicas de movilidad urbana, mayor calidad de vida entre los ciudadanos.

Palabras clave: calidad de vida urbana, políticas públicas de movilidad urbana sostenible, planificación y desarrollo, equidad y bienestar

Abstract

This research work arises motivated by knowing the results of the planning and execution of public policies for sustainable urban mobility in the Municipality of San Borja and the impact on improving the quality of life of citizens. This is how the relationship between public policies for sustainable urban transport and the quality of urban life in the residents of the district of San Borja-Lima 2023 has been determined, under a quantitative approach, developing a cross-sectional analytical investigation, having verified a relationship between the variable Sustainable urban transport public policies and Quality of life, and concluded that these policies are significantly positively related to the quality of urban life, so that the greater the planning of urban mobility public policies, the greater the quality of life among citizens.

Keywords: quality of urban life, public policies for sustainable urban mobility, planning and development, equity and well-being.

Introducción

Esta investigación se ha desarrollado a partir del estudio de la relación entre dos variables: a) políticas públicas de movilidad urbana sostenible, y b) calidad de vida urbana. El trabajo de campo se realizó en el distrito de San Borja. Para dicho fin se ha revisado la normatividad pública vigente respecto a la formulación estratégica de la planificación y desarrollo urbano del distrito, sus logros, sus avances y los resultados de los últimos diez años.

Como sabemos el crecimiento desproporcionado de las ciudades está en aumento, así como el parque automotor; lo que ocasiona mayor contaminación ambiental, congestión vehicular, entre otros aspectos negativos. Por lo que, si no se promueve una planificación integral desde los poderes del Estado hacia los gobiernos locales y regionales, se continuará mermando las condiciones de vida de sus ciudadanos y, por lo tanto, el desarrollo de las ciudades.

Las políticas públicas son partes fundamentales para las soluciones a problemas públicos o asuntos específicos dentro de un ámbito territorial o legal, surgen a partir de una base racional a fin de buscar el bienestar común de la sociedad. Esto lleva consigo a buscar consenso para planificar y ejecutar estrategias públicas en beneficio de sus residentes ante las problemáticas identificadas en cada jurisdicción; estas acciones permiten solucionar o mermar los problemas que aquejan a los ciudadanos, lo que propicia una mejora en la calidad de vida.

En tal sentido, para una mayor comprensión de la investigación, el informe se estructura en cinco capítulos, de tal forma que permite la comprensión de la problemática de investigación hasta los resultados y recomendaciones del estudio, a continuación, se describen brevemente.

El capítulo I detalla la problemática del estudio a partir del planteamiento del problema, se precisa el problema de investigación, los objetivos del estudio, así como la importancia y la justificación, además se detalla su limitación. Mientras que en el capítulo II se describe el marco teórico de la investigación, los antecedentes nacionales e internacionales, las teorías y los conceptos pertinentes para el

desarrollo de las variables, así como la definición de términos básicos. Además, en el capítulo III, se presentan la hipótesis general y las específicas, así como el desarrollo de la operacionalización de cada variable y sus dimensiones.

Asimismo, el capítulo IV detalla la elección metodológica del estudio, además precisa el tipo de investigación, se define la población y se calcula la muestra, también se describen cuáles son los instrumentos y las técnicas para realizar el trabajo de campo y se determina el análisis de datos. A su vez, en el capítulo V, se presentan a qué resultados se llegó en la investigación, la discusión de resultados, así como el análisis, conclusiones, recomendaciones. Además, se han incorporado referencias bibliográficas de los textos revisados y analizados, así como los anexos del trabajo investigado para una mejor comprensión.

Finalmente, esta investigación servirá como herramienta o generadora de cambio en nuestra sociedad, especialmente desde los poderes del Estado, con el fin de generar valor público orientado al bienestar del ciudadano y a la mejora de la calidad de vida a partir de una sociedad más sostenible y equitativa para todos.

Capítulo I

Planteamiento del Estudio

1.1. Planteamiento y Formulación del Problema

1.1.1 Planteamiento del problema

En los últimos diez años, debido al crecimiento de la ciudad y a la falta de planificación, entre otros aspectos, se ha identificado al transporte público como problemática más influyente en cuanto a la afectación de la calidad de vida en el ámbito urbano. Es así que, en la medida en que se acelere el crecimiento de las ciudades, es probable que esta sensación se extienda si no se promueve una planificación integral que cubra las necesidades de la población.

Asimismo, se evidencia que existe una baja actuación en el desarrollo de políticas y su relación con el transporte urbano, debido a un limitante engranaje por parte de autoridades rectoras del transporte y desarrollo urbano, así como una insuficiente planificación y coordinación entre el Poder Ejecutivo y el Gobierno local; lo que conlleva a problemas sociales de contaminación auditiva, sonora, de transporte y de contaminación ambiental.

En cuanto a la legislación peruana para afrontar la problemática, esta se regula en la Política Nacional de Transporte Urbano, ley que, conjuntamente a su reglamento, ha hecho posible realizar un diagnóstico en donde se ha identificado un problema público de transporte urbano claramente visible a nivel nacional.

Asimismo, el Ministerio del Ambiente (MINAM), ente rector para la Política Nacional del Ambiente, en su planificación al 2030, establece la disminución de las debilidades que acarrea en diversos ecosistemas. Para ello recomienda conservar la biodiversidad, la mejora y la recuperación de áreas ecosistémicas a fin de que contribuya a una mejora de la calidad de vida entre sus ciudadanos.

Además, esta política está basada en pilares fundamentales en beneficio de los usuarios, quienes tienen el derecho a que se les brinde un servicio de transporte de calidad, seguro, eficiente e inclusivo y de libre acceso para las personas con discapacidad y grupos excluidos socialmente, y que cuente con un monitoreo a partir de un estándar ambiental, que permita la convivencia en su entorno y no afecte su salud.

Por tanto, las políticas públicas, como parte de la solución a los problemas públicos o asuntos específicos dentro de un ámbito territorial o legal, surgen a partir de una base racional a fin de buscar el bienestar común de la sociedad. Esto lleva a planificar estratégicamente políticas públicas, y sus ejecuciones, a fin de solucionar o mermar los problemas que aquejan a sus residentes que anhelan una mejor calidad de vida. Asimismo, desde finales del siglo pasado se vienen implementando acciones para integrar el concepto de sostenibilidad en el marco legal y normativo de las políticas públicas urbanas que permitan el equilibrio del desarrollo de las ciudades con la naturaleza poniendo como centro de las acciones al ciudadano, sobre todo en la integración urbana.

De acuerdo con lo indicado por CEPLAN (2019) “Perú 2030: Tendencias Globales y Regionales”, uno de los fundamentales problemas existentes en nuestro país es el tiempo que las personas toman para el traslado de un lugar a otro mediante el transporte público o privado, siendo el promedio de 30 a más de 60 minutos por viaje, ya sea para ir al trabajo, estudiar o realizar diversas actividades en su ámbito urbano o fuera de este. Todo esto ocasiona diversas emociones (estrés) como la preocupación, la ira y la ansiedad, además, causa reacciones negativas que ponen en riesgo a las personas y perturban su calidad de vida en el día a día.

Por ello, estas políticas o la ausencia de ellas deben ir junto con el desarrollo de sus residentes en cuanto a su condición de vida, estilo

de vida, condición económica, condición social y cultural que sus ciudadanos adoptan y hacen suya para una convivencia integral que genere beneficios e inclusión a todos.

Por consiguiente, para conocer los resultados en cuanto a planificación y ejecución de políticas públicas de transporte urbano sostenible, en la mejora del bienestar de los ciudadanos, se tomará como población de estudios a residentes del distrito de San Borja. Considerando el problema descrito, la presente investigación pretende responder a la siguiente interrogante: ¿de qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida en su dimensión de condiciones ambientales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?

1.1.2 1.1.2 Formulación del problema

A. Problema general

¿Cuál es la relación entre las políticas públicas de transporte urbano Sostenible y la calidad de vida en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?

B. Problemas específicos

- ¿Cómo es la relación la entre las políticas públicas de transporte urbano Sostenible y las condiciones ambientales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?
- ¿Cómo es la relación entre las políticas públicas de transporte urbano sostenible y las condiciones económicas en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?
- ¿Cómo es la relación entre las políticas públicas de transporte urbano sostenible y las condiciones sociales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?

1.2. Determinación de los Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Determinar la relación entre las políticas públicas de transporte urbano sostenible y la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).

1.2.2. Objetivos específicos

- Determinar cómo se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con las condiciones ambientales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).
- Determinar cómo se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con las condiciones económicas en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).
- Determinar cómo se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con las condiciones sociales en los vecinos del distrito de San Borja-Lima en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).

1.3. Justificación e Importancia del Estudio

1.3.1. Justificación teórica

A nivel teórico, se justifica este estudio, porque permitirá profundizar la relación entre las variables de estudio políticas públicas de transporte urbano y la calidad de vida urbana, además permitirá contribuir al debate académico, reflexión y análisis de los temas objeto de estudio y, de esta forma, busca proveer una prospectiva de inclusión de aspectos como la sociedad, condiciones ambientales y económicas, enfatizando el uso de transporte eco amigable. Esto con el fin de evidenciar el avance de las políticas públicas en cuanto a la utilización de la bicicleta o cualquier otra forma de movilización sostenible.

Cabe precisar que el estudio incluye distintas formas de discapacidad, por lo que es el centro de atención el ciudadano; al ser su derecho, esta investigación ayudará a cerrar brechas y generar la calidad de

vida deseada. Al evaluar el transporte urbano sostenible, muchas ciudades tienen miras a ser saludables, sin embargo, pocas concretan en dar valor a las políticas públicas. Por ello, es un gran reto reconceptualizar la idea para hacerla eficiente y pulir para brindar servicios con seguridad e igualdad; pues esto contribuirá a obtener mayor fuente de investigación a partir de los resultados obtenidos.

1.3.2. Justificación práctica

Se justifica, porque ayudará a entender y comprender cómo la relación de las variables de estudio se planifica, ejecutan y se miden a fin establecer mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos. Además, el beneficio de esta investigación será de gran utilidad para otras municipalidades distritales o provinciales, gestores públicos, autoridades y trabajadores públicos que estén pensando en implementar políticas públicas de transporte urbano sostenible.

1.3.3. Justificación social

En cuanto al nivel social, su justificación es debido a la necesidad actual de hacer visible la importancia de establecer políticas públicas planificadas sobre todo en transporte urbano sostenible que busque el bienestar común de la sociedad, así como las estrategias, planificación y ejecución de estas en pro de la mejora ambiental, social y económica de las personas, es decir mejora de la calidad de vida.

1.4. Limitaciones de la Presente Investigación

- La presente investigación abarca solo las políticas que se han implementado en el distrito de San Borja y su relación con la calidad de vida urbana de las personas.
- La escasa literatura de antecedentes nacionales y internacionales relacionados al tema de nuestro trabajo de investigación que incluyan las dos variables, limitó la búsqueda de la información. Es un tema y

problemática nueva de investigación en nuestro país del cual hay pocas referencias.

- Debido a que esta investigación solo abarcó las políticas que se habían implementado en el distrito de San Borja, encontramos limitaciones respecto al acceso público de la información a través de su página web, visitas y solicitud de reuniones con las áreas competentes.
- Encontramos limitaciones al momento de formular las preguntas de la encuesta debido a que los términos utilizados (políticas públicas de transporte urbano sostenible y la calidad de vida urbana), no eran términos familiares o de fácil entendimiento para las personas encuestadas; es así que cuando se hicieron las encuestas virtuales se colocó en la parte introductoria el significado de las mismas. Asimismo, al momento de realizar las encuestas presenciales, se explicaban previamente estos términos a las personas a ser encuestadas para un mejor entendimiento. Es así que debido al tiempo que se usaba para la explicación de los términos el ciudadano desertaba de realizar la encuesta o no terminaban de desarrollarla.

Capítulo II

Marco Teórico

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Internacional

Respecto a este apartado, cada autor aborda, en su contenido, la importancia de planificar y desarrollar las políticas públicas políticas públicas en beneficio de la ciudadanía, todos con un mismo fin en sus respectivas investigaciones, que es el mejorar la calidad de vida de las personas en un espacio urbano. Para esto se realizaron búsquedas internacionales de México y Argentina, que a continuación presentamos.

Oliver (2019), en su tesis titulada “Estrategias de movilidad urbana sostenible para el desarrollo de políticas públicas de la ciudad de Calaya, México”, determinó para su objetivo conocer la usabilidad de diversos medios de transporte personal, saber qué es lo que preferían los ciudadanos y conocer la percepción de la población la satisfacción y seguridad brindadas por el transporte que mayormente usan. En dicha investigación se aplicó, a partir del alcance descriptivo, la forma de enfoque cuantitativa y se quiso demostrar cómo la movilidad, a partir de su característica, la forma en que se emplean los medios diversos de transporte. Como conclusión del estudio se recomendó una estrategia relacionada a los cambios en el diseño de las vías en favor del transporte alternativo, destinando carriles exclusivos para ellos, así como el de construir vías para el uso de bicicletas con circuitos acordes y articulado de tal manera que puedan interconectarse a distintos ejes de transportes de forma segura y fluida, rediseñando las calles a fin de estimular el uso de estas y bajar el tránsito de vehículos particulares. De acuerdo con lo mencionado por Oliver (2019), su investigación nos permitirá conocer los enfoques basados en espacios que tienen desplazamientos con diversos medios de transporte (blandos) en respuesta a los retos y problemas

ambientales, sostienen una perspectiva social generando nuevos comportamientos y mejorando las condiciones de vida.

De acuerdo con lo indicado por Mancilla (2011), en su tesis “Análisis de alternativas de movilidad urbana sostenible en la zona metropolitana de San Luis Potosí: El caso de la bicicleta”, realizada en México, su finalidad fue el análisis del uso de la bicicleta a fin de que pueda ser considerado como un transporte alternativo en el medio. Es así que se podría considerar un elemento relevante de movilidad urbana, aplicando la sostenibilidad en el desarrollo metropolitano de San Luis de Potosí en México. El método usado fue el de investigación-acción; basado en tomar en cuenta la complejidad desde la realidad misma, con el objeto de identificar un impacto eficaz y eficiente sobre el problema identificado.

El uso de la bicicleta debe verse no únicamente como un simple vehículo, sino como una alternativa que genere un cambio socioeconómico en la población, especialmente con la consolidación de una real participación, basándose en tendencias que, desde una perspectiva internacional, nacional, pero principalmente local, busquen crear localidades más humanizadas y ecosostenibles en mejora del medio ambiente urbano. Es así que se permitirá identificar una deseable intención de la ciudadanía pocas veces visto, al elaborar procesos que desarrollen de manera local, así como fortalecer a la ciudadanía a fin de buscar un verdadero fortalecimiento para su desarrollo local y de los ciudadanos, de esta forma se puedan priorizar la agenda de políticas públicas en beneficio de sus ciudadanos, y así estimular iniciativas para planificar, dirigir, ejecutar y controlar la gobernanza ambiental.

Es así que, la zona metropolitana de San Luis Potosí ha considerado la participación de la población con la finalidad de incluir como medio transporte la bicicleta, lo que ha favorecido a los cambios ecológicos sostenibles. Por ello, según este escenario de ideas, el gestionar las

políticas públicas ha tenido un avance progresivo para su validación, siendo el más importante fortalecer esta iniciativa.

Por su parte, Leva (2005), en su tesis titulada “Teoría de indicadores de calidad de vida urbana”, tuvo como objetivo conocer la relación de las políticas públicas en su asociación a la calidad de vida con el bienestar de la ciudadanía. Por lo que el acceso de los ciudadanos a los satisfactores permitirá cubrir los requerimientos de las personas, sociedad y comunidad respecto a un determinado componente de necesidad.

La frase *calidad de vida* viene siendo usada cotidianamente en las diversas ciencias que se encargan de investigar diversos problemas transversales relacionados a lo económico, social, ambiental, territorial que forman parte características de sociedades desarrolladas modernas. Es así como los diversos problemas de acceso, deterioro del entorno edificado, dificultad en las formas de relacionarse socialmente, el índice de pobreza, malestar social y la saciedad de servicios evidencian los problemas característicos del paisaje urbano actual.

Uno de los mayores retos es actuar lo más pronto posible, con la finalidad de mejorar, en los ciudadanos, la calidad de vida. En ese sentido, la mejora de la calidad de vida urbana como meta superior de políticas públicas parece estar relacionada con la satisfacción de una serie de necesidades relacionadas con la existencia y el bienestar poblacional.

Por lo tanto, la conceptualización para definir la calidad de vida urbana difiere entre distintos autores e investigadores urbanos; sin embargo, es coherente con el interés de la ciencia por mejorar a futuro ciudades, y por consiguiente a sus residentes. Es por ello que este trabajo pretende contribuir a que los encargados de la gobernanza, y dada la magnitud de los desafíos que enfrentan en un futuro próximo,

puedan encontrar las herramientas adecuadas para orientar sus decisiones.

Finalmente, se propone la mejora de la calidad de vida urbana como meta superior de las políticas públicas la cual está relacionada con la satisfacción de una serie de necesidades relacionadas con la existencia y el bienestar poblacional.

2.1.2. Nacional

Chira (2018), en su investigación titulada “Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo”, determinó el objetivo de implementar de manera efectiva y eficiente medidas públicas y ambientales en favor de la disminución de la contaminación del aire, acústica, así como también en el transporte público. El autor consignó una muestra de 100 personas en la ciudad de Trujillo. El método de enfoque fue (descriptivo-correlacional), lo cual incluye la observación detallada y la presentación de informes del sector público y las actividades administrativas hacia la política ambiental y las directrices de transporte vehicular. La presente investigación concluye que, ante una adecuada gestión e implementación de la priorización de políticas ambientales en el Estado, incide en la mejora significativa de la calidad de vida de las personas, influyendo de manera positiva en los servicios de transporte público, detallando que el 99 % de encuestados opinan que dicha implementación es factible.

Por su parte, Guerra (2020), en su propuesta “Análisis y perspectivas de la gobernanza de movilidad urbana sostenible para implementar un adecuado servicio de transporte urbano en la metrópoli de Arequipa”, tuvo el objetivo de establecer criterios de gobernanza de un Sistema Integral de Transporte (SIT) en la metrópoli de Arequipa, para así atender las necesidades de reforma del transporte. El método de enfoque cualitativo tiene como rasgo característico el análisis de

los hechos sociales y de los fenómenos existentes en el medio ambiente en el que ocurre. Este concluye que, al implementar el SIT, relacionado con el enfoque MUS, es inicial, ya que las partes interesadas no tienen una comprensión clara de los resultados tangibles de MUS. Asimismo, el desarrollo de un liderazgo democrático para poder articular roles en todos los niveles de gobierno es crucial para la implementación en todos los niveles de Gobierno.

Mientras que de acuerdo con la investigación Sagastegui (2016), titulada: “Análisis de movilidad urbana y sistema de transporte sostenible en la ciudad de Trujillo, provincia de Trujillo en La Libertad”, expuesta en la Universidad Privada Antenor Orrego (UPAO), es importante analizar la movilidad urbana bajo los lineamientos de un sistema de transporte sostenible en Trujillo. Su método tuvo un enfoque cuantitativo. Además, estuvo enmarcado con un estudio no experimental, donde realizó un inventario diario de vehículos que circulaban en la ciudad y aplicó un instrumento estructurado para la generación de datos e información, que fue un cuestionario dirigido a peatones y la entrevista a profundidad a expertos respecto al transporte sostenible de la provincia de Trujillo, donde propuso tres proyectos estructurantes estos son los siguientes: la peatonalización, uso de bicicleta pública y el metro de Trujillo, ya que se buscaba una reingeniería estructural para la ciudad.

Asimismo, Mayta (2019), en su investigación, titulada: “Influencia de la movilidad urbana sostenible en la competitividad, Lima, 2012-2018”, presentada a la Universidad César Vallejo, tuvo como objetivo establecer la influencia de la movilidad urbana sostenible en la competitividad en la ciudad de Lima. Es un estudio aplicado con diseño no experimental, donde la población muestral se considera una muestra de 400 vehículos de combustible fósil y 400 eléctricos para analizar su impacto en la competitividad durante 84 meses (2012

a 2018), elegidos mediante muestreo no probabilístico y la técnica empleada fue el análisis de datos secundarios. Como conclusión: el uso de electricidad reduce las emisiones contaminantes y enfermedades respiratorias, mientras que el uso de energía proveniente de combustibles fósiles es lo contrario. En el caso de las medidas sanitarias se encuentra que antes cuando el consumo de electricidad (CEE) aumenta en un 1 %, se produce una disminución. Además, se espera un 0,99 % en infecciones agudas del tracto respiratorio (ARIS), la medición de gases de efecto invernadero encontró una disminución del 0,53 % en partículas de menos de 10 micrones (PM10). Dicho esto, se evidencia que existe un efecto representativo entre la variable movilidad urbana sostenible con la variable competitividad, por consiguiente, la hipótesis de investigación se acepta.

Mientras que Vera (2017), en su investigación titulada: “Propuesta para la Solución de la congestión vehicular en la avenida Javier Prado Este (entre la avenida La Molina y la calle Los Tiamos)”, expuesta a la Universidad San Martín de Porres, se trazó como objetivo establecer si existe influencia entre la movilidad urbana sostenible y la congestión vehicular entre la Av. Javier Prado Este. La tesis tuvo un enfoque mixto, con alcance explicativo y de correlación, es no experimental en su diseño. Además, las poblaciones conforman todos aquellos transeúntes que pasan entre la Av. La Molina intersección con calle los Tiamos en la Av. Javier Prado Este. Asimismo, la investigación tenía como técnica la observación directa, donde concluyó que es positiva la incidencia de la propuesta de movilidad urbana sostenible para la solución de la congestión vehicular del distrito al reducir la problemática de movilidad urbana tanto en vías como en el medio ambiente, además de la siniestralidad gracias a la propuesta de mejora. Por último, para entender sobre las políticas públicas, argumenta desde los elementos como una de las problemáticas en la movilidad urbana que genera un daño al medio

ambiente y afecta la calidad de vida de las personas, desde los cuales resulta oportuno desarrollar mejores políticas públicas. Por lo que los autores proponen procesos a implementar.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Políticas públicas de transporte urbano sostenible

Aguilar (2008) identificó dos dimensiones interrelacionadas, la primera de las cuales se refiere a la promoción de las decisiones de política pública junto con la justicia y la igualdad de oportunidades como derechos ciudadanos. La segunda dimensión es la efectividad de la toma de decisiones, que están relacionadas con diversas problemáticas sociales, las cuales se forman como supuestos sobre el comportamiento de toma de decisiones, que permiten ignorar estos comportamientos, pero ambos se complementan, van en la misma dirección y nos ayuda a aprender de diferentes interpretaciones del Gobierno.

A su vez, Barenboim (2012) definió la relación entre la política y el bienestar de los ciudadanos, tomando en cuenta los componentes económicos y sociales combinados con la calidad de vida del país, y también enfatizó la importancia de la política urbana como componente fundamental. El Estado está obligado a regular los instrumentos públicos, incluyendo la gestión del territorio de la ciudad, ordenándolos para el transporte colectivo sostenible y la infraestructura moderna en relación con las necesidades de cada ciudadano, así dar valor al desarrollo de la población.

Políticas urbanas en Argentina

Rosario-Argentina

En Rosario, Argentina, la aplicación de la ley de convertibilidad y la política de privatizaciones afectaron las finanzas del Gobierno, lo que provocó la transformación del territorio. Los procesos para la convertibilidad y políticas de privatizaciones tienen serios

cuestionamientos por carecer de participación de los ciudadanos y de comunicación de las mismas; esto evidencia un Estado ausente que no se preocupa por una planificación estratégica convergente, pues el rumbo transformacional está a la deriva de las demandas del mercado. Por ello, surgió una nueva necesidad, que privilegia el desarrollo de ciudades urbanas competitiva que se forman a partir de ejes estratégicos. Siguiendo el surgimiento de nuevas políticas urbanas, la década de 1990 se caracterizó por una relativa estabilidad, lo que alentó grandes inversiones públicas y privadas. Con el paso del tiempo, la transformación de Santa Fe, provincia de Rosario, apunta a convertirse en una ciudad competitiva (Barenboim, 2012).

Los cambios son más pronunciados en la ciudad de Rosario y otras ciudades que conforman su área metropolitana (Gran Rosario), que tiene una población de 1.161.188 (INDEC, 2001). Asimismo, la propiedad y ubicación privilegiada de la ciudad la convierten en el centro del esperado despegue económico y crecimiento poblacional viable frente a los planes regionales ampliados asociados a la creación del mercado común (Mercosur). La ubicación de territorios y metrópolis fortaleció su papel como centro de producción masiva, comercio, servicios y comunicación.

Además, Rosario mantiene el modelo urbano latinoamericano tradicional: se conservan los ejes radiales y en abanico de desarrollo y expansión urbana que representan los principios básicos de la organización espacial. Sin embargo, surgieron las principales características de la nueva geografía: la expansión de la ciudad más allá de la periferia; mayor redefinición de las áreas urbanas a través de medidas de renovación, restauración y renovación; principalmente densificación de áreas centrales y macrocentros y todo lo anterior dando como resultado, en una estricta división socio territorial. Ante estos cambios, los municipios han propuesto diversas políticas e

instrumentos de acción, que se formulan de manera claramente definida (Barenboim, 2012).

Políticas del Estado peruano

Políticas de Estado

El Gobierno nacional establece varios lineamientos para orientar las acciones de largo plazo del país, para así obtener la prosperidad del pueblo y, por consiguiente, para el país un desarrollo sostenible. Esto último según el acuerdo del 2002, año en que se realizó el Foro del Consenso Nacional, donde se tocaron varios temas importantes. Donde, 35 políticas gubernamentales se agrupan en 4 áreas temáticas.

Articulación de políticas públicas con el CEPLAN

Es una institución profesional técnica que ejerce las funciones de dirección y coordinación del sistema de planificación estratégica estatal, como herramienta técnica de gestión y gobernabilidad con el fin de implementar las políticas nacionales, que conlleve al cierre de brechas, para el desarrollo nacional, así fortalecer los sistemas administrativos del estado.

El SINAPLAN y su propósito

El Sistema Nacional de Planificación Estratégica (SINAPLAN) es un régimen completo de instituciones, cuyo propósito es viabilizar planificación estratégica nacional para el desarrollo del Perú.

Guía de políticas nacionales (2018)

La política nacional se desarrolla en respuesta a problemas o necesidades que enfrentan los ciudadanos que se establecen de acuerdo con la elaboración pública de una agenda. Los diferentes ministerios del Estado peruano realizan un trabajo articulado e intersectorial donde desarrollan, formulan, implementan, monitorean y miden a través de indicadores las políticas sectoriales y en conjunto

las políticas nacionales aplicables en el Estado peruano. De acuerdo con la Ley N.º 29158 (2007), en su artículo 4, se menciona que el Ejecutivo, como uno de los poderes del Estado, tiene facultades exclusivas para formular, vigilar y examinar toda política gubernamental, para todas las unidades de Gobierno en todos los niveles.

De esta manera, la política nacional define los objetivos prioritarios, las directrices, los elementos clave de la política nacional, para el cumplimiento del marco normativo legal, monitorearlos, para así, garantizar el desarrollo de toda actividad en el Estado.

Políticas sectoriales

Las políticas sectoriales son subconjuntos de políticas públicas que afectan a toda actividad pública o privada, teniendo en cuenta el interés general del país, así como del Gobierno regional y local, según las necesidades y realidades de cada ámbito de administración. Para el planteamiento de políticas, el Poder Ejecutivo decreta normas para la coordinación con los diferentes Gobiernos locales, municipalidades y otros organismos de acuerdo con el marco de cada política pública. Por ello, es de responsabilidad del Gobierno central, los gobiernos regionales y las autoridades locales el cumplimiento de toda política pública a fin de identificar problemas específicos los cuales deben articularse entre sí para el bien de la población vulnerable.

De acuerdo con el Decreto Supremo N.º 029-2018-PCM (2018), se establece la aprobación de disposiciones para la política nacional modificada por el DS N.º 038-2018-PCM (2018), el manifiesto y demás documentos que lo sustituyan, en el marco del artículo 2 del artículo adicional transitorio segundo. Además, la base de datos incluye únicamente las políticas nacionales promulgadas por los ministerios (y otros documentos que sirven como sustitutos) que estaban vigentes antes de la aprobación de las normas.

2.2.2. Transporte Urbano Sostenible

Concepto de ciudad

La Real Academia Española (2023) define el concepto de una *ciudad urbana* de la siguiente manera: “Referido al urbano, es igual a ciudad y una ciudad es la agrupación de casas, calles y avenidas habitado por los ciudadanos, que se dedican a diferentes actividades económicas, este dirigido por el gobierno local. La ciudad es donde habitamos todos los seres humanos, bajo el nombre de ciudad”.

Además, según el decreto supremo del Ministerio de Vivienda N.º 012-2022-VIVIENDA (2022), es definida por el Ejecutivo como un proceso de mejoramiento de la movilidad de los peatones y servicios en todo el Perú, que tiene como objetivo restaurar cualquier espacio público y promover el uso de diversos factores de salud como la salud, el medio ambiente y el tiempo para moverse de forma holística y sin exclusiones accedería a diversos servicios.

Estructura urbana

Graizbord (1964-2014) menciona sobre la ciudad sustentable, que desde el gobierno local y/o provincial se debe priorizar al interés de la población, al desarrollo urbano. Asimismo, menciona cuán importante es la innovación pública, que va acompañado con los marcos políticos para un desarrollo urbano sostenible. De la misma manera, el autor hace mención el modelo de Graizbord (1964-2014) agrupando la calidad de vida con la planificación, para el crecimiento ordenado de la ciudad, y una variables importantes para su ejecución: el ambiente, construcciones, equipamiento, menciona que es imprescindible el desarrollo en la vida cotidiana de los ciudadanos.

Gobernanza urbana

Cohen (2006) indica que la GU es uno de los problemas del siglo XX. Por lo general, en los municipios más que en un Gobierno nacional, ellos pueden manejar del crecimiento urbano, que cada día crece más. Asimismo, Cohen opina que la proyección del manejo del suelo

es muy importante, ya que está conectada con el medio ambiente, sin embargo, la desigualdad y el desinterés al gobernar retrasan la planificación y ejecución; por lo tanto, es así que el acto (desinterés) no sea eficaz para preservarlo y cuidarlo.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2012) menciona que, en una transformación sostenible para las ciudades, los Gobiernos interactúan conjuntamente con la planeación de diseños urbanos, incluida la medición y cuantificación de la calidad de vida a través de indicadores, el financiamiento y dar trámite a las áreas urbanas, menciona que las ciudades confrontan un gran reto ambiental, económico y social. También, menciona que cuando hay desabastecimiento de agua, energía y transporte público no hay igualdad. Por ello, la ONU ayuda a los países a sobresalir de los problemas de urbanización, pues las ciudades deben ser accesibles al desarrollo económico social y con condiciones ambientales óptimas para una buena calidad de vida hacia el ciudadano.

En la figura N.º 1, veremos cinco ejes importantes para la gobernanza urbana: El primero basado en tomar criterios idóneos, acatando políticas públicas, basado en decisiones tomadas de manera transparente. El segundo eje presenta a la participación e inclusión ciudadana, siendo decisiones de carácter público, incluir al ciudadano en la toma de decisiones, todo ello respetando los marcos legales, la cooperación inter municipalidades, para trabajar de manera articulada, desde el gobierno central, la digitalización es parte de la modernización del estado, siendo una herramienta indispensable para recolección de datos, sin embargo, estas herramientas y/o ejes conllevaran a la inclusión social y al resultado en calidad de vida urbana, prevalecer los problemas de urbanización, dando énfasis al desarrollo en movilidad urbana sostenible.

Figura 1. Gobernanza urbana



Fuente: Tomado de Gobernanza Urbana (2016), por ONU-Habitad

Transporte y movilidad (brechas de vías urbanas)

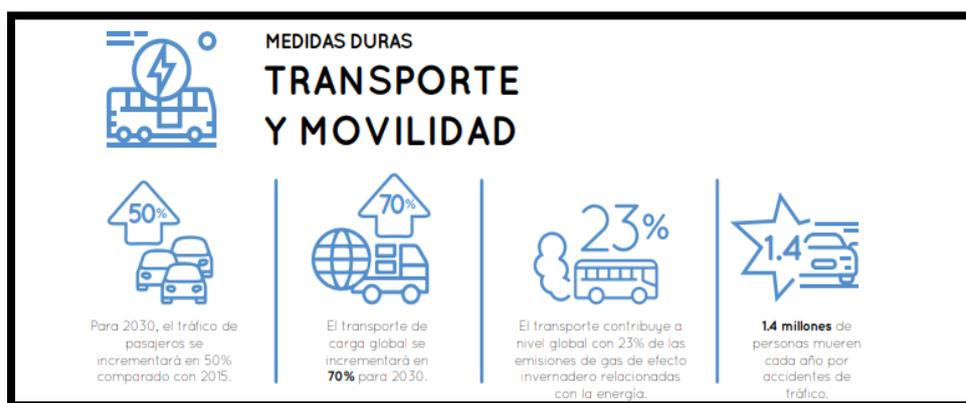
En la nueva agenda urbana ilustrada (2016), se afirma que el transporte es indispensable en la planificación, que va junto con el planteo de políticas públicas, mientras que la población aumente será aún más indispensable. Sin embargo, aún hay caos, ya que no se tiene eficientes infraestructuras para el tránsito de estas, tenemos en cuenta que las redes de transporte conectan con cada anexo de una ciudad-país. Por lo que es muy indispensable, la ONU-Habitad priorizó como agenda el tema transporte, ya que sin esto se verán afectadas las condiciones económicas.

Asimismo, se requiere la incorporación de planes de transporte sostenible, no motorizadas, conjunto con planificación del suelo, esto dará acceso a bienes y servicios eficaces. También, son importantes los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 11), que anima a las “ciudades y comunidades sostenibles”, con movilidades transitables, sencillas y sobre todo sostenibles, priorizando a las personas vulnerables, atendiendo su necesidad. Por tanto, es fundamental la conexión, con una buena planificación al desarrollo, no solo de cimientos, también de planes, política que conlleven a la unión

territorial con planes urbanos sostenibles desde un gobierno nacional, hasta el local.

En la figura N.º 2, veremos porcentajes que se incrementarán al año 2030, relacionados al tráfico de pasajeros, el transporte de carga y la siniestralidad por accidentes de tránsito.

Figura 2. Transporte y movilidad



Fuente: Tomado de Gráfico de Transporte y movilidad (2016-ONU Habitat)

Principios de transporte y movilidad

Conectividad. Es el desplazamiento o movilidad que permite la conexión entre las personas de una ciudad. El transporte es indispensable, medio para el desarrollo, sin embargo, muchas personas no acceden a este servicio debido a que no cuentan con un adecuado Plan de Desarrollo Urbano. Por ello, debe de fortalecer las conexiones urbano-rurales, incluyendo medios de transporte sostenible (Narain y Nischal, 2007).

Desarrollo económico. En óptimas condiciones económicas, resalta la conectividad entre los anexos de una ciudad, pues el transporte encamina el desarrollo y debe invertirse en movilidad sostenible que preserve el medio ambiente. Cabe mencionar que, los países con mayor desarrollo remuneran desde el 40 % hasta el 70 % (dólares

americanos) a más en importaciones (Sustainable Mobility for All, 2017).

Uso de suelo. La planificación viene ligada al desarrollo del uso de suelo en infraestructuras viales. Fariña (2019) sostiene lo siguiente: la movilidad se relaciona con las actividades económicas de la ciudad, sobre la base de ellas, el sector urbano ve la ciudad dominante, y se agrupa por zonas, como centros históricos y viviendas urbanas. Asimismo, en el comercio, una de las más resaltantes es la mixta, donde el objetivo es la reducción de transporte, pues existen conexiones cercanas, y se pide mayor uso de transporte no motorizado. Por lo que para que estos sean sostenibles, por ejemplo, es necesario montar bicicleta, combatir la contaminación ambiental y la contaminación auditiva.

Equidad en el transporte. El transporte tiene que atender la necesidad de movilidad de los ciudadanos sin distinción. La planificación es prioridad para lograr la igualdad que conlleve a cubrir las necesidades de la población, muchas veces se planifica sin evaluar si se genera calidad el servicio. Para ilustrar esta necesidad, citaremos un ejemplo, en la ciudad de Los Ángeles, donde se invirtió para un sector, pero se carecía de dinero, por lo que pidieron financiamiento para la mejora del servicio, ya que solo hacían uso del servicio los de clase baja en el centro urbano (Grengs, 2002).

Áreas rurales-urbanas. Se requiere un transporte urbano sostenible con conexiones en la ciudad y de fácil acceso. De acuerdo con la ONU HABITAT (2019), el transporte no solo es urbano, también incluye la zona rural, logrando conectividad eficaz. Además, las zonas mencionadas son unidades que se describen en la Planificación de Desarrollo Económico a nivel regional y forman parte de las políticas públicas. Por tanto, es un medio indispensable para las actividades económicas, además se resalta que es importante para erradicar la pobreza para países en desarrollo.

Uso de ciclovías-internacional

Por ejemplo, según Ponce et al. (2016), Europa es un continente muy desarrollado que utiliza medios de transportes ecoamigables y sostenibles como la bicicleta. Si nos fijamos en España, Holanda, Dinamarca y Alemania, basta saber que los sistemas de carriles bici implantados en estos países están muy desarrollados. Por ejemplo, Holanda que en habitantes suma 16,8 millones, se registran bicicletas por más de 10 millones (83 % de habitantes); esto supone que existe mayor cantidad de bicicletas que automóviles. Estas políticas fueron implementadas en ciudades distintas como Delf, Tiburg y La Haya, donde se da un permiso especial para usar bicicletas, para remedio de transporte. Existen carriles y semáforos especialmente diseñados para bicicletas, estacionamientos de servicio cerrado, un sistema de arrendamiento de bicicletas públicas y estaciones repartidas por toda la ciudad, y la infraestructura para permitir su transporte por metro y tren. Tal es el caso de la famosísima rampa de la Estación Central de Ámsterdam, que da acceso al estacionamiento de más de siete mil (7000) bicicletas para que los usuarios estacionen antes de continuar su viaje en tren, lo que demuestra seguridad, rapidez, comodidad y muchos deportes, por ello, la bicicleta es un sistema económico-sostenible.

Transporte en Asia

En la década de 1980, China desarrolló diversas e importantes reformas económicas, en estas se tomaron en cuenta la relación con el transporte urbano de personas, por ejemplo, en Pekín se llegó a obtener indicadores de que, por cada 10 habitantes, 8 utilizaban solo bicicletas para viajar entre ciudades. Además, la creciente congestión del tráfico y la contaminación ambiental están tratando de revivir la cultura ciclista de Beijing, que alguna vez fue desafiante. Por ello, la ciudad acogió recientemente un Sistema Verde, que tiene como objetivo que una cuarta parte de sus habitantes (17 millones de ciudadanos aproximadamente) hacia el 2015 utilice bicicleta. La

institución también se ha comprometido a dar acceso a más de mil (1000) estaciones de arrendamiento de 50.000 bicicletas en un plazo de cinco (5) años. Por lo que, en respuesta a la contaminación, se espera que China tenga para el uso público al 2015, 50 mil bicicletas.

Ciclovías en Lima

Para Ponce, Coelho y Espinosa (2016), la gente tiende a andar en bicicleta por placer más que como medio de transporte, porque las ciudades no están diseñadas para que las personas vayan en bicicleta. Sin embargo, Lima introdujo las ciclovías hace más de diez años, destacando el plan de creación de ciclovías siguiendo el Plan Maestro de Desarrollo de Ciclovías propuesto por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Además, las provincias y los gobiernos regionales también cuentan con facultades normativas adicionales que les permiten dictar las normas necesarias para regular y controlar el tránsito y los servicios de tránsito en beneficio del ciudadano y el medio ambiente.

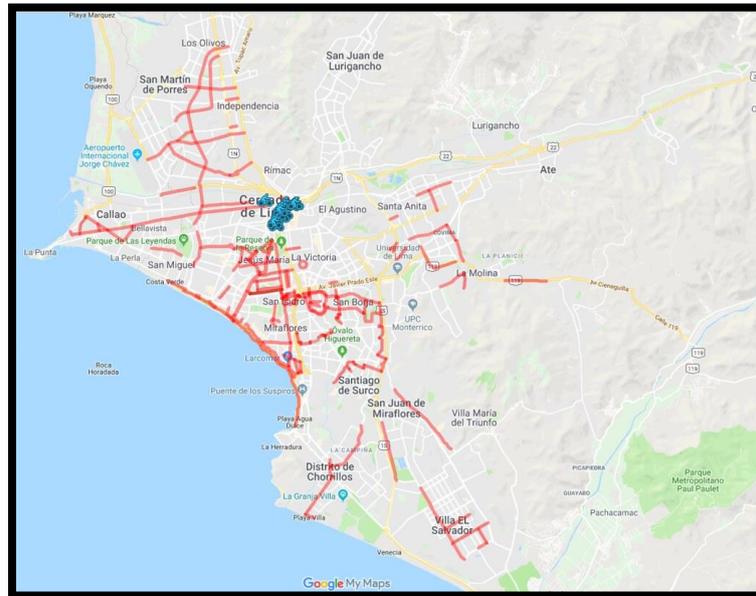
Según el art. 18 de la Ley de Circulación y Tránsito Vial N.º 27181 (1999), la regulación de los pequeños transportes (mototaxis, etc.) es competencia de los municipios directamente dependientes del Gobierno central. Para Lima, según la Ley Orgánica de Municipalidades (2003), las disposiciones corresponden al municipio de la provincia de Lima.

En términos de gobernanza, los municipios provinciales deben introducir reglas adicionales y, de acuerdo con la Ley Orgánica de Municipalidades (2003), le compete a la capital la planificación estratégica del Estado, para reorientar el desarrollo ecoamigable y sostenible del país.

En la figura N.º 3, de Google Maps se visualizan las ciclovías afectas en la ciudad de Lima con sus gobiernos locales, desde el 2019, las cuales se encuentran con líneas rojas. Es así que Lima cuenta con

varias ciclovías, sin embargo; falta implementar más políticas sostenibles y planes de desarrollo en beneficio del ciudadano y del medio ambiente.

Figura 3. Mapa de ciclovías en Lima (2019)



Fuente: Google Maps

2.2.3. Planificación y desarrollo

Según el CEPLAN (2008), organismo técnico especializado, bajo su rol rector, orientador y de coordinación con las entidades del Estado, la planificación pública desempeña un rol primordial en la ejecución de las políticas públicas, por ello, es importante que se concreten. Por lo que esta ejecución dependerá de los distintos niveles de gobierno, es decir, nacional, regional y local, para ello se deben garantizar la asignación de recursos humanos, logísticos y económicos.

Ballard (1994) manifestó que “una buena planificación mejora la productividad mediante la reducción de las demoras, asimismo programando mejoras en las secuencias, debiendo coordinar las dependencias entre actividades” (p. 1).

Partiendo de ambos conceptos mencionados, se podría indicar que el concepto de planificación es la elaboración de la matriz de un

proyecto con la finalidad de seguir un objetivo o fin, obteniendo mejoras en las etapas de cada proceso de una manera eficiente, pues cada acción progresiva será el reflejo de una comunidad, la cual avanza económica, social, cultural o políticamente.

Según lo mencionado por Torres (2008), el fin principal del mecanismo de participación ciudadana para planificar políticas públicas es la de suscitar el involucramiento de los ciudadanos durante las etapas de diseño, elaboración, implementación y evaluación de la planificación sectorial y territorial de acuerdo con los diferentes niveles de gobierno. Estos tienen que estar integrados a un plan maestro nacional, así como a la estrategia para desarrollar el país. Menciona también que para el buen manejo del país hacia el desarrollo se debe trabajar de manera articulada todos los niveles de gobierno, cumpliendo con la normativa, todo esto acompañado de la participación activa que conlleva al desarrollo de la población.

Planificación en el Perú

El país cuenta con un planeamiento estratégico orientado hacia el sector público que recibió una implementación en el 2002, gracias a la ejecución del Acuerdo Nacional, el cual brinda una dirección orientada a las políticas de desarrollo del país. De acuerdo con ello se menciona que, para la planificación de actividades, se tiene que fijar metas y objetivos en la planificación, a su vez haciendo selección de mecanismos y medios para alcanzarlos.

Asimismo, Stoner (1996) sostiene que la planificación es todo suceso donde se fijan los propósitos, para alcanzar los objetivos. Cabe mencionar que la planificación, en el Perú, es uno de los aspectos más notables en la necesidad de superar la descoordinación que puede surgir entre sus distintos niveles y centros de decisión, respetando el grado de autonomía existente. Lo que indica que los programas de cada organismo actúen en función de cada política dentro del conjunto de acciones. De esta manera, el planificar es una

herramienta que conduce a establecer técnicas desde la etapa de formular planes hasta la ejecución de las mismas conlleva a un eficiente proceso presupuestario de todo organismo del sector público, donde se fijan los propósitos y es el inicio del proceso presupuestario, para la asignación de los recursos públicos, para así satisfacer una necesidad y garantizar el desarrollo sostenible, en beneficio del ciudadano, brindando servicios de calidad, que son financiados por medio del presupuesto público.

Elaboración para una planificación

Es importante considerar formular objetivos, metas específicas y proyectos, los cuales son ejes del plan del sector público, considerando los criterios básicos para que estos se conviertan en objetivos. Además, deben ser considerados dentro del marco de un programa de los principales sectores de la economía, con su variable tiempo, ya sea a corto o largo plazo, lo que ayudará a establecer las metas de acumulación por cada acción.

Asimismo, los proyectos con plazos menores tienen en cuenta incluir elementos cuantificados, quienes abarcan más detalles específicos y obtienen mayores requisitos de operatividad. Por otro lado, los proyectos a largo plazo contienen un plan orientador y cumplen el rol de guía para las entidades públicas, en el desarrollo de su ejecución de proyectos.

Otro punto a tener en cuenta son los recursos con los cuales deben de contar al momento de planificar, para ello, se requiere ciertas características básicas adecuados a condiciones de viabilidad y a los plazos prefijados para el plan, que serán asignados con recursos de las fuentes correspondientes, las cuales probarán su justificación en la economía de los recursos del Estado.

Organismos de planificación en el Perú en el sector público

Asimismo, en el Perú tenemos una herramienta de gestión la cual permite formular y establecer objetivos, acciones y recursos para

alcanzar los resultados, CEPLAN, que opera como ente rector de la planificación, además orienta y coordina el planeamiento estratégico como sistema nacional, adscrita desde el 2008 a la Presidencia de Consejos de Ministros (PCM), mediante Decreto Legislativo N.º1088 (2008) contribuye a mejorar la calidad de vida de las personas y desarrollo de la nación.

De la misma manera, la gestión pública en el Perú, de acuerdo con la Política Nacional de Modernización del Estado (2013), aprobada mediante Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, se presenta la gestión pública con orientación a resultados para el bienestar de las personas, la cual consta de cinco pilares centrales que tienen por finalidad modernizar la gestión pública y que se mencionan a continuación:

- a. Las políticas públicas nacionales y el planeamiento.
- b. El presupuesto por resultados.
- c. La gestión por procesos y la organización institucional.
- d. El servicio civil meritocrático
- e. El seguimiento, monitoreo, evaluación y la gestión del conocimiento.

Por tanto, la planificación y desarrollo de una política pública es un eje fundamental en la modernización del Estado, es la herramienta ideal que promueve, en su esencia, planificar políticas de movilidad urbana. Para ello, define objetivos y metas medibles y alcanzables en tiempos propuestos, juntamente con una gestión de monitoreo y control posterior en la ejecución del desarrollo urbano; para lo cual se requiere un sistema de planificación urbana duradera, eficiente y flexible que este en línea con la dinámica del crecimiento de la ciudad.

Asimismo, el lineamiento de la planificación es usualmente diseñado por profesionales especializados, sin embargo, de acuerdo con el PNTU en nuestro país, hace falta organismos técnicos especializados en temas de transporte y en gestión de tránsito, esta ausencia hace difícil la solución de problemas que enfrentan las municipalidades,

que tengan la capacidad de respuesta ante las demandas del transporte urbano, así como de planificar y gestionar proyectos.

De esta manera, se concibe al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversores, conocido como Invierte.pe, cuya dependencia es la Dirección General de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas. Invierte.pe certifica la validez de los proyectos formulados para la inversión pública, donde las autoridades de los gobiernos locales buscan gestionar un conjunto de proyectos de iniciativa pública, aquellos obtendrán un uso adecuado de los recursos, para brindar sostenibilidad en los proyectos generando un mayor impacto socio económico, en los sistemas de desarrollo del transporte público urbano mejorando la calidad de vida.

Planificación de políticas públicas en el distrito de San Borja

De acuerdo con el estudio realizado por la red Foro Ciudades para la Vida (2020), en su ficha técnica de la Municipalidad Distrital de San Borja muestra un diagnóstico donde se resume que carece de un modelo estructurado de políticas públicas, por lo que se inclina por una adaptación constante, de acuerdo con la infraestructura de las demandas de la ciudad, está representado por áreas verdes de uso público, sin embargo no proporciona la implementación de estaciones para un transporte urbano sostenible y/o eficiente.

Según la Política Nacional de Transporte Urbano (2019), aprobada mediante Decreto Supremo N.º 012-2019-MTC, establece un paquete de objetivos que priorizan la planificación de acciones que busquen solucionar problemas y demandas que afectan a los ciudadanos e impulsando “el mejoramiento del sistema vial y de tránsito peatonal distrital, las zonas de Reglamentación Especial del Distrito, Áreas Públicas aptas para la inversión privada identificadas en el PUD, Proyectos ecológico- ambientales de posicionamiento de perfil distrital”.

Siguiendo por el camino de la planificación, se ha identificado que San Borja tiene una propuesta de planificación para su desarrollo urbano sostenible 2020-2030, la cual cuenta con una cartera de proyectos programa priorizado de inversiones del PNUD, con la cual busca con ello que el sistema vial mejore y que el tránsito de personas en distrito sea la mejor posible para sus ciudadanos, de esta forma generar promover la intervención entre entidades la planificación la visión compartida de planear y gestionar el transporte urbano.

2.2.4. Calidad de vida urbana

A. Condiciones ambientales

De acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el objetivo que se relaciona y abarca las condiciones ambientales es el objetivo once, que aspira lograr el desarrollo de ciudades y comunidades que incluyan a diversidad de personas, que busquen ser más seguras y sostenibles.

En la siguiente figura N.º 4, se visualizan los diecisiete (17) objetivos de desarrollo sostenible, siendo el ODS N.º 11 el relacionado a ciudades y comunidades sostenibles.

Figura 4. Objetivos de Desarrollo Sostenible



El concepto detallado en la figura N.º 5 está relacionado directamente con la mejora de la planificación y gestión de las ciudades.

Figura 5. Objetivo de Desarrollo Sostenible 11



Debido a que el mundo está cada vez urbanizado, se espera que la población se incremente al 60 % para el 2030. Las ciudades y la metrópolis son articuladores del crecimiento económico, contribuyendo con el 60 % del PBI a nivel mundial. Debido a lo que este fenómeno representa, por lo menos habrá el 70 % de las emisiones globales de carbono. Puesto que su acelerada urbanización produce un incremento de habitantes en las diferentes poblaciones, ya sean asentamientos humanos, infraestructuras y servicios inadecuados y con una sobrecarga de residuos sólidos, colapso de los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transportes cada vez más inadecuados, contaminando el aire, incremento del ruido sonoro por el inadecuado control de estos (ONU, 2015).

Es así que es necesario aunar mayores esfuerzos para garantizar que el transporte sostenible esté al alcance de todos,

en especial para aquellas poblaciones vulnerables como, por ejemplo, los niños, mujeres, ancianos y personas con algún tipo de discapacidad.

Según la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (EPA, 2022), con relación a las condiciones ambientales, los impactos son notorios en nuestro país, debido al descontrol existente en cuanto al desbordamiento de la crecida demográfica poblacional y urbana, así como de los servicios públicos que se ofrece. Lo anterior hace presagiar que el uso del ambiente presente diversas problemáticas graves que impactan a la calidad de vida de las personas, por lo que condiciona su crecimiento, desarrollo social y desarrollo económico.

Dentro de la problemática más álgida a nivel distrital, está el poco control que existe en la emisión de gases invernadero como, por ejemplo, aquella que es generada por la emisión del dióxido de carbono (CO₂), que es producto del uso de combustible en sus tradicionales formas de uso como el carbón, petróleo, leña y gas natural. También, son contaminantes la quema de residuos sólidos, materiales biológicos e incineración de árboles, así como también el uso desproporcionado de sustancias tóxicas y químicas.

Por su parte, la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N.º 27972, establece normas reglamentarias para los municipios a fin de gestionar y atender las demandas para un correcto saneamiento, una adecuada gestión de salubridad y salud pública, regulación de emisiones de gases y humos al ambiente, así como de otros elementos contaminantes como de ruidos. Por lo que deben realizar funciones de fiscalización y control, especialmente los relacionados a los indicadores de la calidad del aire, así como la exposición sonora de los niveles de decibeles de ruidos molestos.

Por su parte, Romero (2016) demuestra que el valor de este análisis radica en nuestra capacidad de presentar ideas frescas que ofrezcan una visión representativa de las ciudades y, de la misma manera, sirvan como punto de partida en la planificación y ejecución de medidas que apunten a una valorización de la calidad de vida urbana de la población. Del mismo modo pretende dotarnos de información que nos ayude a comprender el entorno urbano. Como resultado del hecho de que una calidad de vida urbana sostenible para los ciudadanos impacta en las distintas etapas de sus vidas, así como en las aspiraciones individuales y sociales. Del mismo modo pretende dotarnos de información que nos ayude a comprender el entorno urbano, así como en las aspiraciones individuales y sociales, es crucial identificar los problemas socio urbanos desde el principio (González, 2008).

Considerando lo anterior, es fundamental identificar los componentes que comprende el espacio público a fin de planificar y desarrollar proyectos urbanos dentro del marco de las políticas públicas, espacio público para desarrollar programas urbanos y políticas públicas acordes a la normativa vigente que busquen satisfacer, de manera prioritaria, las demandas de las ciudades y metrópolis, en caso sea necesario cambiar la morfología urbana. Los estudios cualitativos sobre la necesidad de espacios públicos en las ciudades, así como la de la morfología urbana de las ciudades son cruciales para el desarrollo de las mismas, también es indispensable un estudio de sobre la calidad de vida urbana de sus residentes.

Mientras que para Narváez et al. (2016), se requiere examinar las experiencias de cómo interactúan sus habitantes, esto es fundamental para lograr entender la percepción de sus

ciudadanos ante la problemática de sus ciudades a fin de que se puedan aplicar en la solución de sus necesidades.

Por tanto, según estas observaciones, la bicicleta representa un medio de transporte personal que más respeta al medio ambiente en una ciudad por las razones que se enumeran a continuación:

- a) La primera es que no utilizan combustibles fósiles.
- b) No liberan ningún tipo de contaminación del aire.
- c) Se produce menos ruido que los vehículos motorizados.
- d) Comparados con otros vehículos, producen menos residuos y tienen ciclos de vida más respetuosos con el medio ambiente.
- e) Pueden ser recuperados y reutilizados
- f) Consumen solo una pequeña cantidad de suelo.
- g) Fomenta la mejora para el transporte de uso público, así como la disminución de la congestión del tránsito vehicular.

En otras palabras, las ventajas ambientales están directamente relacionadas con la calidad de la energía. Como resultado, dado que una bicicleta no requiere el uso de recursos naturales para funcionar, no tiene efectos ambientales negativos y ayuda a mantener una ciudad sostenible.

Sin embargo, problemas ambientales como los niveles de ruidos molestos, la contaminación del aire producto del parque automotor y de las industrias están mermando la calidad de vida de los ciudadanos. Ante esta situación, el uso de bicicletas se presenta como un transporte sostenible y eficiente que utiliza menos recursos y es amigable con el medio ambiente.

B. Condiciones económicas

Sen (2004) afirma que la calidad de vida urbana implica un concepto inherente a las condiciones económicas, por ello, la define como una confluencia de circunstancias del entorno en que habitan las personas, en las que el ciudadano está inmerso en un determinado confort que le brinda la ciudad para desarrollar sus propias actividades de forma justa, digna y empática dentro de un área determinada.

Por ello, es que Stiglitz, Sen y Fitoussi (2009) sugirieron medir el progreso de la economía en términos de bienestar, el cual está conectado con el nivel de vida, incluyendo ingresos, consumo y riqueza, educación, actividades personales, trabajo, participación política, las conexiones, las relaciones sociales y, sobre todo, la seguridad ante los fenómenos económicos.

De acuerdo con lo descrito anteriormente, es importante contar con indicadores que midan los niveles socioeconómicos de cada ciudad, así como el comportamiento de sus habitantes a fin de identificar las diferencias y demandas de sus vecinos. Estas diferencias muestran la distribución de segmentos económicos, sociales y de localización geográfica como, por ejemplo, lo muestra la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH) que realiza el Instituto Nacional de Estadística e informática (INEI) con cierta frecuencia. Los datos generados a partir de la ENAH permiten tomar decisiones no solo para la configuración de la economía de mercados, sino también para poder realizar un diagnóstico sobre de las deficiencias e injusticias que sufre la ciudad.

Otra fuente de información sobre variables, demográficas, social, económica, cultural, estilos de vida, percepciones, ciclo de vida, ingresos y otras variables relevantes para la toma de decisiones de las autoridades públicas es la que publica la

Asociación Peruana de Empresas de Investigación de Mercados (APEIN), principalmente con información actualizada para Lima Metropolitana, en donde se evidencia una Lima “moderna” que alcanza el 56 % del total habitantes, principalmente de los estratos económicos A, B y parte del C, también conocida como clase alta, clase media y clase emergente respectivamente.

Por ello, en la tabla N.º 1, se detallan los niveles socioeconómicos en los diferentes distritos de Lima Metropolitana, en ella se puede apreciar datos agrupados por zonales según NSE, tal es el caso del distrito de San Borja que pertenece a la zona 7, aquí se aprecia que el estrato “socioeconómico B” representa el 45.2 % de concentración de habitantes, el estrato “socioeconómico A” el 34.5 %, el estrato “socioeconómico C” el 14 %, el estrato socioeconómico D y E 5 % y 1.2 % respectivamente.

Tabla 1

Distribución de NSE Lima Metropolitana

Zonas	Niveles Socioeconómicos					
	TOT AL	NSE A	NSE B	NSE C	NSE D	NSE E
Total	100	5.2	22.3	40.5	24.3	7.7
Zona 1 (Puente Piedra, Comas, Carabaylo)	100	1	10.7	44.3	31.5	12.5
Zona 2 (Independencia, Los Olivos, San Martín de Porres)	100	1.9	23.1	51.5	21	2.5
Zona 3 (San Juan de Lurigancho)	100	0	18.7	41.7	27.9	11.7
Zona 4 (Cercado, Rímac, Breña, La Victoria)	100	3.8	26.7	45	19.9	4.6
Zona 5 (Ate, Chaclacayo, Lurigancho, Santa Anita, San Luis, El Agustino)	100	2	12.1	40.6	36.3	8.9
Zona 6 (Jesús María, Lince, Pueblo Libre, Magdalena, San Miguel)	100	13.6	58	22.4	5.2	6.7
Zona 7 (Miraflores, San Isidro, San Borja, Surco, La Molina)	100	34.6	45.2	14	5	1.2
Zona 8 (Surquillo, Barranco, Chorrillos, San Juan de Miraflores)	100	4.2	27.8	43.3	20.1	4.6

Zona 9 (Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, Lurín, Pachacámac)	100	0	6.1	42.7	38.7	12.5
Zona 10 (Callao, Bellavista, La Perla, La Punta, Carmen de la Legua, Ventanilla)	100	1.4	18.5	43.8	23.7	12.5
Otros	100	0	8.2	42.9	24.5	24.5

Fuente: ENAHO 2021- INEI

C. Condiciones sociales

De acuerdo con lo mencionado por Gough (2007), el objetivo de Nussbaum es el “ofrecer las bases filosóficas para una explicación de los principios constitucionales básicos que deberían ser respetados e implementados por los gobiernos de todas las naciones, como mínimo indispensable para cumplir la exigencia de respeto hacia la dignidad humana” (p. 181).

Asimismo, Stuart (1970) sostiene que “el valor de un Estado, a la larga, es el valor de los individuos que le componen” (p. 125). Además, comenta que el Estado maneja a los ciudadanos, ve intereses propios, mas no del pueblo, educa al ciudadano obediente a sus órdenes, exponiendo un mecanismo de impedir, sin dar valor, sin mejorar, dejando de lado y exponiendo el desarrollo del pueblo, sin embargo, esto es inútil, porque no sirve de nada, por carecer de poder vital. Los ciudadanos son la finalidad, que componen un estado de derecho, buscando condiciones sociales optimas con calidad.

Es así que Gough (2007), precisa que Nussbaum propone la premisa de que, para garantizar las libertades sociales, se deben explicitar una lista de capacidades que conlleven a lograr requisitos fundamentales que dignifiquen a los ciudadanos; en ese sentido Nussbaum propone las siguientes capacidades:

- a) Capacidad para vivir de forma normal y plena hasta su final.
- b) Capacidad para llevar, de forma adecuada, una salud buena.

- c) Capacidad de desplazamiento de un sitio a otro libre.
- d) Capacidad para hacer uso del raciocinio, de nuestros sentidos, de la exploración de la imaginación en modo humano.
- e) Capacidad de relacionarse de forma afectiva con otros ciudadanos, así como de objetos diferentes a nosotros.
- f) Capacidad para formularse concepciones del hacer el bien y de reflexiones críticas sobre nuestros proyectos de vida.
- g) Capacidad de integrarse y convivir con otras personas según las normas del respeto para sí y de convivencia.
- h) Capacidad para llevar una relación de convivencia respetuosa con especies que no sean la humana.
- i) Capacidad para recrearse y disfrutar de las actividades de esparcimiento.
- j) Capacidad para ser partícipe en la elección política de nuestros gobernantes, de nuestra propia vida; así como de obtener bienes y propiedades, además de gozar de los beneficios que por derecho le corresponde.

2.2.5. Reseña histórica y análisis de la usabilidad de bicicletas en San Borja

La variable de política pública de transporte urbano sostenible contiene una dimensión relacionada a la movilidad urbana sostenible. Para tal fin el documento de Política sobre Movilidad Sostenible “Agenda Urbana” (2021) señala que, en los últimos diez años, los hogares peruanos tienen una mayor cantidad de bicicletas, las cuales superan a las del auto, lo que demuestra con ello que es un modo de transporte urbano sostenible asequible a la sociedad y población.

Asimismo, contamos con la Ley N.º 30936 (2018), que promueve y regula el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible que fuera aprobada en el 2018. En tal sentido, se ha tomado como ejemplo emblemático a la Municipalidad de San Borja, distrito líder en

la implementación de infraestructura de transporte urbano sostenible (no motorizado).

A. Reseña histórica del uso de la bicicleta

En el Plan Urbano Distrital 2020-2030 de la Municipalidad de San Borja, se ha propuesto incrementar nueva infraestructura cicloviaria, a fin de mejorar la movilización interna e interdistrital con los distritos colindantes con el objetivo de tener conexión y acceso para los ciclistas, entre otros medios intermodal. Asimismo, San Borja es la municipalidad que ofreció en el Perú el primer programa de bicicleta pública desde el 2012, siendo pioneros al brindar dicho servicio a la población. Al principio solo ofrecían 60 bicicletas interconectadas a una red de 6 estaciones, la cual ampliaron a 10, y actualmente cuentan con 120 bicicletas y 14 estaciones que se encuentran ubicadas en los módulos de Serenazgo del distrito. Actualmente, tienen 23 km de ciclovías interconectadas y señalizadas. En el 2019, hubo 9594 préstamos, correspondiente a casi 400 viajes por día.

En la figura N.º 6 y la figura N.º 7, se aprecian las ciclovías ubicadas en el Pentagonito- San Borja

Figura 6. Ciclo vía en el Pentagonito



Fuente: Ciclovía en el Pentagonito

Figura 7. Programa de bicicletas en San Borja



Fuente: Municipalidad distrital de San Borja

La figura N° 8 muestra la visualización de los distritos de Lima Metropolitana, en ella se puede ubicar al distrito de San Borja (color rojo).

Se ha incluido al final de la investigación el ANEXO A que incluye una reseña de las principales políticas de transporte urbano sostenible, política nacional del ambiente y Plan Urbano Distrital 2020-2030, entre otras.

Figura 8. Ubicación del distrito de San Borja



Fuente: Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025, Instituto Metropolitano de Planificación, 2013.

La Municipalidad del distrito de San Borja cuenta con el programa “Bici en Ruta”, con una cobertura de 14 estaciones instaladas dentro del distrito, a fin de que permitan a la población desplazarse y conectarse en la comunidad de manera rápida, segura y práctica, haciendo posible el no uso de autos o el tomar buses o micros para sus traslados y de esta forma poder priorizar las demandas del transporte terrestre en relación al desplazamiento cortos y largos de acuerdo con modelos internacionales para ciudades desarrolladas como Montreal, Barcelona, Londres, París y otros (Municipalidad de San Borja, 2021).

En la siguiente figura se muestran las estaciones de bicicletas con que las cuenta el distrito de San Borja:

Figura 9. Estaciones de bicicletas en San Borja



Fuente: Municipalidad de San Borja-Programa San Borja en Bici.

En la figura N.º 10, se muestra una estación del Pentagonito en donde alquilan las bicicletas.

Figura 10. Estacionamiento de bicicletas



Fuente: Municipalidad de San Borja

Asimismo, se han tomado como referencias otros modelos implementados en diferentes partes del mundo que cuentan con diversos proyectos relacionados al uso de la bicicleta en las ciudades, obteniendo beneficios y grandes resultados a favor de la población. Los países que cuentan con una mayor cantidad de estaciones son París, España, Montreal y Países Bajos entre otros

En la tabla que se detalla a continuación, se pueden ver los proyectos a nivel mundial, del uso de bicicletas, ya sea en Europa, Norte América, América del Sur y Asia.

Tabla 2

Proyectos de bicicleta a nivel mundial

Ciudad	País	Nombre del Proyecto	Número de bicicletas	Número de estaciones
EUROPA				
Barcelona	España	Bicing	3000	200
Berlín	Alemania	Call a Bike	1700	43
Londres	Reino Unido	OY Bikes	70	25
Países Bajos	Países Bajos	Ov-Fiets	1150	100
París	Francia	Vélib	20600	1451
Roma	Italia		750	80
Estocolmo	Suecia	Storstockloms	1000	80
Viena	Austria	Citybike	900	53
NORTE AMERICA				
Montreal	Canadá	Bixi	3000	300
Washington	USA		120	10
México	México	Ecobici	1114	85
AMERICA DEL SUR				
Río de Janeiro	Brasil	Samba	80	8
Santiago de Chile	Chile	B'easy	100	10
Buenos Aires	Argentina	Programa de Bicicleta Pública de Bs As	500	40
ASIA				
Beijing	China		500	310

Fuente: Experiencias y lecciones de sistemas de transporte público en bicicleta para América Latina. Instituto para una Política del Transporte y Desarrollo, 2010.

Análisis del distrito

Fue creado en el segundo Gobierno del arquitecto Fernando Belaunde Terry el 1 de junio de 1983, mediante Ley N.º 23604 del Congreso de la República del Perú, en el cual se dispuso la creación del distrito y la separación del distrito de Surquillo. Forma parte de la provincia de Lima, integrando los 43 distritos, ubicado al este de Lima Metropolitana.

El distrito está considerado como 100 % urbano habitado principalmente por familias de clase media-alta de Lima Metropolitana. De acuerdo con la municipalidad del distrito, tiene una superficie aproximada de 9,96 km² y más de 130 mil habitantes. Su principal característica es que es una ciudad ecológica, cuenta con más de 80 parques públicos, además de la custodia de una superficie de áreas verdes de más de 1 347 000 metros cuadrados.

Su estructura urbana integra diversas vías de tránsito que se desarrollan a lo largo de centros comerciales y culturales, centros empresariales, clínicas, hospitales y diversos comercios, estas vías que conectan a vías principales interdistritales como la avenida Aviación, avenida San Luis, avenida Angamos y avenida Canadá. Asimismo, por la avenida Aviación pasa la Línea 1 de del Metro de Lima (tren eléctrico), a lo largo de la avenida se han instalado tres estaciones como son Angamos, San Borja Sur y Estación la Cultura, esta última en el cruce de la avenida Javier Prado.

Además, el distrito cuenta con diversos espacios públicos en donde se realizan actividades individuales y grupales al aire libre, estas acciones permiten la integración de sus residentes y

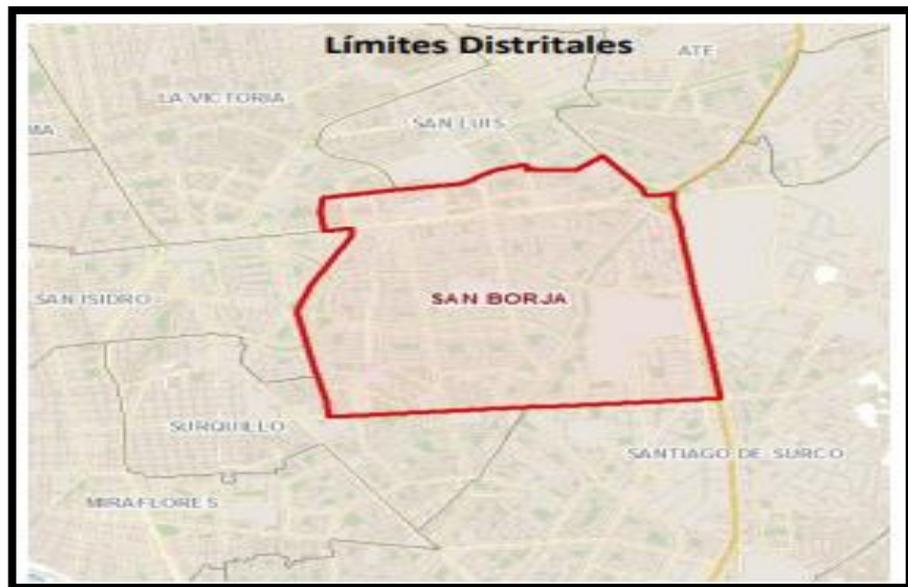
visitantes, mejora el desarrollo personal y construye relaciones interpersonales entre los usuarios. Los parques más imponentes son los siguientes: El Parque Ugarte, Óvalo Copérnico y Los Sauces.

Dentro del distrito se ubica el Cuartel General del Ejército del Perú, sede del Estado Mayor del Ejército del Perú, es conocido también con el nombre del Pentagonito, el perímetro del cuartel es de 4.1 kilómetros y se conecta a la Ruta del Corredor que es un circuito de 6 kilómetros que conectan entre las avenidas San Borja Sur y San Borja Norte por intermedio de sus vías centrales, vías que permiten realizar actividades a la intemperie como gimnasia, trote, paseos en *scooters* y bicicletas y otros tipos de entretenimiento.

A continuación, la figura N.º 11 indica la delimitación distrital de San Borja:

- Con los distritos de San Luis y La victoria al norte
- Con el distrito de Santiago de Surco y Ate Vitarte al este.
- Con el distrito de Santiago de Surco y Surquillo al sur.
- Con el distrito de Surquillo y San Isidro al oeste.

Figura 11. Límites de San Borja



Fuente: Tomado de "Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025", Instituto Metropolitano de Planificación (2013).

Políticas públicas de la Municipalidad Distrital de San Borja

Las variables que se han considerado en la presente investigación están relacionadas a la Política Pública de Transporte Urbano Sostenible y su relación con la calidad de vida urbana de los ciudadanos que residen en el distrito de San Borja. Bajo ese contexto, la Municipalidad de San Borja cuenta con un Plan Urbano Distrital. Este fue actualizado en el 2018, y contiene principios orientadores enmarcados en la prevalencia del bien común sobre el interés particular, participación y consulta ciudadana, sostenibilidad y calidad de vida, los cuales están regidos por la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N.º 27972 y por el artículo 6 de la Ley General del Ambiente, Ley N.º 28611; las cuales predominan sobre los intereses individuales o particulares del ser humano. Lo que pretende este ente edil es garantizar, entre otros, una óptima participación ciudadana a través del control urbano y el acceso equitativo a la información urbana y ambiental transparente, asegurando la sostenibilidad equilibrada de su rol social, ambiental y económico del distrito, enfatizando el derecho de los pobladores

de poder contar con un entorno digno, seguro y de libre acceso a los servicios básicos, especialmente con un enfoque de recuperación ambiental, eficiente y moderno.

Como principal modelo de la ciudad, la Municipalidad de San Borja, ha venido implementando a lo largo de los últimos años, políticas urbanas bajo el enfoque de urbanismo sostenible, permitiendo de esta manera, mantener o mejorar la calidad de vida de la población. Como principal factor de cambio, se ha considerado la política de desarrollo urbano metropolitano, la cual es un referente a futuro para una gestión urbana sostenible y eficiente. Cabe precisar que dichas políticas están enmarcadas en las Políticas de Transporte Urbano (MTC) y la Política Nacional del Ambiente (MINAM).

Asimismo, la municipalidad ha establecido una serie de condiciones urbanas, con las que se pretende establecer una estructura que proyecte el cambio del modelo para una ciudad sostenible en el 2030 y en la cual se han podido identificar los siguientes ejes poblacionales:

- Aumento de la densidad de población.
- Incremento de comercios y servicios en las principales vías.
- Concentración de los servicios.
- Mayor número de visitantes.
- Incremento de las actividades culturalmente significativas.
- Agotamiento de los modelos de vivienda unifamiliar.
- Áreas de decadencia urbana.
- Aumento de la congestión del tráfico.
- Degradación ambiental (aire, ruido y visualización)

2.3. Definición de Términos Básicos

Transporte urbano sostenible

Es un sistema responsable, con eficiencia en la movilidad, que da provecho al medio ambiente, asimismo ayuda a reducir brechas, dando impactos

económicos, sociales y ambientales, con la finalidad de dar calidad de vida al ciudadano en el ámbito urbano.

Calidad de vida

Es la sinergia que resulta de las interacciones de factores tanto en lo económico, social que incluyen las necesidades personales, las libertades personales y emocionales, el entorno ecológico y las condiciones para la salud.

Planificación y desarrollo

Es el proceso de establecer objetivos, que permite determinar las acciones del presente y el futuro a alcanzar, junto con el crecimiento de sostenible de un proceso con cambios estructurales.

Estado de los recursos naturales

Se entiende como recurso natural a aquello que se obtiene a partir del medioambiente, esto puede ser biótico o abiótico, con el fin de satisfacer demandas, necesidades y deseos de la sociedad.

Equidad y bienestar

Las definiciones de equidad son amplias, pero en esta ocasión cuando se trata sobre un contexto urbanístico, dentro de la sociedad del trato igual y equitativo, esta se define a partir de la equivalencia razonable del insumo y resultado. En otras palabras, la equidad se relaciona cuando se evidencia resultados iguales dentro de un grupo.

Desarrollo humano

Es la evolución de una sociedad con mejoras para sus condiciones de vida, tanto como en un desarrollo social, desarrollo económico, desarrollo local y rural.

Contaminación de ruido

Es aquella contaminación que afecta auditivamente a los ciudadanos y que es una causante adversa de la salud humana.

Capítulo III

Hipótesis y Variables

3.1. Hipótesis

3.1.1. Hipótesis general

Las políticas públicas de transporte urbano sostenible se relacionan de forma significativa con la calidad de vida urbana en los vecinos de San Borja, 2022.

3.1.2. Hipótesis específicas

- La Política pública de transporte urbano sostenible se relacionan de forma significativa con las condiciones ambientales en los vecinos de San Borja, 2022.
- La Política pública de transporte urbano sostenible se relaciona de forma significativa con las condiciones económicas en los vecinos de San Borja, 2022.
- La Política pública de transporte urbano sostenible se relaciona de forma significativa con las condiciones sociales en los vecinos del distrito de San Borja, 2022.

3.2. Operacionalización de las Variables

3.2.1. Variable X (V1)

Políticas públicas de transporte urbano sostenible

Dimensión 1: Política de transporte urbano

Dimensión 2: Planificación y desarrollo

3.2.2. Variable Y (V2)

Calidad de vida urbana

Dimensión 1: Condiciones ambientales

Dimensión 2: Condiciones económicas

Dimensión 3: Condiciones sociales

3.2.3. Matriz de operacionalización de las variables

Tabla 3

Matriz de Operacionalización de Variables

Variables	Dimensiones	Instrumento
Políticas públicas de transporte urbano sostenible	Dimensiones	Enfoque: Cuantitativo Alcance: descriptivo-correlacional Diseño: Transeccional Población: Vecinos residentes del distrito de San Borja Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario del distrito estructurado (escala de Likert)
	Movilidad Urbana Sostenible	
De acuerdo con Oliver (2019), es un sistema responsable, con eficiencia en la movilidad, dando provecho al medio ambiente, ayudando a reducir brechas, dando impactos económicos, sociales y ambientales, esta para dar calidad de vida al ciudadano.	Planificación y Desarrollo	
Calidad de vida urbana	Dimensiones	
La teoría de indicadores de calidad de vida urbana, según Ley (2005), es una sinergia que resulta de las interacciones de factores: Económico	Condiciones Ambientales	
• Social	Condiciones Económicas	
• Necesidades individuales	Condiciones Sociales	
• Libertad emocional		
• Entornos ecológicos		
• Condiciones de salud		

Capítulo IV

Metodología del Estudio

4.1. Método y Tipo de la Investigación

4.1.1. Método de investigación

Es de enfoque cuantitativo.

4.1.2. Tipo de investigación

Según la finalidad. Es básica, porque busca evaluar las políticas públicas de transporte urbano sostenible en conjunto con la calidad de vida urbana en San Borja, además contempla establecer el nivel de relación que hay entre ellas.

Según su naturaleza. La investigación es analítico transversal, observacional y prospectivo, se centra en observar aspectos medibles para la cuantificación, comparte el contexto de Rodríguez y Mendivelso (2018) y se clasifican como una investigación con propósito analítico descriptivo, siendo su objeto la identificación de la frecuencia en una población, así mismo el diseño a estudiar.

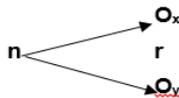
Según el alcance temporal. La investigación tiene como diseño la planificación que se despliega para recabar información que la investigación exige, así mismo porque busca establecer alguna relación entre las políticas públicas con la calidad de vida en un espacio y tiempo determinado.

Según la orientación que asume. Se orienta a comprobar y contrastar teorías, usa la metodología *ex post facto* (después de ocurridos los hechos), tiene por objetivo explicar la existencia de alguna relación entre las variables de estudio, para ello utiliza técnicas de análisis cuantitativo.

4.2. Diseño de la Investigación

Es no experimental, relacional. Tiene por finalidad establecer el nivel de relación entre las variables de estudio, según lo indicado por (Fernández & Baptista, 2014). Hernández (2018), menciona que la correlación en un estudio busca establecer relaciones entre conceptos o variables para un determinado contexto.

La figura del diseño es la siguiente:



Donde:

n = Muestra.

O_x = Políticas públicas de movilidad urbana sostenible

O_y = Calidad de vida urbana

r = Relación entre variables

4.2.1. Descripción del ámbito de investigación

A. Unidad de análisis

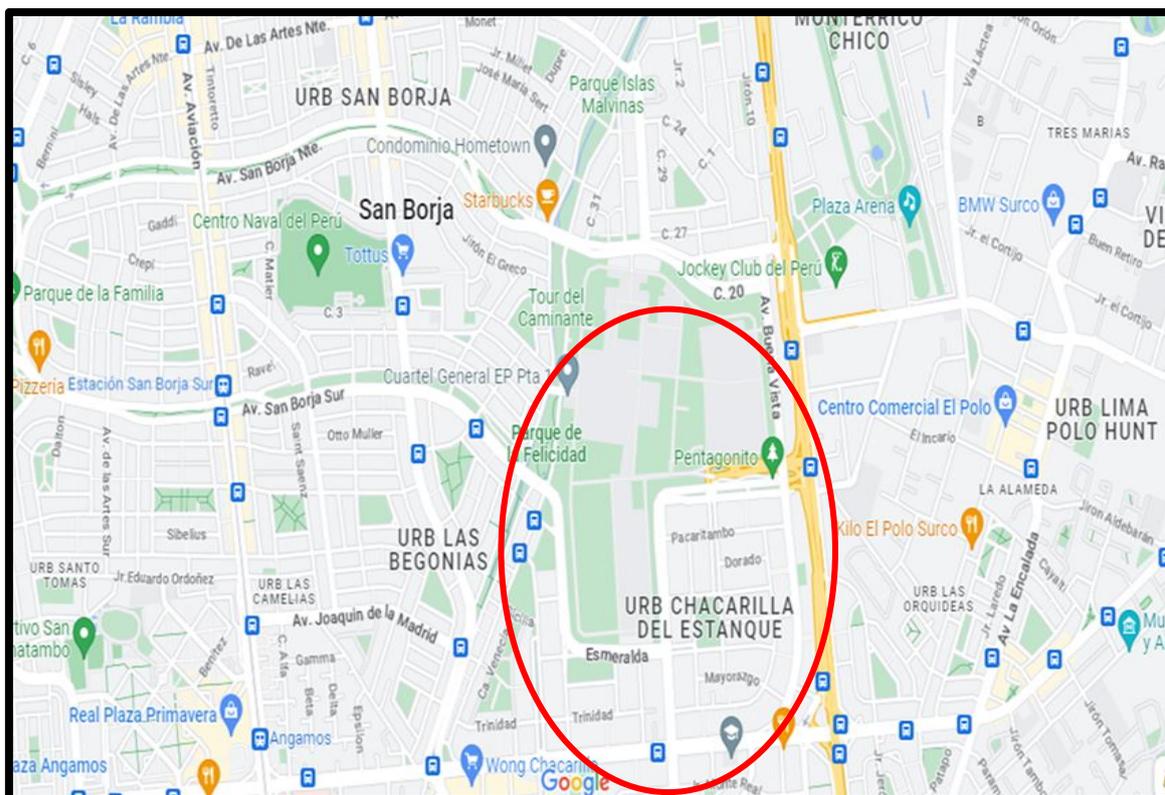
La investigación tiene como unidad de análisis a los visitantes de los alrededores del Pentagonito, en el distrito de San Borja.

B. Espacio

El estudio será realizado en los alrededores del Pentagonito, ya sea a las personas que visitan el distrito como a los residentes de las intersecciones de San Borja Norte con avenida Boulevard, considerando las horas de la mañana, entre las 8:00 h hasta las 14:00 h.

La figura 12 muestra un mapa donde se indica el perímetro el Pentagonito, zona en donde se aplicará el instrumento (encuesta), el cual colinda con las diferentes avenidas circundantes del distrito.

Figura 12. Límites del Pentagonito



C. Temporalidad

El estudio se realizó entre los meses de marzo, abril y mayo del 2023.

4.3. Población y Muestra

4.3.1. Población

De acuerdo con la Municipalidad de San Borja, son quince mil personas que mensualmente asisten al Pentagonito y alrededores para practicar alguna actividad física. Entiéndase que practicar alguna actividad física está relacionado a: correr, hacer deportes, pasear, caminar, bailar, hacer yoga, hacer trabajos de jardinería, entre otros.

4.3.2. Muestra

La muestra tomada en el distrito de San Borja es representativa debido a que se tomó como referencia el Sector 12 donde se encuentra ubicado el Pentagonito que comprende las avenidas San

Borja Sur y San Borja Norte por intermedio de sus vías centrales, con una afluencia de 15,000 personas al mes que desarrollan alguna actividad física lo que hizo posible un muestreo por conglomerado y de fácil acceso para la aplicación del instrumento (encuesta). Asimismo, se aplicó una fórmula estandarizada para poblaciones mayores de 10,000 habitantes, dando como resultado 262 personas.

Asimismo la muestra es no probabilística, la investigación se dirigió a un grupo objetivo conformado por residentes y visitantes de los alrededores del Pentagonito, entre los 25 y 70 años, que realizan actividades al aire libre. La elección fue aleatoria priorizando criterios para incluir y excluir a personas durante el trabajo de campo.

En la figura 13, que a continuación se muestra, se observa que el perímetro del Pentagonito, que es uno de los más amplios espacios para realizar actividades al aire libre, es el lugar preferido por los visitantes y residentes para realizar actividades al aire libre.

Figura 13. Cuartel General del Ejército del Perú



Criterios a tomar en cuenta

Criterios de inclusión

- Personas que deseen participar voluntariamente.
- Personas con discapacidad.
- Personas que practiquen actividades al aire libre o realicen algún deporte.

Criterios de exclusión

- Personas que no deseen participar voluntariamente
- Personas menores de 25 años
- Personas adultas mayores (70 +), debido a que hubo limitaciones por tener problemas de audición en algunos casos, así como al entender los términos de las variables.
- Niños y niñas

Asimismo, hemos tomado en cuenta el sector 12 del distrito de San Borja, lugar donde se encuentra ubicado el Pentagonito, lugar emblemático, donde se reúnen deportistas y personas para entrenar, pues es un centro de esparcimiento y de recreación para toda la familia, cuenta con un perímetro de 4,1 kilómetros y el trayecto se extiende a 6 kilómetros si se usan las bermas centrales de las avenidas que están a su alrededor.

A. Identificación de la muestra

Caracterización de la muestra

Se ha tomado como tamaño de la población a 15 000 personas que visitan al mes el Pentagonito, por lo que aplicando la fórmula se ha obtenido la cantidad de 500 personas que visitan sus alrededores a diario en promedio, con mayor afluencia los fines de semana y feriados. Estas personas son jóvenes y adultos que tienen el hábito de hacer deporte, salir a pasera entre amigos y disfrutan de las áreas verde y accesos del lugar para compartir en familia y en grupos.

Cálculo de la muestra

A continuación, se detalla la fórmula que será aplicada, los parámetros y el nivel de confianza:

Tabla 4

Fórmula para el cálculo de la muestra

De los 15 000 visitantes mensuales que visitan o hacen deporte en el "Pentagonito", 500 lo visitan en promedio diario (mañana, tarde y noche)

Fórmula:

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

Dónde:

- n= Tamaño de la muestra buscado
- N= Tamaño de la población => **15,000**
- Z= Parámetro estadístico (95%) que depende el N
- p= Probabilidad de que ocurra el evento estudiado
- q= (1-p) probabilidad que no ocurra el evento estudiado
- e= error permisible 5%

Parámetro	Valor
N	15000
Z	1.96
P	50%
Q	50%
e	6%

Nivel de confianza	Z
99.70%	3
99%	2.58
98%	2.33
96%	2.05
95%	1.96
90%	1.645
80%	1.28
50%	0.674

Reemplazando:

$$n = \frac{(250) \cdot (1.96) \cdot (1.96) \cdot (0.5) \cdot (0.5)}{((0.05)(0.05) \cdot (250-1)) + ((1.96)(1.96) \cdot (0.5) \cdot (0.5))}$$

$$n = \frac{14406}{54.96}$$

$$n = 262.1332$$

$$n = 262 \quad ==>$$

Tamaño de muestra
"n" = **262**

4.4. Técnica e Instrumento de Recolección de Datos

El tipo de estrategia de muestreo es no probabilístico de forma aleatoria.

4.4.1. Técnica de recolección de datos

Se utilizará un formulario estructurado (encuesta) para la recolección del trabajo de campo y utilizará estadísticas descriptivas agrupando los datos electrónicos en Excel, Asimismo, se ha empleado el *software* estadístico.

4.4.2. Técnica de análisis de datos

Para poder realizar los cálculos correspondientes se ha empleado el *software* estadístico SPSS-Versión 26 y la hoja de cálculo Excel. La estadística descriptiva será por medio de tablas de distribución de frecuencias, gráficas simples y comparativas de cada una de las variables de estudio. Se utilizará un nivel de confianza del 95 % y un p valor menor a 0.05.

4.4.3. Estadística de viabilidad

Luego de haber realizado el análisis de datos, a través del *software* SPSS-Versión 26, se ha medido la confiabilidad del instrumento a partir de una muestra de 28 participantes (cuestionario de Likert), siendo el resultado un coeficiente de 0.913 (Alfa de Cronbach).

Tabla 5

Estadística de fiabilidad Alfa de Cronbach

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N.º de Elementos
0.913	28

Según Bonilla (2006), “la confiabilidad indica la consistencia del proceso de medición o de los resultados. Por lo tanto, no es correcto

hablar de la confiabilidad de una prueba o instrumento” (p.1). El proceso de medición suele representarse mediante un coeficiente de confiabilidad que varía de 0.00 a 1.00.

Además, Thorndike (1988) sostuvo lo siguiente: “Cuando medimos algo, bien sea en el campo de la física, de la biología o de las ciencias sociales, esa medición contiene una cierta cantidad de error aleatorio. La cantidad de error puede ser grande o pequeña, pero está siempre presente en cierto grado” (p. 5).

De Vellis (citado en García, 2005) ofrece las siguientes escalas de valorización:

- Por debajo de 0.60 es inaceptable.
- De 0.60 a 0.65 es indeseable.
- Entre 0.65 y 0.70 es mínimamente aceptable.
- De 0.70 a 0.80 es respetable.
- De 0.80 a 0.90 es muy buena.

Es así que, los instrumentos evaluados han obtenido como resultado una escala de valorización calificada como de muy buena, ya que se encuentra en el rango de 0.80 a 0.90.

Capítulo V

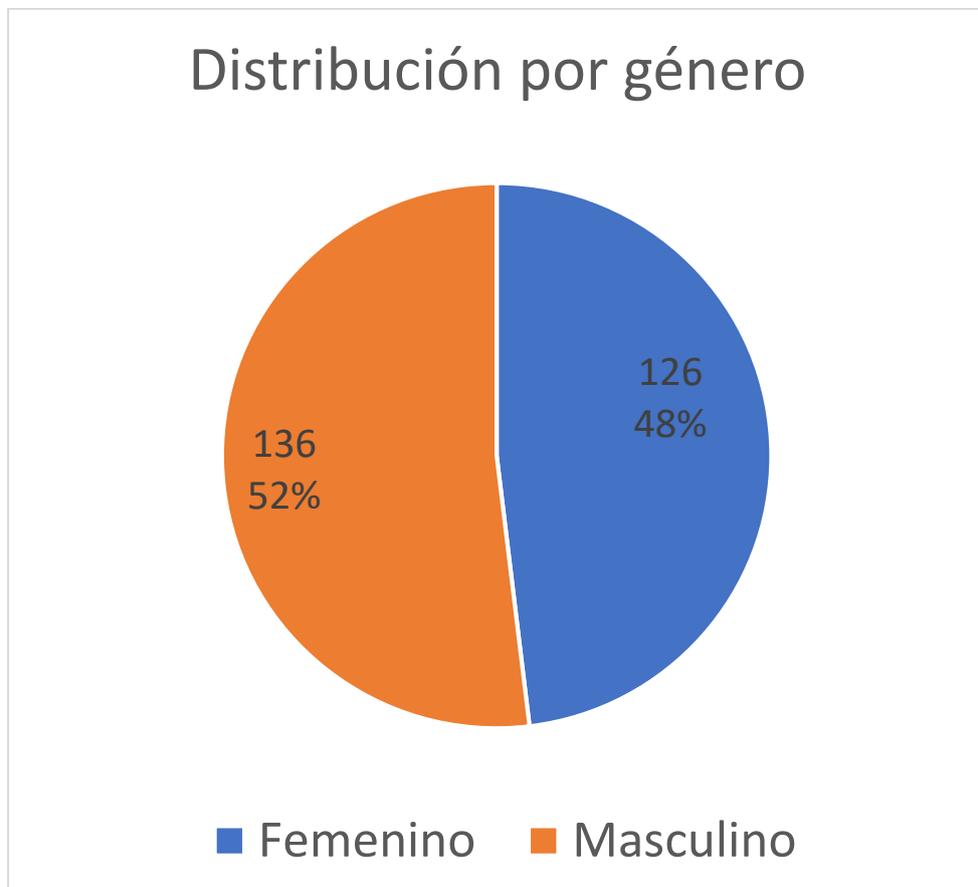
Resultado

5.1. Resultados y Análisis

5.1.1. Descripción del trabajo de campo de la muestra

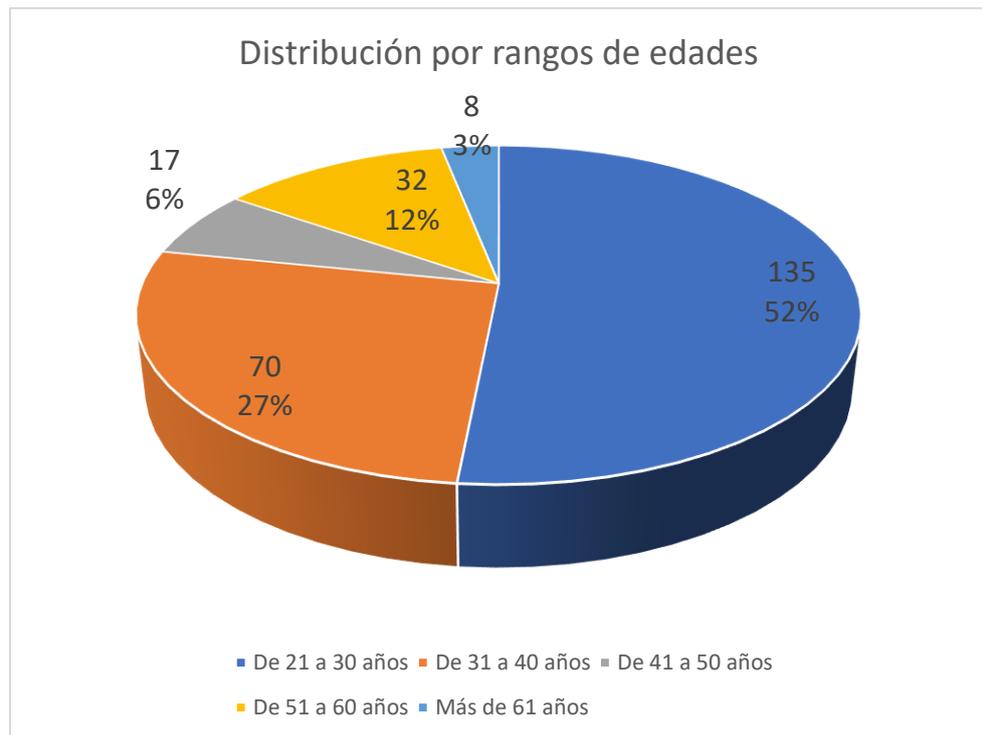
En la figura 14 podemos apreciar la distribución de la muestra por género, de los 262 encuestados, el 52 % (136) es del género femenino; y el 48 % (126), varones.

Figura 14. Resultados por género del trabajo de campo



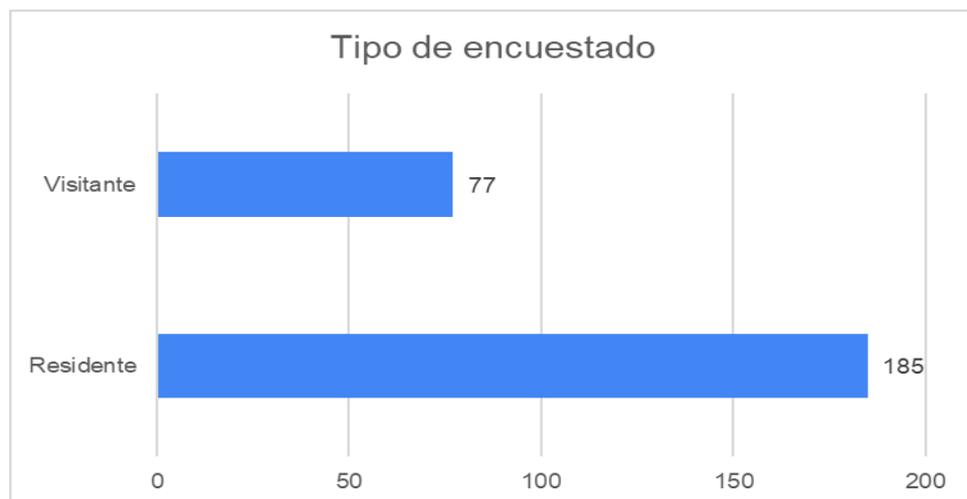
Según la figura 15, la distribución de la muestra en cuanto al rango de edades está compuesta de la siguiente manera: 21-30 años presenta 52 % (135 encuestados); 31-40 años, 27 % (70 encuestados); 41-50 años, 6 % (17 encuestados); 51-60 años, 12 % (32 personas); finalmente mayores de 60 años, 3 % (encuestados).

Figura 15. Distribución de la muestra por edades



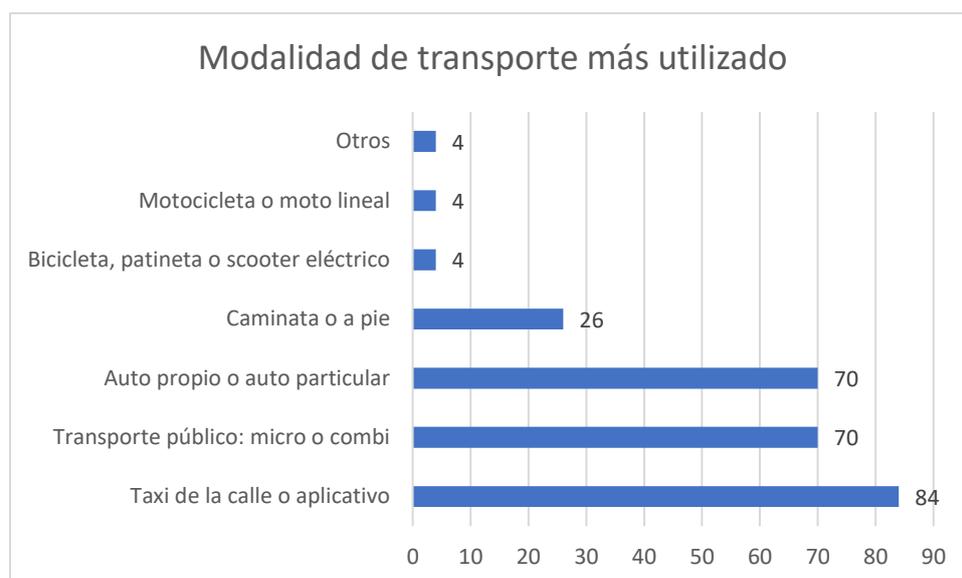
Conforme indica la figura 16, el tipo de encuestado fue de 77 visitantes del distrito de San Borja y 185 fueron residentes del distrito.

Figura 16. Distribución de la muestra por tipo de encuestado



La figura 17 nos muestra el tipo de movilidad más utilizado de la muestra encuestada

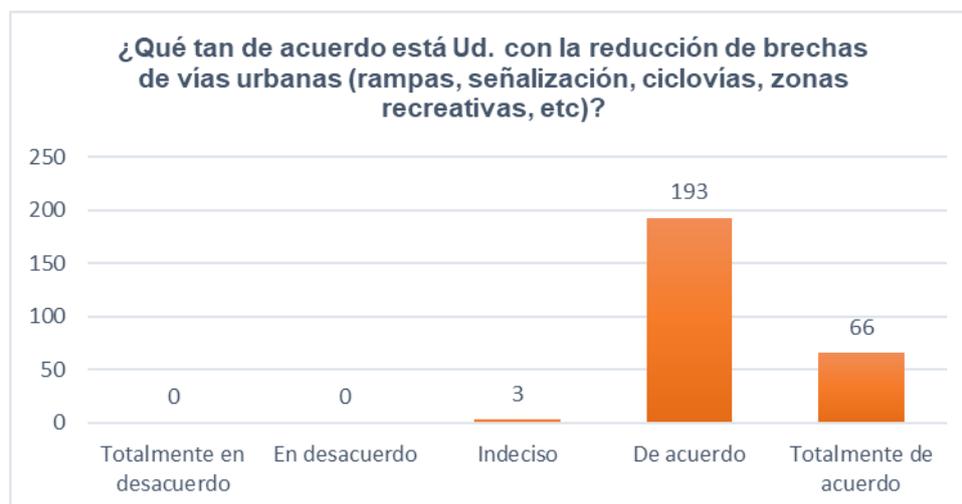
Figura 17. Resultado de modalidad de transporte más usado



5.1.2. Descripción de los datos obtenidos

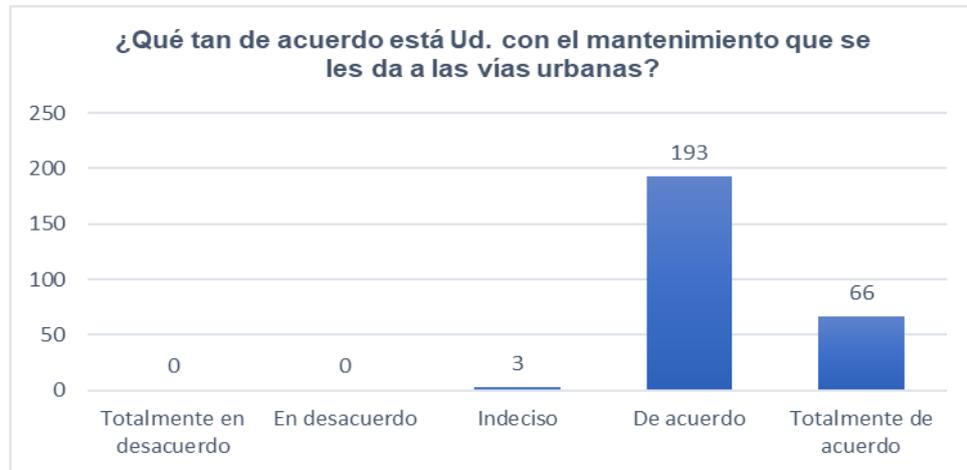
La figura 18 corresponde a la pregunta uno y muestra que los visitantes están mayoritariamente de acuerdo con la reducción de brechas urbanas en el distrito.

Figura 18. P1 Resultado sobre consulta de brechas de vías urbanas



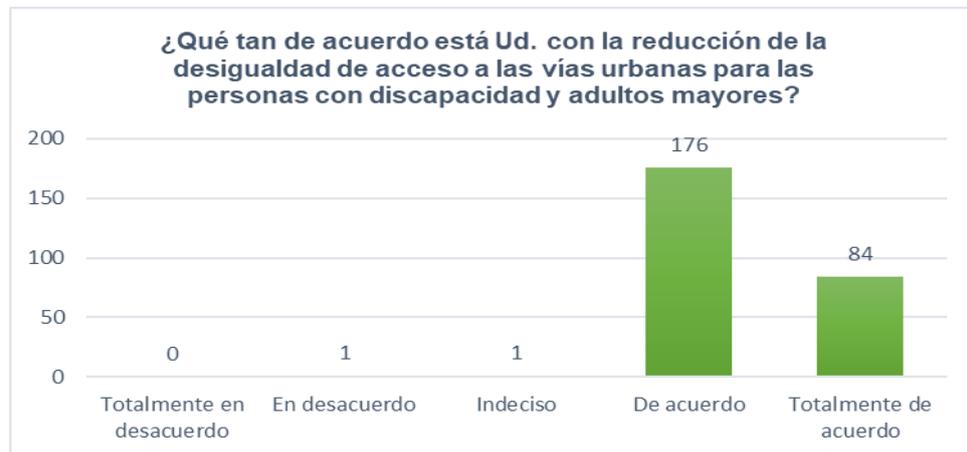
Los resultados que muestra la figura 19 provienen de la pregunta dos y está relacionada al mantenimiento de las vías urbanas, la mayoría da su aprobación en los niveles de escala de acuerdo (193 respuestas) y totalmente de acuerdo (66 respuestas).

Figura 19. P2 Resultados de la consulta sobre el mantenimiento de vías urbanas



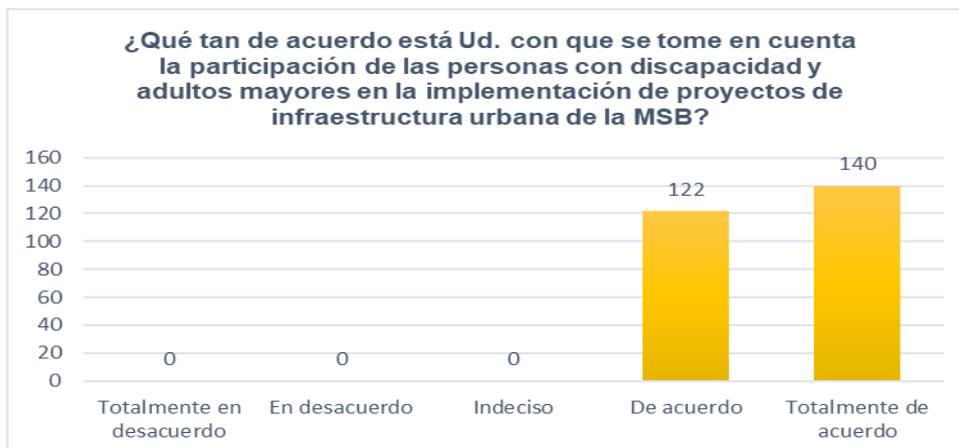
En la figura 20 se evidencia la preferencia favorable mayoritaria en cuanto a reducción de la desigualdad de acceso a las vías urbanas para las personas con discapacidad y adultos mayores, esta figura corresponde a la pregunta tres.

Figura 20. P3 Resultados de la consulta sobre desigualdad de acceso a vías urbanas



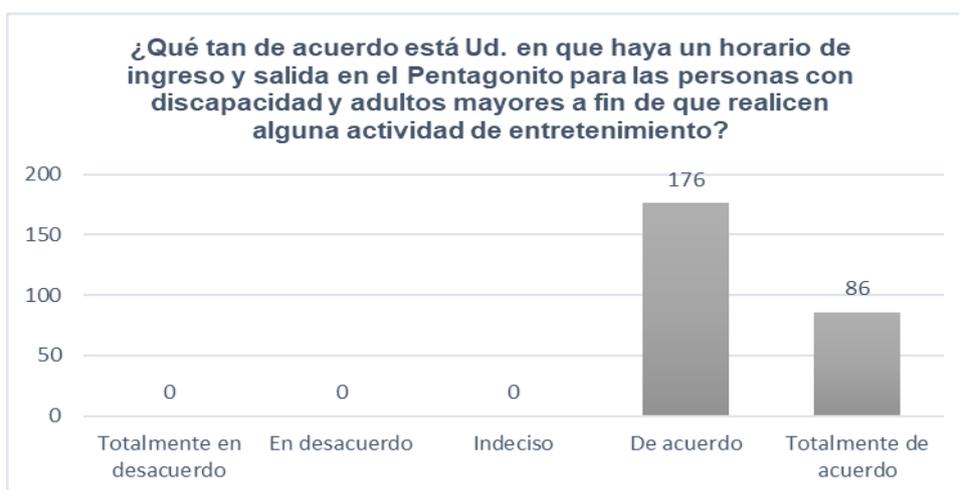
En la figura 21 se muestran los resultados de la pregunta cuatro, en ella se indaga sobre la participación de las personas con discapacidad en conjunto con adultos mayores, en la implementación de proyectos de infraestructura.

Figura 21. P4 Sobre la participación de discapacitados en la implementación de proyectos



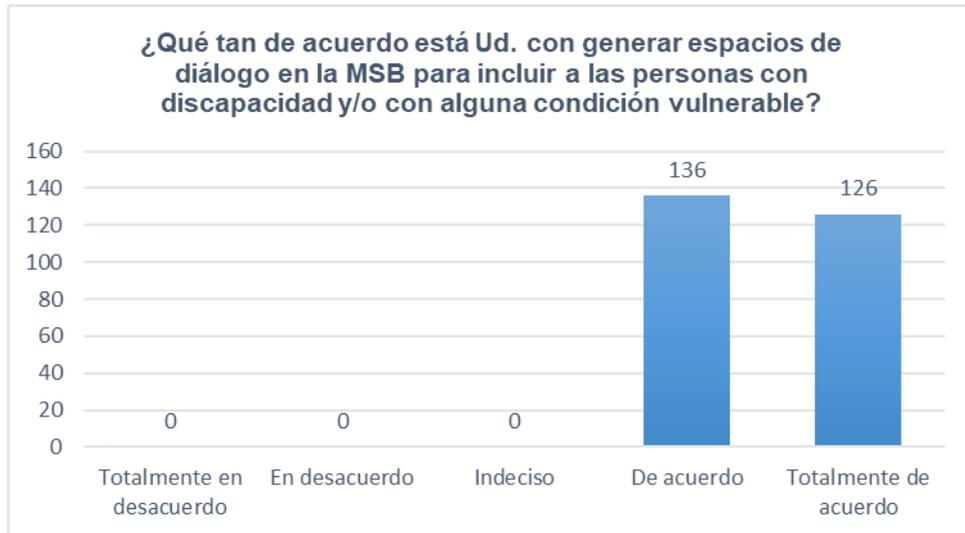
La figura 22 muestra las respuestas de la pregunta cinco en cuanto al horario de ingreso y salida a los alrededores del Pentagonito para personas con discapacidad y adultos mayores a fin de que realicen alguna actividad de entretenimiento. La mayoría está en la escala “de acuerdo” (176) y 86 respuestas están en la escala de “totalmente de acuerdo”.

Figura 22. P5 Horario para realizar alguna actividad de entretenimiento



La figura 23 corresponde a los resultados de la pregunta seis que evalúa los espacios de diálogos entre la municipalidad y las personas con discapacidad y/o con alguna condición vulnerable.

Figura 23. P6 Resultados de espacios de diálogo con personas con discapacidad



La figura 24 corresponde a los resultados de la pregunta siete que consulta sobre la planificación de proyectos urbanos que integren parques, jardines, vías para bicicletas, vías peatonales, vías para transporte público, privado y de carga

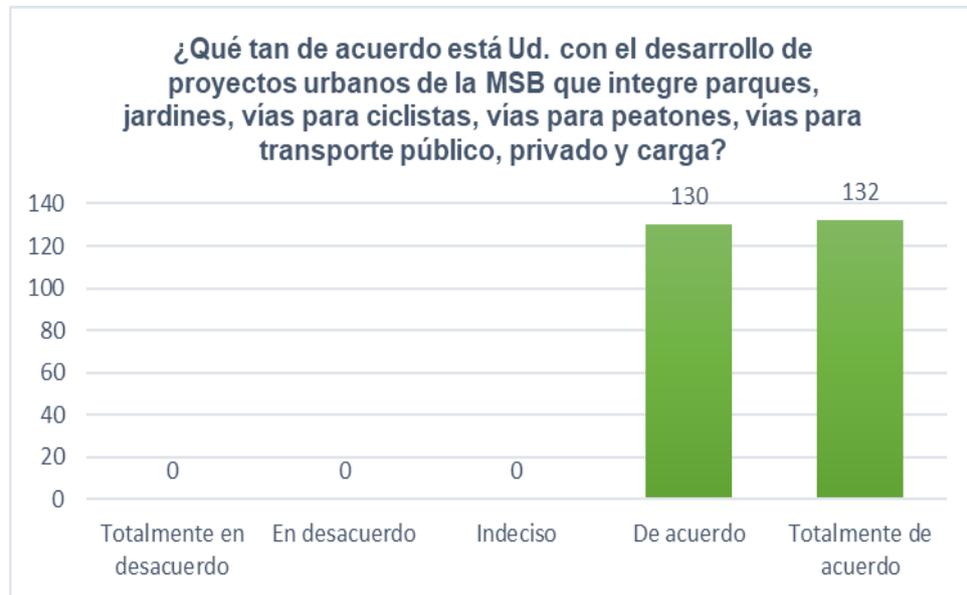
Figura 24. P7 La planificación de proyectos urbanos con diversas vías



La figura 25 muestra los resultados de la pregunta ocho sobre el desarrollo de proyectos urbanos y su integración con parques, jardines y diversas vías de transporte. La mayoría de respuestas se encuentran en la escala de “Totalmente de acuerdo” con 132,

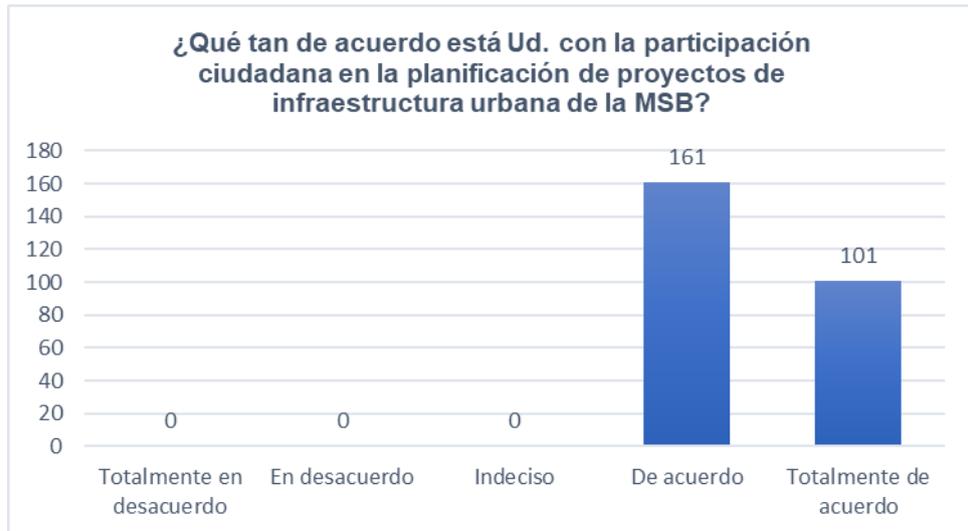
mientras que la escala “De acuerdo” muestra un registro de ante la consulta de 130 respuestas.

Figura 25. P8 Desarrollo de proyectos urbanos y su integración con parques y vías



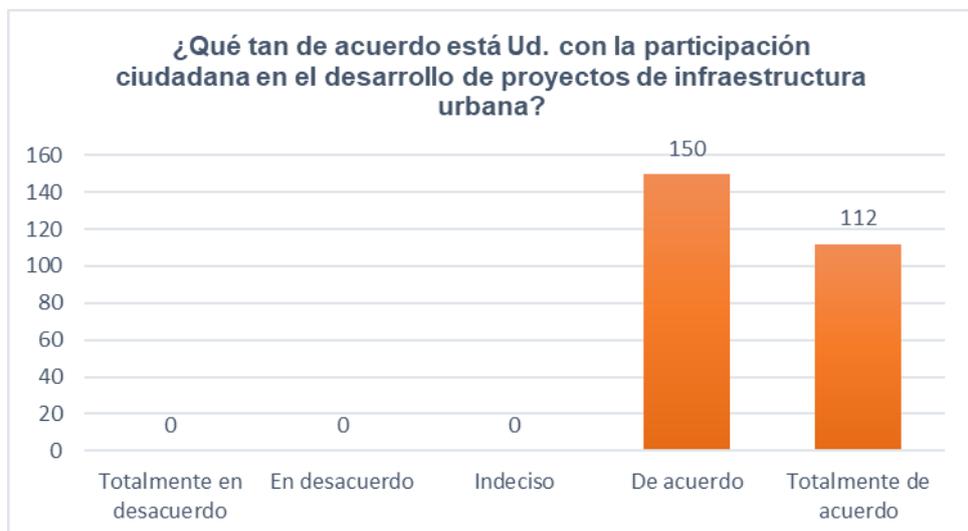
La figura 26 muestra los resultados de la pregunta nueve con respecto a la participación ciudadana en la planificación de proyectos de infraestructura del distrito. Mayoritariamente, los visitantes del Pentagonito están “de acuerdo” (161 respuestas) y en segundo orden está “totalmente de acuerdo”.

Figura 26. P9 Participación ciudadana en planificación de proyectos de infraestructura



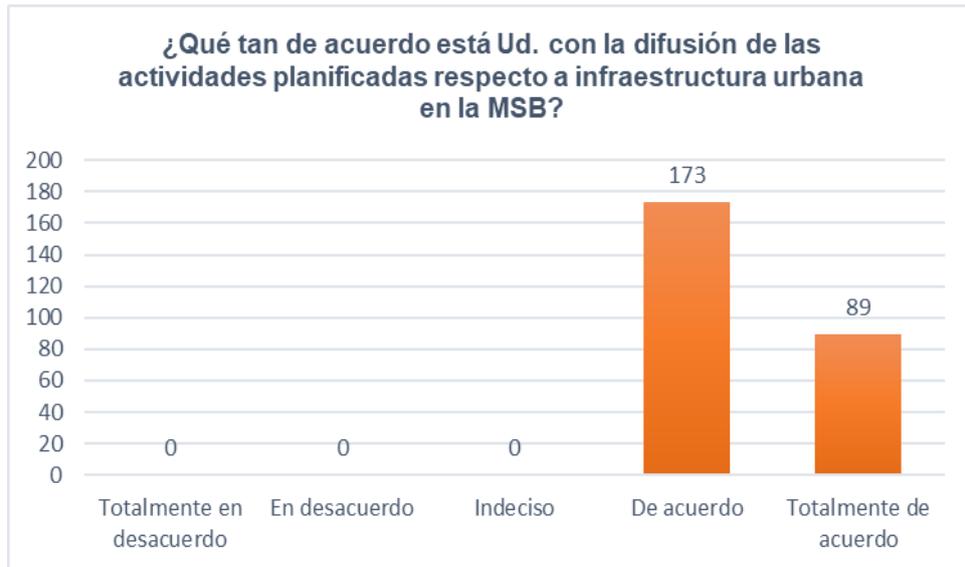
La figura 27 muestra los resultados de la pregunta diez sobre la participación ciudadana en el desarrollo de proyectos de infraestructura urbana del distrito.

Figura 27. P10 Participación ciudadana en el desarrollo de proyectos de infraestructura



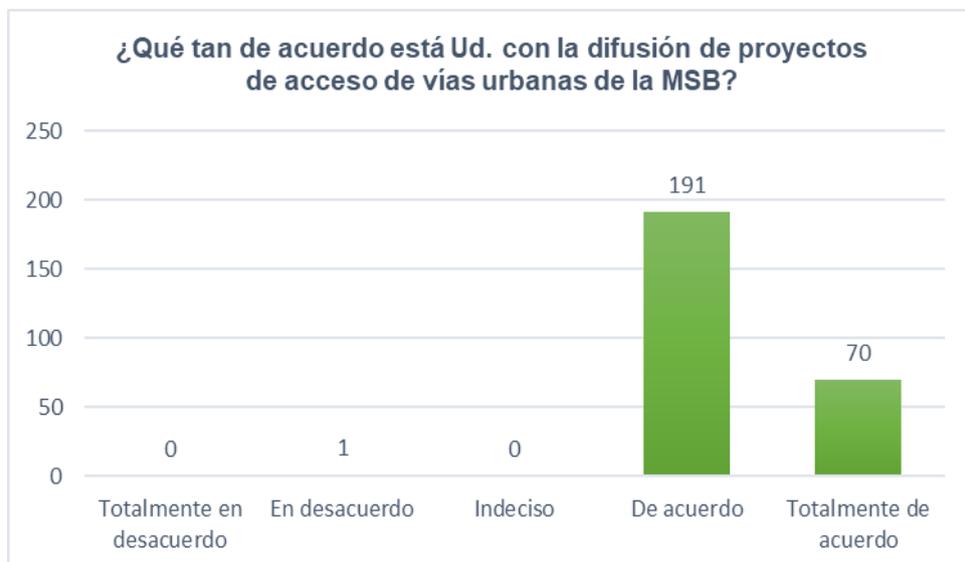
En la figura 28 se muestran los resultados de la pregunta 11 con respecto a la difusión de las actividades planificadas de infraestructura urbana del distrito, en donde “de acuerdo” es la respuesta mayoritaria (173), seguida de “totalmente de acuerdo” (89).

Figura 28. P11 Difusión de actividades planificadas de infraestructura urbana



En la figura 29 se muestran los resultados de la pregunta 12 sobre la difusión de proyectos de accesos a las vías urbanas del distrito, en donde de acuerdo (191) es la respuesta mayoritaria, seguida de totalmente de acuerdo (70).

Figura 29. P12 Difusión de proyectos de accesos a vías urbanas del distrito



5.1.3. Coeficiente de Alpha de Cronbach

Tabla 6

Coeficiente de Alpha de Cronbach

Variables/dimensiones	N.º	Sum. Var.	Var. Total	Alpha de Cronbach
V1 Políticas públicas de transporte urbano sostenible	11	2.624	10.519	0.826
V1D1 Movilidad urbana sostenible	5	1.161	5.263	0.551
V1D2 Planificación y desarrollo	6	1.463	5.263	0.866
V2 Calidad de vida urbana	14	3.301	1.411	0.84
V2D1 Condiciones ambientales	4	0.897	1.093	0.24
V2D2 Condiciones económicas	3	0.716	1.262	0.648
V2D3 Condiciones sociales	7	1.688	6.275	0.853

Fuente: Base de datos de la encuesta “Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)”.

El instrumento para medir la variable sobre políticas públicas de transporte urbano sostenible (V1) presenta una confiabilidad positiva alta y el valor del coeficiente Alpha de Cronbach supera a 0.50, porque alcanza 0.826. En términos generales, la variable políticas públicas de transporte urbano sostenible presenta buena consistencia interna en las 11 preguntas que miden la variable.

Asimismo, la dimensión movilidad urbana sostenible (V1D1) presenta una confiabilidad positiva y el valor del coeficiente Alpha de Cronbach de la dimensión supera los 0,500, porque alcanza 0.551. En términos generales, presenta buena consistencia interna en las cinco preguntas que miden la dimensión.

Igualmente, la dimensión planificación y desarrollo (V1D2) presenta una confiabilidad positiva alta y el valor del coeficiente Alpha de Cronbach de la dimensión supera los 0,500, porque alcanza 0.866. En términos generales presenta alta consistencia interna en las 6 preguntas que miden la dimensión.

También, el instrumento para medir la variable calidad de vida urbana (V2) presenta una confiabilidad positiva alta y el valor del coeficiente Alpha de Cronbach supera a 0.50, porque alcanza 0.840. En términos generales la variable calidad de vida urbana presenta buena consistencia interna en las 14 preguntas que miden la variable.

Al mismo tiempo, la dimensión condiciones ambientales (V2D1) presenta una confiabilidad baja y el valor del coeficiente Alpha de Cronbach de la dimensión no supera los 0,500, porque alcanza 0.240. En términos generales no presenta buena consistencia interna en las 4 preguntas que miden la dimensión.

Además, la dimensión condiciones económicas (V2D2) presenta una confiabilidad positiva, el valor del coeficiente Alpha de Cronbach de la dimensión supera los 0,500, porque alcanza 0.648. En términos generales presenta buena consistencia interna en las 3 preguntas que miden la dimensión.

Finalmente, la dimensión condiciones económicas (V2D3) presenta una confiabilidad positiva alta y el valor del coeficiente Alpha de Cronbach de la dimensión supera los 0,500, porque alcanza 0.853. En términos generales presenta buena consistencia interna en las 3 preguntas que miden la dimensión.

5.1.4. Test de Kolmogorov-Smirnov

Tabla 7

Test de Kolmogórov-Smirnov

Variables/dimensiones	Estadístico	g.l.	Sig.	Decisión	Interpretación
V1 Políticas públicas de transporte urbano sostenible	0.173	262	0	Rechazar H0	Políticas públicas de transporte urbano sostenible no se distribuye en forma normal
V1D1 Movilidad urbana sostenible	0.158	262	0	Rechazar H0	Movilidad urbana sostenible no se

Variables/dimensiones	Estadístico	g.l.	Sig.	Decisión	Interpretación
V1D2 Planificación y desarrollo	0.202	262	0	Rechazar H0	distribuye en forma normal Planificación y desarrollo no se distribuye en forma normal
V2 Calidad de vida urbana	0.16	262	0	Rechazar H0	Calidad de vida urbana no se distribuye en forma normal
V2D1 Condiciones ambientales	0.215	262	0	Rechazar H0	Condiciones ambientales no se distribuye en forma normal
V2D2 Condiciones económicas	0.218	262	0	Rechazar H0	Condiciones económicas no se distribuye en forma normal
V2D3 Condiciones sociales	0.228	262	0	Rechazar H0	Condiciones sociales no se distribuye en forma normal

Fuente: Base de datos de la encuesta “Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)”.

Elaboración: Propia

Hipótesis:

H0: Los datos se distribuyen de una forma normal

H1: Los datos no se distribuyen de una forma normal

Regla de decisión:

Si $P \text{ value} \leq \alpha$, entonces, se rechaza H0 (datos no se distribuyen en forma normal)

Si $P \text{ value} > \alpha$, entonces, no se rechaza H0 (datos se distribuyen en forma normal)

Se utilizó el Test de Kolmogórov-Smirnov, porque la muestra analizada es mayor a 50 encuestados, la muestra es de 262. La variable política públicas de transporte urbano de 0.000 que es < 0.05 por lo tanto, se rechaza la H0. Además, la dimensión movilidad urbana sostenible tiene una significancia de 0.000 que es < 0.05 por ello, se rechaza la H0. La dimensión planificación y desarrollo tiene una

significancia de 0.000 que es $<0,05$, por consiguiente, se rechaza la H_0 .

De acuerdo con los resultados de la calidad de vida urbana obtuvo una significancia de 0.000 que es $<0,05$ y que de acuerdo con el test se debe rechazar la H_0 . Además, la dimensión condiciones ambientales tiene una significancia de 0.000 que es $<0,05$ por lo tanto se rechaza la H_0 . Asimismo, la dimensión condiciones ambientales tiene una significancia de 0.000 que es $<0,05$ por lo tanto se rechaza la H_0 . También, la dimensión condiciones económicas tiene una significancia de 0.000 que es $<0,05$ por lo tanto se rechaza la H_0 . Finalmente, la dimensión condiciones sociales tiene una significancia de 0.000 que es $<0,05$ por lo tanto se rechaza la H_0 .

5.1.5. Coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 8

Coeficiente de correlación de Spearman

Variables/dimensiones	Políticas de Transporte Urbano		
	<i>r</i>	Estadístico	P. value
V1 Políticas públicas de transporte urbano sostenible	1.0000		
V1D1 Movilidad urbana sostenible	0.7888	*	20.6923
V1D2 Planificación y desarrollo	0.7781	*	19.9714
V2 Calidad de vida urbana	0.9739	*	69.1420
V2D1 Condiciones ambientales	0.6064	*	12.2978
V2D2 Condiciones económicas	0.7781	*	19.9714
V2D3 Condiciones sociales	0.8791	*	29.7349

Fuente: Base de datos de la encuesta "Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)".

Elaboración: Propia

* Sig. ≤ 0.05

** Sig. ≤ 0.01

Hipótesis:

H0: $r = 0$ No existe relación entre las variables

H1: $r \neq 0$ Sí Existe relación entre las variables

Regla de decisión

Si $P \text{ value} \leq \alpha$, entonces, se rechaza H0 (Sí existe relación entre variables)

Si $P \text{ value} > \alpha$, entonces, no se rechaza H0 (No existe relación entre variables)

Se decidió utilizar el coeficiente de correlación de Pearson, porque la distribución no es normal en la prueba de Kolmogorov-Smirnov

La variable política públicas de transporte urbano sostenible presenta un $r \neq 0$ (0.9739) con la variable calidad de vida urbana, es decir, se afirma que existe una correlación positiva significativa entre ambas variables. La dimensión movilidad urbana sostenible presenta un $r \neq 0$ (0.7888), es decir, que la correlación existe significativamente, además es positiva y alta con la variable políticas públicas de transporte urbano. La dimensión condiciones económicas presenta un $r \neq 0$ (0.7781), que la correlación existe significativamente, además es positiva y alta con la variable políticas públicas de transporte urbano.

Por otro lado, la dimensión condiciones ambientales presenta un $r \neq 0$ (0.6064), es decir, se relaciona de forma positiva con la variable políticas de transporte urbano sostenible. Además, la dimensión condiciones económicas presenta un $r \neq 0$ (0.7781), esto es, que existe una correlación significativa positiva alta con la variable políticas de transporte urbano sostenible. Asimismo, la dimensión condiciones sociales presenta un $r \neq 0$ (0.8791), es decir, que la correlación existe significativamente, además es positiva y alta con la variable políticas públicas de transporte urbano.

Por lo tanto, de acuerdo con el análisis realizado, se comprueba la existencia significativa de una correlación positiva directa ($r=0.9739$) entre la variable políticas públicas de transporte urbano sostenible y la calidad de vida.

5.2. Discusión de Resultados

De acuerdo con el objetivo general, que propone determinar cómo se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023), los resultados obtenidos, producto del análisis estadístico, son los siguientes: de acuerdo con la tabla N.º 6, la correlación de Spearman evidencia un $r=0.9739$, esto quiere decir que estadísticamente existe una relación alta positiva significativa entre las variables políticas públicas de transporte urbano sostenible y la variable calidad de vida.

Estos datos fueron contrastados con el trabajo de investigación de Oliver (2019), en su tesis titulada “Estrategias de movilidad urbana sostenible para el desarrollo de Políticas Públicas de la Ciudad de Celaya, México”, quien concluyó que se recomienda una estrategia relacionada a los cambios en el diseño de las vías en favor del transporte alternativo, destinando carriles exclusivos para ellos, así como el de construir vías para el uso de bicicletas con circuitos acordes y articulado de tal manera que puedan interconectarse a distintos ejes de transportes de forma segura y fluida, rediseñando las calles a fin de estimular el uso de estas y bajar el tránsito de vehículos particulares. Esto en coherencia con Barenboim (2012), quien definió la relación entre la política y el bienestar de los ciudadanos, tomando en cuenta los componentes económicos y sociales combinados con la calidad de vida del país, y también enfatizó la importancia de la política urbana como componente fundamental.

De acuerdo con el objetivo específico que plantea determinar cómo se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida en su dimensión de condiciones ambientales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023), de acuerdo con el resultado de la tabla N.º 6, al

analizar la correlación de Spearman, evidencia un $r=0.6064$. Esto quiere decir que estadísticamente existe una relación positiva moderada en la variable políticas públicas de movilidad sostenible con la dimensión condiciones ambientales de la variable calidad de vida. De lo anterior se puede inferir que, a mayores políticas públicas de movilidad sostenible, mayores condiciones ambientales para el ciudadano.

Además, en contraste con Mancilla (2011), en su tesis “Análisis de alternativas de movilidad urbana sostenible en la zona metropolitana de San Luis Potosí: El caso de la bicicleta”, que concluye que al elaborar procesos que desarrollen de manera local, así como fortalecer a la ciudadanía, a fin de buscar un verdadero proceso de desarrollo local y fortalecimiento de la ciudadanía, de esta forma se puedan priorizar la agenda de políticas públicas en favor de la localidad, y así estimular iniciativas para planificar, dirigir, ejecutar y controlar la gobernanza ambiental. Esto en concordancia Barenboim (2012), quien sostiene que el Estado está obligado a regular los instrumentos públicos, incluyendo la gestión del territorio de la ciudad, ordenándolos para el transporte colectivo sostenible y la infraestructura moderna en relación con las necesidades de cada ciudadano, así dar valor al desarrollo de la población.

De acuerdo con el objetivo específico que plantea determinar cómo se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida en su dimensión de condiciones económicas en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023), el resultado obtenido de la tabla N.º 6, producto del análisis de correlación de Spearman, evidencia un $r=0.7781$. Esto quiere decir que estadísticamente existe una relación positiva significativa para la variable políticas públicas de movilidad sostenible con la dimensión condiciones económicas de la variable calidad de vida, de lo anterior se puede inferir que, a mayores políticas públicas de movilidad sostenible, mayores condiciones económicas para el ciudadano del distrito.

Estos datos que, al ser contrastados con la investigación de Chira (2018) “Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte

masivo vehicular de pasajeros reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo”, muestran una adecuada gestión e implementación de la priorización de políticas ambientales en el Estado e incide en la mejora significativa de la calidad de vida de las personas. Esto concuerda con la Guía de Políticas Nacionales (2018) en cuanto a la política pública sectorial económica que afecta a toda actividad pública o privada, teniendo en cuenta al interés local (distrital), regional y nacional.

Con respecto al objetivo específico que plantea determinar cómo se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida en su dimensión de condiciones sociales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023), el resultado obtenido de la tabla N.º 6, producto del análisis de correlación de Spearman, evidencia un $r = 0.8791$, esto quiere decir que estadísticamente existe una relación positiva significativa para la variable políticas públicas de movilidad sostenible con la dimensión condiciones sociales de la variable calidad de vida. De lo anterior se puede inferir que, a mayores políticas públicas de movilidad sostenible, mayores condiciones sociales para la integración de sus ciudadanos en el distrito.

Estos resultados fueron contrastados con los de Leva (2005), en su investigación “Teoría de indicadores de calidad de vida urbana”, quien concluye que la mejora de la calidad de vida urbana como meta superior de las políticas públicas, la cual está relacionada con la satisfacción de una serie de necesidades relacionadas con la existencia y el bienestar ciudadano, esto pasa por afianzar los lazos de integración y convivencia en comunidad. Lo manifestado anteriormente concuerda con Cohen (2006), quien manifiesta que los gobiernos municipales pueden manejar mejor el crecimiento urbano, que crece a diario, la proyección del manejo del suelo y los espacios públicos son muy importante porque conecta con el medio ambiente, genera convergencia social y la integración social de sus residentes.

Finalmente, como resultado final se evidencia que, a mayor planificación de políticas públicas urbanas de movilidad sostenible, en conjunto con sus

ciudadanos, mejores condiciones de calidad de vida urbana para sus habitantes. Por lo tanto, la planificación y ejecución eficiente de las políticas públicas está relacionada con la calidad de vida de las personas.

Conclusiones

Primera. El estudio de investigación ha determinado que las políticas públicas de transporte urbano se relacionan de forma positiva significativa con la calidad de vida de los vecinos del Distrito de San Borja. Esto quiere decir que, con una mayor eficiencia en la planificación y desarrollo de políticas públicas de transporte urbano, se podrán mejorar las condiciones ambientales, económicas y sociales para los ciudadanos que residen en el Distrito.

Segunda. Según el estudio realizado, existe una relación positiva entre las políticas públicas de transporte urbano y la calidad de vida, respecto a las condiciones **ambientales** de los vecinos del Distrito de San Borja, viéndose reflejado en la gestión de programas para reducir la contaminación de residuos sólidos, degradación vegetal, gestión de ruidos molestos, recuperación del ecosistema, así como la disposición de parques y jardines el cual está orientado a brindar un servicio de transporte de calidad, seguro, eficiente e inclusivo.

Tercera. Se ha determinado que las políticas públicas de transporte urbano y la calidad de vida de los vecinos del Distrito de San Borja, se relacionan de forma positiva con las condiciones **económicas** en cuanto a la reducción de la desigualdad de acceso a las vías urbanas para las personas con discapacidad y adultos mayores, permitiendo la inclusión de la población mas vulnerable y grupos excluidos socialmente, además del uso correcto de los recursos económicos para la asignación de proyectos en infraestructura para el bienestar de sus vecinos.

Cuarta. Como resultado del análisis de la relación entre las políticas públicas de transporte urbano y la calidad de vida de los vecinos del Distrito de San Borja, se ha determinado que las condiciones **sociales**, orientado a los servicios sociales, culturales, deportivos, desarrollo humano, transporte y vías de acceso en infraestructura urbana es favorable para el acceso de sus vecinos.

Recomendaciones

Primera. Se deben fomentar en mayor medida las políticas públicas de movilidad urbana sostenible, puesto que esta acción conllevará a un mejor bienestar entre sus vecinos residentes. Por ello, se debe tener una buena planificación integral en el distrito que incluya las voces de sus residentes y permita mejorar sustancialmente la calidad de vida de sus habitantes

Segunda. Se requiere fomentar la participación de sus vecinos en las condiciones ambientales del distrito, puesto que esta acción llevará a mejorar la planificación de proyectos futuros en el distrito. En esta parte es fundamental que se integren a los vecinos organizados por sectores, colectivos, personas con discapacidad, sector privado y academia para generar sinergias integrales de igualdad, equidad y proporcionalidad en la planificación.

Tercera. Se necesita establecer mecanismos de mejora en las condiciones económicas, estableciendo políticas de desarrollo económico o de inversión económica del sector privado a fin de mejorar los niveles socioeconómicos de sus vecinos. En esta dimensión se debe brindar todo el apoyo y las facilidades al sector privado que es el que invierte en la generación de empleos directos e indirectos. Esto permitirá la planificación de políticas que atraigan la inversión al distrito a fin de establecer empleos dignos con salarios justos.

Cuarta. Se debe estimular más políticas públicas de integración social entre sus vecinos a fin de continuar con la mejora de la condición social que integra a todos sus vecinos del distrito. Puesto que la planificación de políticas públicas orientadas a la integración y revalorización de actividades sociales y culturales en el distrito fomentan una mayor integración entre sus residentes. De lo anterior se infiere que a mayor planificación de políticas de integración mayor convivencia en el distrito.

Referencias Bibliográficas

- Banco de Desarrollo de América Latina CAF (2016). *Un sistema público de bicicletas para Lima*. CAF
<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/930/RE%20Lima%20SPB%20Reducido.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Banco de Desarrollo de América Latina (2017). *Cómo promover el buen uso de la bicicleta*. BID.
<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/8665/Guia-Como-promover-elbuen-uso-de-la-bicicleta.PDF?sequence=3>
- Barenboim, C. A. (2012) Políticas Públicas Urbanas e Instrumentos de Regulación en la Ciudad de Rosario. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*. 7, 32-34.
https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/12539/07_03_CintiaArianaBarenboim.pdf
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. (Tercera edición e-book, 2010 D.R. ©2010 por Pearson Educación de Colombia Ltda. Carrera 65B No. 13-62, Bogotá D.C., Colombia). <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>
- Graizbord, B. (2016), De procesos metropolitanos y ciudades sustentables. *Sociedad y Territorio, vol. Economía, Sociedad y Territorio*, 16(50), 265-275.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/est/v16n50/1405-8421-est-16-50-00265.pdf>
- CEPLAN (2023). Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, Plataforma Digital Única del Estado Peruano (web). <https://www.gob.pe/ceplan>
- CEPLAN. (2018). Guía, resolución de Presidencia del Consejo de Directivo N.º00047-2018/CEPLAN/PCD. Primera edición. http://apoc.pe/wp-content/uploads/2019/06/Gu%C3%ADa-de-Pol%C3%ADticas-Nacionales-RS_PCD_0472018.pdf
- Chira, F. (2018). *Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros reduciendo el impacto contaminante*

- aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo*. [Trabajo de investigación de maestría, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/31233>
- Cohen (2006). Desarrollo Insostenible, Gobernanza, Agua y Turismo, Número 42. <http://www.profmex.org/ciclosytendencias/vinculos/desarrolloinsostenible.pdf>
- Decreto Supremo N°004-2013-PCM (09-01-2013). Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública. Diario Oficial El Peruano. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/357174/DS-004-2013-PCM-Aprueba-la-PNMGP.pdf?v=1567454992>
- Decreto Supremo N°012-2009-Minam (23-05-2009). Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional del Ambiente. Diario Oficial El Peruano. [https://www.Minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/08/Pol %C3 %ADtica-Nacional-del-Ambiente.pdf](https://www.Minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/08/Pol%C3%ADtica-Nacional-del-Ambiente.pdf)
- Decreto Supremo N°012-2019-MTC (09-04-2019). Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano. Diario Oficial El Peruano. [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1648403/Difusi %C3 %B3n %20de %20la %20PNTU.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1648403/Difusi%C3%B3nde%20la%20PNTU.pdf.pdf)
- Decreto Supremo N°012-2022-VIVIENDA (05-10-2022). Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible. Diario Oficial El Peruano. Diario Oficial El Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/vivienda/normas-legales/3588833-012-2022-vivienda>
- Decreto Supremo N°029-2018-PCM (20-03-2018). Reglamento que regula las Políticas Nacionales. Diario Oficial El Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/minjus/normas-legales/1933839-029-2018-pcm>
- Decreto Supremo N°038-2018-PCM (12-04-2018). Decreto Supremo que modifica Reglamento que Regula las Políticas Nacionales aprobado por Decreto Supremo N.º 029-2018-PCM. Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/modifica-reglamento-que-regula-las-politicas-nacionales-apro-decreto-supremo-n-038-2018-pcm-1636341-3>
- ENAH0 (2021). El 55,3 % de los hogares del país contaba con conexión a internet en el cuarto trimestre del 2021. <https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/el-553->

[de-los-hogares-del-pais-contaba-con-conexion-a-internet-en-el-cuarto-trimestre-del-2021-13523/](#)

- EPA (2022), Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, Reporte sobre la Descripción general de los gases de efecto invernadero. <https://espanol.epa.gov/la-energia-y-el-medioambiente/descripcion-general-de-los-gases-de-efecto-invernadero>
- Fariña, O (21-08-2019). El uso del suelo y el transporte. Sexto capítulo. *Revista vial*. <https://revistavial.com/el-uso-del-suelo-y-el-transporte-sexto-capitulo/>
- Foro Ciudades para la Vida (2020). "Municipalidad Distrital de San Borja, Lima, Perú: Medidas de mitigación y adaptación al cambio climático". Recuperado de: <https://www.ciudad.org.pe/ficha-tecnica-san-borja/>
- González, A. (2008). *Percepción de la calidad de vida urbana en las ciudades de la frontera norte de México*. [Tesis de maestría]. El Colegio de la Frontera Norte. <https://www.colef.mx/posgrado/wpcontent/uploads/2009/06/tesis-gonz%C3%A1lezrodr%C3%ADguez-andrea-elisa.pdf>
- Guerra, J. (2020). *Análisis y perspectivas de la gobernanza de movilidad urbana sostenible para implementar un adecuado servicio de transporte urbano en la metrópoli de Arequipa* [Trabajo de investigación de doctorado, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/51930>
- Gough, I. (2008). (Eds.). El enfoque de las capacidades de M. Nussbaum: un análisis comparado con nuestra teoría de las necesidades humanas. *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, 100, 176-202. https://www.fuhem.es/papeles_articulo/el-enfoque-de-las-capacidades-de-m-nussbaum-un-analisis-comparado-con-nuestra-teoria-de-las-necesidades-humanas/
- Graizbord, Boris (2014), *Metrópolis: estructura urbana, medio ambiente y política pública*, El Colegio de México, México, 618 pp., isbn: 978-607-462-659- <https://www.scielo.org.mx/pdf/est/v16n50/1405-8421-est-16-50-00265.pdf>
- Grengs, J. (2002). Ciclovías emergentes. *Revista de la Asociación Estadounidense de Planificación (Journal of the American Planning Association)*, 2(99), 241-243. <https://www.planning.org/japa/>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014) *Metodología de la investigación*. 6ta Edición. Mcgraw-Hill/Interamericana Editores, S.A. DE C.V.

- <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista-Metodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>
- Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Editorial Mc Graw Hill Education. <https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/?p=2612>
- INEI (2009). Estimaciones y proyecciones de población. Índice temático. <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/population-estimates-and-projections/>
- La Nueva Agenda Urbana Ilustrada (2016). Implementando la nueva agenda urbana, ONU-Habitat. <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>
- Ley N° 27181. (07-10-1999). Ley de Circulación y Tránsito Vial. Diario Oficial El Peruano. <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Ley-N-27181-Ley-General-de-Transporte-y-Tr%C3%A1nsito-Terrestre.pdf>
- Ley N° 27783. (17-07-2002). Ley de Bases de la Descentralización. Diario Oficial El Peruano. <https://www.mef.gob.pe/es/normatividad/por-temas/descentralizacion/6833-ley-n-27783-3/file#:~:text=LEY%20N%C2%BA%2027783,-CONCORDANCIAS%3A%20D.U.%20N&text=%2D%20Objeto%20La%20presente%20Ley%20org%C3%A1nica,Gobiernos%20Regionales%20y%20Gobiernos%20Locales.>
- Ley N° 30156 (19-01-2014). Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Vivienda, Construcción y Vivienda. Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-de-organizacion-y-funciones-del-ministerio-de-vivienda-ley-n-30156-1039873-3/>
- Ley N° 27867 (16-11-2002). Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. Diario Oficial El Peruano. https://www.mimp.gob.pe/ogd/pdf/2014-ley-organica-de-gobiernos-regionales_27867.pdf
- Ley N° 29158 (20-11-2007). Ley Orgánica del Poder Ejecutivo. Diario Oficial El Peruano. <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29158.pdf>

- Ley N° 27972 (26-05-2003). Ley Orgánica de Municipalidades. Diario Oficial El Peruano. <https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0015/3-ley-organica-de-municipalidades-1.pdf>
- Ley N° 30936 (23-04-2019). Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible. Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-promueve-y-regula-el-uso-de-la-bicicleta-como-medio-ley-n-30936-1762977-4/>
- Leva, G. (2005). *Teoría de Indicadores de Calidad de Vida urbana* [Trabajo de investigación pregrado, Universidad Nacional de Quilmes]. http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf
- Mancilla, C. (2011). *Análisis de alternativas de movilidad urbana sostenible en la zona metropolitana de San Luis Potosí: El caso de la bicicleta* [Trabajo de investigación de maestría, Universidad Autónoma de San Luis Potosí-México]. <http://ninive.uaslp.mx/xmlui/handle/i/3543>
- Ministerio del Ambiente (2013). Política Nacional del Ambiente, <https://www.Minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/08/Pol%C3%ADtica-Nacional-del-Ambiente.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). *Política Nacional de Transporte Urbano- Paper y la Cooperación alemana para el desarrollo, implementada por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, a través del Proyecto de Apoyo a la NAMA de Transporte Urbano Sostenible*. TRANSPerú. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1648403/Difusi_%C3%B3n_%20de_%20la_%20PNTU.pdf.pdf
- Mayta, M. (2019). *Influencia de la movilidad urbana sostenible en la competitividad, Lima 2012-2018*. [Trabajo de investigación de Pregrado, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/53021>
- Municipalidad de San Borja (2019). *Propuesta de Desarrollo Urbano Sostenible 2020-2030* <https://www.munisanborja.gob.pe/wp-content/uploads/2019/11/Parte-2-Estrategias-de-Desarrollo-Urbano..pdf>
- Municipalidad de San Borja. (2021). Programa San Borja en Bici. <http://piap.msb.gob.pe/webbici/bici-con-beneficios.html>

- Narain, V. y Nischal, S. (2007). Medio Ambiente y Urbanización (Environmental and Urbanization). <https://blogs.ubc.ca/internationalwaters/files/2015/09/The-periurban-interface-in-Shahpur-Khurd-and-Karnera-India.pdf>
- Narváez, A., Mireles, A., y Cruz, J. (2016). La complejidad y la ciudad: el uso de modelos basados en agentes autónomos (ABM) para la simulación de procesos en los imaginarios urbanos. *Nova scientia*, 8(17), 515-554. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S200707052016000200515
- Oliver, B. (2019). *Estrategias de movilidad urbana sostenible para el desarrollo de Políticas Públicas de la Ciudad de Celaya, México* [Trabajo de investigación de pregrado, Universidad de Celaya]. <https://www.researchgate.net/profile/BeatrizOliverGuerra/publication/333929404>
- Orihuela, (2011). La planificación de las obras y el sistema Last Planner. *Boletín N° 12*. 2-3. http://www.motiva.com.pe/articulos/La_Planificacion_Obras_Sistema_LastPlanner.pdf
- ONU (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- ONU (2023). Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. (Naciones Unidas, 2012, 2013 y 2015). <https://www.cepal.org/es/temas/agenda-2030-desarrollo-sostenible/acerca-la-agenda-2030-desarrollo-sostenible#:~:text=La%20Agenda%202030%20para%20el%20Desarrollo%20Sostenible%2C%20aprobada%20en%20septiembre,gu%C3%ADa%20de%20referencia%20para%20el>
- ONU HABITAT (2019). Vínculos Urbanos Rurales: Principios rectores. https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/10/url-gp-framework-for-action_spanish_1.pdf
- Pizarro, A (2013), Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual. *Boletín Fal*, 232(7), 3-7. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36168/1/FAL-323-WEB_es.pdf

- Ponce, A., Coello, H., Espinoza, R. (2016). *Desarrollo de un sistema de movilidad sostenible, mediante la implementación de una red integradora de ciclovías que conecten los distritos de San Borja, San Isidro, Miraflores, Surco y Surquillo*. (Tesis para optar el grado de magíster en dirección de la construcción).
<https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%2025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>
- Romero, C. (2016). *Espacios públicos y calidad de vida urbana. Estudio de caso en Tijuana, Baja California*. [Tesis de Maestría]. El Colegio de la Frontera del Norte. <https://www.colef.mx/posgrado/tesis/20141242/>
- Sagastegui, E. (2016). *Análisis de Movilidad Urbana y Sistema de Transporte Sostenible en la Ciudad de Trujillo, Provincia de Trujillo en La Libertad* [Trabajo de investigación de Pregrado, Universidad Privada Antenor Orrego]. <https://hdl.handle.net/20.500.12759/4450>
- Sen, A. (2004). (Eds.). *Desarrollo y libertad*. Planeta. https://www.palermo.edu/Archivos_content/2015/derecho/pobreza_multidimensional/bibliografia/Sesion1_doc1.pdf
- Sinaplan (2023). Plataforma Digital Única del Estado. Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico. <https://www.gob.pe/institucion/ceplan/campa%C3%B1as/6243-conoce-las-normas-del-sinaplan>
- Stiglitz, J., Amartya, S. y Fitoussi, J. (2009). Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress. http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/documents/rapport_anglais.pdf
- Sustainable Mobility for All (2017). Movilidad sostenible para el siglo XXI. *Banco Mundial*. <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/07/10/sustainable-mobility-for-the-21st-century>
- Stoner, J. (1996). *Administración*. 6ta Edición. University of Virginia.
- Stuart, M. (Eds.). (1970). *Sobre la libertad*. Madrid: Alianza Editorial. <https://ldeuba.files.wordpress.com/2013/02/libro-stuart-mill-john-sobre-la-libertad.pdf>

- Torres, J. (2008). *La participación ciudadana y su incidencia en la planificación del desarrollo del cantón Santiago de Pillaro, provincia de Tungurahua*. (Tesis, para optar el grado académico de magíster en gerencia pública. <https://docplayer.es/163337415-Universidad-tecnica-de-ambato.html>
- Vera, E., y Zapata, J. (2017). *Propuesta para la solución de la congestión vehicular en la avenida Javier Prado Este (entre la avenida La Molina y la calle Los Tiamos)* [Trabajo de investigación para pregrado, Universidad San Martín de Porres]. <https://repositorio.usmp.edu.pe/handle/20.500.12727/3024>

Anexos

Apéndice A: Matriz de consistencia

Título: Las políticas públicas de movilidad urbana sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología
<p>General ¿De qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?</p> <p>Específicas ¿De qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones ambientales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?</p> <p>¿De qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida</p>	<p>General Determinar de qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).</p> <p>Específicas Determinar de qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones ambientales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).</p> <p>Determinar de qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano</p>	<p>General Las políticas públicas de transporte urbano sostenible se relacionan significativamente con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).</p> <p>Específicas Las políticas públicas de transporte urbano sostenible se relacionan significativamente con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones ambientales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).</p> <p>Las políticas públicas de transporte urbano sostenible se relacionan significativamente con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones económicas en</p>	<p>Políticas públicas de transporte urbano sostenible</p> <p>Calidad de vida urbana</p>	<p>Política de movilidad</p> <hr/> <p>Planificación y desarrollo</p> <hr/> <p>• Condiciones ambientales</p> <p>• Condiciones económicas</p> <p>• Condiciones Sociales</p>	<p>1. Brecha de vías urbanas y</p> <hr/> <p>1. Perspectiva integral</p> <p>2. Perspectiva participativa</p> <hr/> <p>1. Estado de los recursos naturales y</p> <p>2. Equidad Bienestar</p> <p>3. Desarrollo humano</p> <p>4. Contaminación de ruido</p> <p>5. Conectividad logística</p>	<p>Enfoque: Cuantitativo</p> <p>Alcance: descriptivo-correlacional</p> <p>Diseño: Transeccional</p> <p>Población: Vecinos residentes del distrito de San Borja</p> <p>Muestra:</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario estructurado (escala de Likert)</p>

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología
urbana en su dimensión de condiciones económicas en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)? ¿De qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones sociales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)?	sostenible con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones económicas en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023). Determinar de qué manera se relacionan las políticas públicas de transporte urbano sostenible con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones sociales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).	los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023). Las políticas públicas de transporte urbano sostenible se relacionan significativamente con la calidad de vida urbana en su dimensión de condiciones sociales en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).				

Apéndice B: Matriz de operacionalización del instrumento de investigación

Título: Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Escala valorativa	Instrumento
Políticas públicas de transporte urbano sostenible	Política de transporte urbano sostenible	Brechas de vías urbanas	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de brechas de vías urbanas (rampas, señalización, ciclovías, zonas recreativas, etc.)?	Escala de Likert 1. Totalmente en desacuerdo 2. En desacuerdo 3. Indeciso 4. De acuerdo 5. Totalmente de acuerdo	Cuestionario estructurado
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el mantenimiento que se les da a las vías urbanas?		
	Desigualdad y segregación		¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de la desigualdad de acceso a las vías urbanas para las personas con discapacidad y adultos mayores?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con que se tome en cuenta la participación de las personas con discapacidad y adultos mayores en la implementación de proyectos de infraestructura urbana de la MSB?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. en que haya un horario de ingreso y salida en el Pentagonito para las personas con discapacidad y adultos mayores a fin de que realicen alguna actividad de entretenimiento?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con generar espacios de diálogo en la MSB para incluir a las personas con discapacidad y/o con alguna condición vulnerable?		
Planificación y desarrollo	Perspectiva integral		¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la planificación de proyectos urbanos de la MSB que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías para peatones, vías para transporte público, privado y carga?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el desarrollo de proyectos urbanos de la MSB que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías para peatones, vías para transporte público, privado y carga?		
	Perspectiva participativa		¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de las actividades planificadas respecto a infraestructura urbana en la MSB?		

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Escala valorativa	Instrumento
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de proyectos de acceso de vías urbanas de la MSB?		

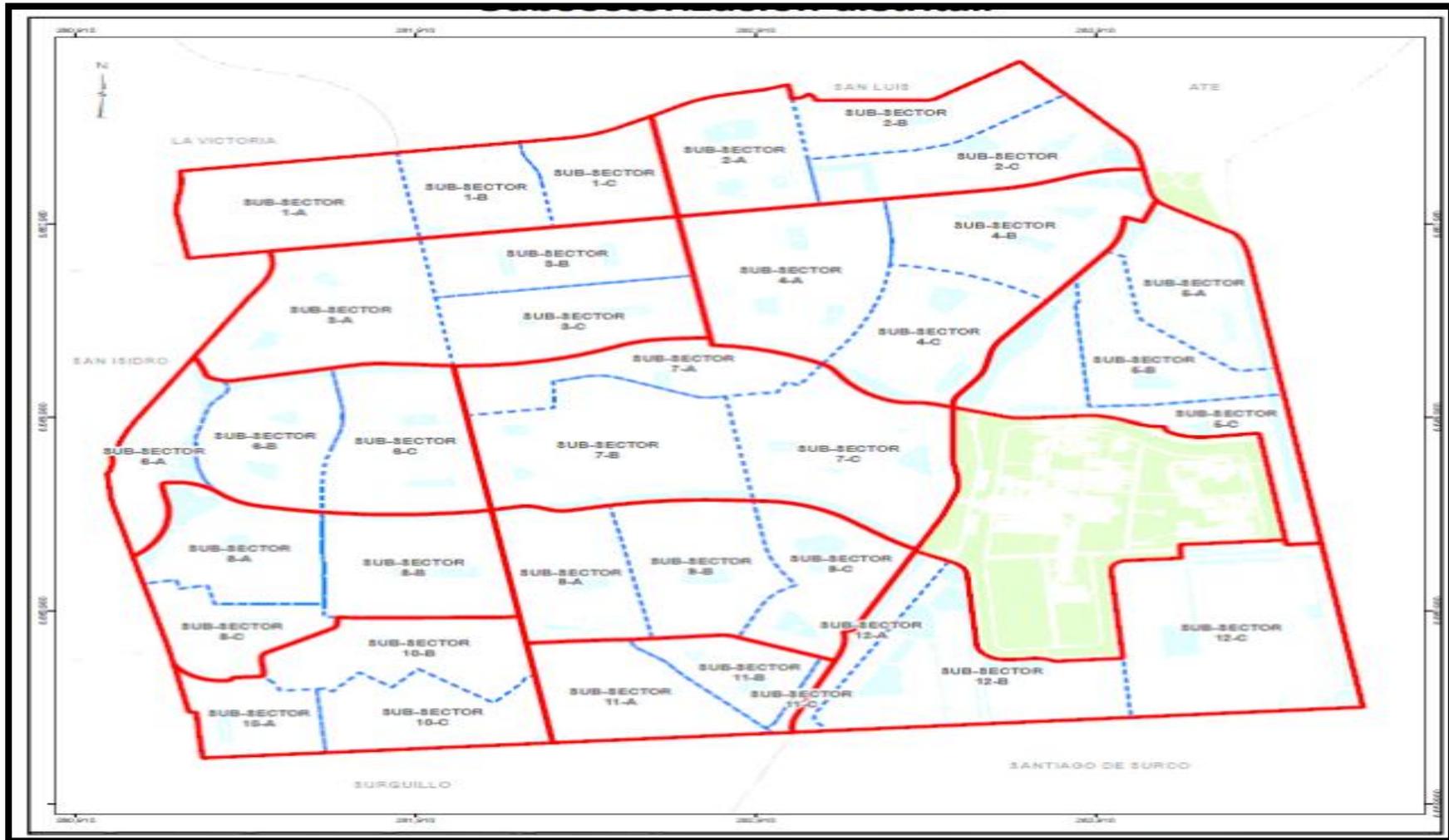
Título: Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023).

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Escala valorativa	Instrumento
Calidad de vida urbana	Condiciones ambientales	Estado de los recursos naturales	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con las condiciones ambientales (contaminación por residuos sólidos, degradación de la vegetación) de los parques y jardines?	Escala de <i>Likert</i> 1. Totalmente en desacuerdo 2. En desacuerdo 3. Indeciso 4. De acuerdo 5. Totalmente de acuerdo	Cuestionario estructurado
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. que los parques y jardines estén siempre a disposición de los vecinos?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el control de la contaminación ambiental (calidad de aire, calidad de ruido, contaminación visual)?		
	Condiciones económicas	Equidad y bienestar	¿Qué tan de acuerdo está Ud. en restringir el acceso de mascotas a los parques y jardines alrededor del Pentagonito?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para proyectos de infraestructura urbana?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para el bienestar de sus vecinos?		
	Condiciones sociales	Desarrollo Humano	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto con los servicios sociales, culturales y de deporte que se promueven en el distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al acceso de los servicios sociales del distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?		
		Contaminación de ruido	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a que los servicios sociales de la MSB promuevan la integración y convivencia entre los vecinos?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a la gestión para el control de ruidos molestos (contaminación sonora, claxon, maquinarias, megáfonos)?		

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Escala valorativa	Instrumento
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el Plan de transporte de la MSB para cargas pesadas en el distrito?		
		Conectividad logística	¿Qué tan de acuerdo está Ud. a que se cuente con horarios programados para el transporte de carga pesada en el Distrito?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al acceso a las vías de transporte público señalizadas?		
			¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al plan de rutas para el transporte privado de la MSB en el distrito?		

Instrumento adaptado a partir del Informe del Consejo de Desarrollo Humano (CNDU) (2018): “Sistema de indicadores de calidad de vida y desarrollo urbano” en cooperación con Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (UNDP).

Apéndice C: Sectorización del distrito de San Borja



Apéndice D: Instrumentos para la recolección de datos

Nombre del instrumento: Cuestionario para la investigación de “Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, lima 2023”

Autoras: Nathaly Viviana Alcántara Montes, Carmen Cecilia Arízaga Forno, Yehily Ninoska Zúñiga Romoacca.

Variable X: Políticas Públicas de movilidad urbana sostenible

Dimensión	Indicador	Ítems	Respuesta/Escala				
			1	2	3	4	5
Movilidad Urbana Sostenible	Brecha de vías urbanas	1.- Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de brechas de vías urbanas (rampas, señalización, ciclovías, zonas recreativas, etc.)?					
		2.- Qué tan de acuerdo está Ud. con el mantenimiento que se les da a las vías urbanas?					
	Desigualdad y segregación	3.- Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de la desigualdad de acceso a las vías urbanas para las personas con discapacidad y adultos mayores?					
		4.- Qué tan de acuerdo está Ud. con que se tome en cuenta la participación de las personas con discapacidad y adultos mayores en la implementación de proyectos de infraestructura urbana de la Municipalidad de San Borja?					
		5.- Qué tan de acuerdo está Ud. en que haya un horario de ingreso y salida en el Pentagonito para las personas con discapacidad y adultos mayores a fin de que realicen alguna actividad de entretenimiento?					
Planificación y Desarrollo	Perspectiva integral	6.- Qué tan de acuerdo está Ud. con generar espacios de diálogos en la Municipalidad de San Borja para incluir a las personas con discapacidad y/o con alguna condición vulnerable?					
		7.- Qué tan de acuerdo está Ud. con la planificación de proyectos urbanos de la Municipalidad de San Borja que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías de peatones, vías para transporte público, privado y carga?					
	Perspectiva participativa	8.- Qué tan de acuerdo está Ud. con el desarrollo de proyectos urbanos de la Municipalidad de San Borja que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías de peatones, vías para transporte público, privado y carga?					
9.- Qué tan de acuerdo está Ud. con la participación ciudadana en la planificación							

Dimensión	Indicador	Ítems	Respuesta/Escala				
			1	2	3	4	5
		de infraestructura urbana de la Municipalidad de San Borja?					
		10.- Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de las actividades planificadas respecto a la infraestructura urbana en la Municipalidad de San Borja?					
		11.- Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de proyectos de acceso de vías urbanas de la Municipalidad de San Borja?					

Instrumento adaptado a partir de la tesis de maestría “Análisis de los factores que favorecieron la emergencia del movimiento asambleario y su posterior impacto en las políticas públicas medioambientales en la provincia de Entre Ríos durante el periodo 2003– 2008” de Kavvadas, E. (2016), Buenos Aires-Argentina.

Nombre del Instrumento: Cuestionario para la investigación de “Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)”

Autoras: Nathaly Viviana Alcántara Montes, Carmen Cecilia Arízaga Forno, YehilyNinoska Zúñiga Romoacca.

Variable Y: Calidad de vida urbana

Dimensión	Indicador	Ítems	Respuesta/Escala				
			1	2	3	4	5
Condiciones ambientales	Estado de los recursos naturales	1.- Qué tan de acuerdo está Ud. con el manejo y control de los residuos sólidos y degradación de las áreas verdes?					
		2.- Qué tan de acuerdo está Ud. que los parques y jardines estén siempre a disposición de los vecinos?					
		3.- Qué tan de acuerdo está Ud. con el control de la contaminación ambiental (calidad de aire, calidad de ruido, contaminación visual)?					
		4.- Qué tan de acuerdo está Ud. en restringir el acceso de mascotas a los parques y jardines alrededor del Pentagonito?					
Condiciones económicas	Equidad y bienestar	5. Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para					

		proyectos de infraestructura urbana?					
		6.- Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para el bienestar de sus vecinos?					
		7.-Qué tan de acuerdo está Ud. respecto con los servicios sociales, culturales y de deporte que se promueven en el distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?					
Condiciones sociales	Desarrollo humano	8.-Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al acceso de los servicios sociales del distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?					
	Contaminación de ruido	9.-Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a que los servicios sociales de la MSB promuevan la integración y convivencia entre los vecinos?					
	Conectividad Logística	10.-Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a la gestión para el control de ruidos molestos (contaminación sonora, claxon, maquinarias, megáfonos)?					
		11.-Qué tan de acuerdo está Ud. con el Plan de transporte de la MSB para cargas pesadas en el Distrito?					
		12.-Qué tan de acuerdo está Ud. a que se cuente con horarios programados para el transporte de carga pesada en el Distrito?					
		13.-Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al acceso a las vías de transporte público señalizadas?					
	14.-Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al plan de rutas para el transporte privado de la MSB en el distrito?						

Instrumento adaptado a partir del Informe del Consejo de Desarrollo Humano (CNDU) (2018): “Sistema de indicadores de calidad de vida y desarrollo urbano” en cooperación con Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (UNDP).

Apéndice E: Fichas técnicas de los instrumentos de recolección de datos

Se realizará una prueba piloto, con la finalidad de obtener la confiabilidad del instrumento. Para tal fin se ha aplicado el instrumento (encuesta) a treinta (30) personas que residen o visitan el Distrito de San Borja y que realicen alguna actividad física en los alrededores del Pentagonito, durante la última semana de marzo, abril y mayo de 2023.

FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO DE LA VARIABLE DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Objetivo general	Determinar cómo se relacionan las políticas públicas de movilidad urbana sostenible con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)
Unidades de estudio	Vecinos del distrito de San Borja
Técnica	Encuesta
Instrumento(s)	Se aplicará un Cuestionario empleando la Escala de Likert
N.º de ítems	11 preguntas
¿Qué busca medir el instrumento?	Busca medir la relación que existe entre las variables de Políticas públicas de movilidad urbana sostenible con la Calidad de vida urbana de la población
Nombre original del instrumento	No aplica
Procedencia	Perú
Idioma	Español
¿El instrumento que utilizará fue adaptado? Indique por quién	SI 1) Instrumento adaptado a partir de la tesis de maestría “Análisis de los factores que favorecieron la emergencia del movimiento asambleario y su posterior impacto en las políticas públicas medioambientales en la provincia de Entre Ríos durante el periodo 2003- 2008” 2) Instrumento adaptado a partir del Informe del Consejo de Desarrollo Humano (CNDU) (2018): “Sistema de indicadores de calidad de vida y desarrollo urbano” en cooperación con Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (UNDP).
Fuente de donde obtuvo el instrumento	1) Kavvadas, E. (2016), Buenos Aires- Argentina 2) Informe del Consejo de Desarrollo Humano (CNDU) (2018) y la UNDP
Tipo de administración	Individual
Duración	10 minutos
Aplicación	Digital (formulario web-celulares)
Usos	Gobiernos Locales
Escalas de calificación	Escala de Likert
Calificación	1. Totalmente en desacuerdo 2. En desacuerdo 3. Indeciso 4. De acuerdo 5. Totalmente de acuerdo

FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO DE LA VARIABLE DE CALIDAD DE VIDA URBANA SOSTENIBLE

Objetivo general	Determinar cómo se relacionan las políticas públicas de movilidad urbana sostenible con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja, Lima (2023)
Unidades de estudio	Vecinos del distrito de San Borja
Técnica	Encuesta
Instrumento(s)	Se aplicará un Cuestionario empleando la Escala de Likert
N.º de ítems	15 preguntas
¿Qué busca medir el instrumento(s)?	Busca medir la relación que existe entre las variables de Políticas públicas de movilidad urbana sostenible con la Calidad de vida urbana de la población
Nombre original del instrumento	No aplica
Procedencia	Perú
Idioma	Español
¿El instrumento que utilizará fue adaptado? Indique por quién	Si Instrumento adaptado a partir de la tesis de maestría “Análisis de los factores que favorecieron la emergencia del movimiento asambleario y su posterior impacto en las políticas públicas medioambientales en la provincia de Entre Ríos durante el periodo 2003 Instrumento adaptado a partir del Informe del Consejo de Desarrollo Humano (CNDU) (2018): “Sistema de indicadores de calidad de vida y desarrollo urbano” en cooperación con Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (UNDP)
Fuente de dónde obtuvo el Instrumento	1) Kavvadas, E. (2016), Buenos Aires- Argentina 2) Informe del Consejo de Desarrollo Humano (CNDU) (2018) y la UNDP
Tipo de administración	Individual
Duración	10 minutos
Aplicación	Digital (formulario web-celulares)
Usos	Gobiernos Locales
Escalas de calificación	Cuestionario estructurado-Escala de Likert
Calificación	1. Totalmente en desacuerdo 2. En desacuerdo 3. Indeciso 4. De acuerdo 5. Totalmente de acuerdo

Apéndice F: Validación de los instrumentos por expertos

La validación del contenido de los instrumentos estuvo determinada por el juicio de tres (03) expertos, profesionales especialistas en la temática. Los cuales procedieron con su validación mediante el “Certificado de Validación”, donde se contó con los ítems del cuestionario y el apartado de aceptación en cuanto a 3 criterios, pertinencia, relevancia y claridad; asimismo una casilla de sugerencias donde se determinó que los especialistas consideraron aplicable los instrumentos para el desarrollo de su aplicación.

A continuación, se detalla el nombre de los expertos y los resultados de la validación.

Relación de expertos

N.º	Expertos	Resultados
1	Mg. Chávez Tasayco, Jaime Orlando	Aplicable
2	Mg. Jose Luis Tecsihua Quispe	Aplicable
3	Mg. Marisol Núñez Martínez	Aplicable

Nota: Elaboración propia

EXPERTO 1:

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTOS QUE MIDE LA VARIABLE DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

ANEXO 2: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS POR EL JUICIO DE EXPERTOS

EXPERTO 1: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE **Calidad de vida urbana**

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el manejo y control de los residuos sólidos y degradación de los parques y jardines?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está Ud. que los parques y jardines estén siempre a disposición de los vecinos?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo está Ud. en restringir el acceso de mascotas a los parques y jardines alrededor del Pentagonito?	X		X		X		
4	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el control de la contaminación ambiental (calidad de aire, calidad de ruido, contaminación visual)?	X		X		X		
5	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para proyectos de infraestructura urbana?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para el bienestar de sus vecinos?	X		X		X		
7	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto con los servicios sociales, culturales y de deporte que se promueven en el distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto al acceso de los servicios sociales del distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a que los servicios sociales de la MSB promuevan la integración y convivencia entre los vecinos?	X		X		X		
10	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a la gestión para el control de ruidos molestos (contaminación sonora, claxon, maquinarias, megáfonos) ?	X		X		X		

	vías para ciclistas, vías para peatones, vías para transporte público, privado y carga?							
9	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de las actividades planificadas respecto a infraestructura urbana en la MSB?	X		X		X		
10	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de proyectos de acceso de vías urbanas de la MSB?	X		X		X		

Observaciones (Precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable (X)** Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Apellidos y Nombres del juez validador: Mg. Chávez Tasayco, Jaime Orlando

DNI: 41056046

Especialidad del Validador: Mg. Docencia Universitaria y Gestión Educativa, Mg. Dirección de Marketing y Gestión Comercial

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para presentar el componente o dimensión específica del constructo

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

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


Firma del Experto Informante

EXPERTO 1:

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTOS QUE MIDE LA VARIABLE DE CALIDAD DE VIDA URBANA

ANEXO 2: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS POR EL JUICIO DE EXPERTOS

EXPERTO 1: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE **Calidad de vida urbana**

N°	ITEMS	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el manejo y control de los residuos sólidos y degradación de los parques y jardines?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está Ud. que los parques y jardines estén siempre a disposición de los vecinos?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo está Ud. en restringir el acceso de mascotas a los parques y jardines alrededor del Pentagonito?	X		X		X		
4	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el control de la contaminación ambiental (calidad de aire, calidad de ruido, contaminación visual)?	X		X		X		
5	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para proyectos de infraestructura urbana?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para el bienestar de sus vecinos?	X		X		X		
7	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto con los servicios sociales, culturales y de deporte que se promueven en el distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X		
8	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto al acceso de los servicios sociales del distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a que los servicios sociales de la MSB promuevan la integración y convivencia entre los vecinos?	X		X		X		
10	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a la gestión para el control de ruidos molestos (contaminación sonora, claxon, maquinarias, megáfonos) ?	X		X		X		

11	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el Plan de transporte de la MSB para cargas pesadas en el Distrito?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo está Ud. a que se cuente con horarios programados para el transporte de carga pesada en el Distrito?	X		X		X		
13	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al acceso a las vías de transporte público señalizadas?	X		X		X		
14	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al plan de rutas para el transporte privado de la MSB en el distrito?	X		X		X		

Observaciones (Precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Apellidos y Nombres del juez validador: Mg. Chávez Tasayco, Jaime Orlando

DNI: 41056046

Especialidad del Validador: Mg. Docencia Universitaria y Gestión Educativa, Mg. Dirección de Marketing y Gestión Comercial

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para presentar el componente o dimensión específica del constructo

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el anunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

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

Firma del Experto Informante

EXPERTO 2:

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTOS QUE MIDE LA VARIABLE DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

ANEXO 2: VALIDACION DE INSTRUMENTOS POR EL JUICIO DE EXPERTOS

EXPERTO 1: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE **Calidad de vida urbana**

N°	ITEMS	PERTINENCIA		RELEVANCIA		CLARIDAD		SUGERENCIAS	
		SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con las condiciones ambientales (contaminación por residuos sólidos, degradación de la vegetación) de los parques y jardines?		X	X		X			
2	¿Qué tan de acuerdo está Ud. que los parques y jardines estén siempre a disposición de los vecinos?	X		X		X			
3	¿Qué tan de acuerdo está Ud. en restringir el acceso de mascotas a los parques y jardines alrededor del Pentagonito?	X		X		X			
4	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el control de la contaminación ambiental (calidad de aire, calidad de ruido, contaminación visual)?	X		X		X			
5	¿Qué tan de acuerdo está Ud con la distribución de los recursos económicos de la MSB para proyectos de infraestructura urbana?	X		X		X			
6	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para el bienestar de sus vecinos?	X		X		X			
7	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto con los servicios sociales, culturales y de deporte que se promueven en el distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X			

8	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el desarrollo de proyectos urbanos de la MSB que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías para peatones, vías para transporte público, privado y carga?	X		X		X			
9	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de las actividades planificadas respecto a infraestructura urbana en la MSB?	X		X		X			
10	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de proyectos de acceso de vías urbanas de la MSB?	X		X		X			

Observaciones (Precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Apellidos y Nombres del juez validador: *Recsithua Quispe Jose Luis*

DNI: *43575384*

Especialidad del Validador: *Gestión Pública*

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para presentar el componente o dimensión específica del constructo

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el anunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

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

[Firma manuscrita]
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

Mg. *Jose Luis Recsithua Quispe*

DNI *43575384*

EXPERTO 2:

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTOS QUE MIDE LA VARIABLE DE CALIDAD DE VIDA URBANA

ANEXO 2: VALIDACION DE INSTRUMENTOS POR EL JUICIO DE EXPERTOS

EXPERTO 1: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE Políticas Públicas de movilidad urbana sostenible

N°	ITEMS	PERTINENCIA		RELEVANCIA		CLARIDAD		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de brechas de vías urbanas (rampas, señalización, ciclovías, zonas recreativas, etc) ?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el mantenimiento que se les da a las vías urbanas?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de la desigualdad de acceso a las vías urbanas para las personas con discapacidad y adultos mayores?	X		X		X		
4	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con que se tome en cuenta la participación de las personas con discapacidad y adultos mayores en la implementación de proyectos de infraestructura urbana de la MSB?	X		X		X		
5	¿Qué tan de acuerdo está Ud. en que haya un horario de ingreso y salida en el Pentagonito para las personas con discapacidad y adultos mayores a fin de que realicen alguna actividad de entretenimiento?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con generar espacios de diálogo en la MSB para incluir a las personas con discapacidad y/o con alguna condición vulnerable?	X		X		X		
7	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la planificación de proyectos urbanos de la MSB que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías para peatones, vías para transporte público, privado y carga?	X		X		X		

8	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto al acceso de los servicios sociales del distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a que los servicios sociales de la MSB promuevan la integración y convivencia entre los vecinos?	X		X		X		
10	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a la gestión para el control de ruidos molestos (contaminación sonora, claxon, maquinarias, megáfonos) ?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el Plan de transporte de la MSB para cargas pesadas en el Distrito?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo está Ud. a que se cuente con horarios programados para el transporte de carga pesada en el Distrito?	X		X		X		
13	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al acceso a las vías de transporte público señalizadas?	X		X		X		
14	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al plan de rutas para el transporte privado de la MSB en el distrito?	X		X		X		

Observaciones (Precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable (X)** Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Apellidos y Nombres del juez validador: *Tecsihua Quispe Jose Luis*

DNI: *43575384*

Especialidad del Validador: *Gestión Pública*

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para presentar el componente o dimensión específica del constructo.
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.
Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

[Firma]
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 ME. *Jose Luis Tecsihua Quispe*
 DNI *43575384*

EXPERTO 3:

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTOS QUE MIDE LA VARIABLE DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

ANEXO 2: VALIDACION DE INSTRUMENTOS POR EL JUICIO DE EXPERTOS

EXPERTO 1: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE **Políticas Públicas de movilidad urbana sostenible**

N°	ITEMS	PERTINENCIA		RELEVANCIA		CLARIDAD		SUGERENCIAS	
		SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de brechas de vías urbanas (rampas, señalización, ciclovías, zonas recreativas, etc) ?	X		X		X			
2	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el mantenimiento que se les da a las vías urbanas?	X		X		X			
3	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la reducción de la desigualdad de acceso a las vías urbanas para las personas con discapacidad y adultos mayores?	X		X		X			
4	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con que se tome en cuenta la participación de las personas con discapacidad y adultos mayores en la implementación de proyectos de infraestructura urbana de la MSB?	X		X		X			
5	¿Qué tan de acuerdo está Ud. en que haya un horario de ingreso y salida en el Pentagonito para las personas con discapacidad y adultos mayores a fin de que realicen alguna actividad de entretenimiento?	X		X		X			
6	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con generar espacios de diálogo en la MSB para incluir a las personas con discapacidad y/o con alguna condición vulnerable?	X		X		X			
7	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la planificación de proyectos urbanos de la MSB que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías para peatones, vías para transporte público, privado y carga?	X		X		X			

8	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el desarrollo de proyectos urbanos de la MSB que integre parques, jardines, vías para ciclistas, vías para peatones, vías para transporte público, privado y carga?	X		X		X			
9	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de las actividades planificadas respecto a infraestructura urbana en la MSB?	X		X		X			
10	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la difusión de proyectos de acceso de vías urbanas de la MSB?	X		X		X			

Observaciones (Precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable (X)** **Aplicable después de corregir ()** **No aplicable ()**

Apellidos y Nombres del juez validador: **Mg. Ing. Marisol Nuñez Martinez**

DNI: 42808608

Especialidad del Validador: **MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN ESTRATÉGICA DE EMPRESAS**

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para presentar el componente o dimensión específica del constructo

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el anunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

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



.....
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
Mg. Ing. Marisol Nuñez Martinez

EXPERTO 3: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTOS QUE MIDE LA VARIABLE DE CALIDAD DE VIDA URBANA

ANEXO 2: VALIDACION DE INSTRUMENTOS POR EL JUICIO DE EXPERTOS

EXPERTO 1: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE **Calidad de vida urbana**

N°	ITEMS	PERTINENCIA		RELEVANCIA		CLARIDAD		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con las condiciones ambientales (contaminación por residuos sólidos, degradación de la vegetación) de los parques y jardines ?	X		X		X		
2	¿Qué tan de acuerdo está Ud. que los parques y jardines estén siempre a disposición de los vecinos ?	X		X		X		
3	¿Qué tan de acuerdo está Ud. en restringir el acceso de mascotas a los parques y jardines alrededor del Pentagonito?	X		X		X		
4	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el control de la contaminación ambiental (calidad de aire, calidad de ruido, contaminación visual) ?	X		X		X		
5	¿Qué tan de acuerdo está Ud con la distribución de los recursos económicos de la MSB para proyectos de infraestructura urbana?	X		X		X		
6	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con la distribución de los recursos económicos de la MSB para el bienestar de sus vecinos?	X		X		X		
7	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto con los servicios sociales, culturales y de deporte que se promueven en el distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X		

8	¿Qué tan de acuerdo está Ud respecto al acceso de los servicios sociales del distrito a favor del desarrollo humano de sus vecinos?	X		X		X		
9	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a que los servicios sociales de la MSB promuevan la integración y convivencia entre los vecinos?	X		X		X		
10	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto a la gestión para el control de ruidos molestos (contaminación sonora, claxon, maquinarias, megáfonos) ?	X		X		X		
11	¿Qué tan de acuerdo está Ud. con el Plan de transporte de la MSB para cargas pesadas en el Distrito?	X		X		X		
12	¿Qué tan de acuerdo está Ud. a que se cuente con horarios programados para el transporte de carga pesada en el Distrito?	X		X		X		
13	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al acceso a las vías de transporte público señalizadas?	X		X		X		
14	¿Qué tan de acuerdo está Ud. respecto al plan de rutas para el transporte privado de la MSB en el distrito?	X		X		X		

Observaciones (Precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable (X)** Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Apellidos y Nombres del juez validador: Mg. Ing. Marisol Nuñez Martínez

DNI: 42808608

Especialidad del Validador: MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN ESTRATÉGICA DE EMPRESAS

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para presentar el componente o dimensión específica del constructo

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el anunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

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


 Firma del Experto Informante
 Mg. Ing. Marisol Nuñez Martínez
 42808608

Apéndice G: Etapas para la recolección de datos

Para efectos de la recolección de datos, nos comunicamos por teléfono con la Municipalidad de San Borja a fin de consultar acerca del trámite a seguir para que nos brinden las facilidades para realizar las encuestas en dicho Distrito; sin embargo, nos indicaron que, si se trataba de un trabajo de investigación académico universitario, no era necesario realizar ninguna gestión previa con la Comuna.

Lo que sí nos recomendaron es que, cuando vayamos a realizar las encuestas nos identifiquemos como estudiantes de la Maestría en GP y que les expliquemos el tema el cual sería investigado y su finalidad.

Para tal efecto, a continuación, se detalla un cuadro en donde se explica el proceso de las diferentes etapas que se han llevado a cabo para el desarrollo de la recolección de datos:

Apéndice H: Reseña de políticas de Transporte Urbano Sostenible y Política Nacional del Ambiente

ANEXO A

Reseña de Políticas					
Política Nacional de Transporte Urbano D.S. 012-2019-MTC	Plan Urbano Distrital 2020-2030	Propuesta de Planificación de la MSB para desarrollo urbano sostenible 2017-2025	Política Nacional de Ambiente D.S. 012-2009-MINAM al 2030	Política Ambiental Local	Ley 30936
Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas.	Crecimiento Urbano Equilibrado	Promover y mejorar el nivel de calidad de vida al vecino	Mejorar la conservación de la especies y de la diversidad genética	desarrolla programas orientados al tratamiento sustentable de residuos sólidos, educación ambiental, promoción y monitoreo de la calidad ambiental	Uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible
Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías.	Competitividad y Desarrollo Económico Sostenible	Acceso de movilidad sostenible y segura	Reducir los niveles de deforestación y degradación de los ecosistemas	San Borja Recicla es un programa que tiene como objetivo concientizar y promover prácticas de reducción, recuperación y reciclaje de residuos sólidos, petróleo y equipos eléctricos y electrónicos	Adecuar una infraestructura adecuada y segura para el ciclista
Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios.	Movilidad Urbana Intermodal promoviendo la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria, haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.	Uso de medios de transporte alternativos	Reducir la contaminación del aire, agua y suelo	Kallpa Wasi, o casa de energía, es un programa que tiene como objetivo generar conciencia ecológica, enseñar a los vecinos a utilizar fuentes de energía renovables	Utilizar mecanismos de incentivos para su uso
Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano	Espacios Públicos Activos y Saludables, mejorando y recuperando los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito	Sesarrollar y fortalecer una ciudad de bajas emisión de gases de efecto invernadero	Incrementar la disposición adecuada de los residuos sólidos	haceb la medición de la calidad del aire y monitorean la calidad del agua y del nivel de ruido	El 3 de junio se ha declarado el Día Nacional de la Bicicleta
	Pedagogía Urbana y Cultural Ciudadana	Promover del uso de bicicletas como medio alternativo de transporte	Incrementar la adaptación ante los efectos del cambio climático del país		El MINEDU debe promocionar la educación vial en las inst. publicas y privadas
	Gestión de la Salud Pública e Intervenciones Sociales Locales Articulas		Fortalecer la Gobernanza ambiental con enfoque territorial en las entidades públicas y privadas		Implementar estacionamientos
			Mejorar el desempeño ambiental de las cadenas productivas y de consumo de bienes y servicios, aplicando la economía circular		Los servidores públicos gozarán de un día libre si certifican haber asistido 60 veces en bicicleta a su trabajo
			Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del país		
			Mejorar el comportamiento ambiental de la ciudadanía		

Fecha	Actividad	Actividad	Observaciones /Incidencias	Cantidad de encuestas realizadas
25.03.2023	Visita de campo	Se realizó el reconocimiento de la zona en donde se aplicará el instrumento. Para tal fin se recorrieron las Avenidas colindantes con el Pentagonito, a fin de observar la afluencia y características de las personas que asisten a hacer deporte o a realizar alguna actividad física.	Se observó que el Pentagonito cuenta con amplios espacios, rampas y ciclovías para los ciclistas en los alrededores, así como cuenta con bebederos de agua para las mascotas. La afluencia de las personas es variada,	
			1. Para realizar las encuestas, en primer lugar nos presentamos al grupo objetivo seleccionado a las cuales les indicamos que éramos estudiantes de la MGP de la UC y que estábamos realizando una encuesta con la finalidad de determinar la relación existente entre las Políticas Públicas de Transporte Urbano Sostenible y la Calidad de Vida Urbana de las personas residentes en el Distrito de San Borja. Les indicamos además, que se trataban de las políticas públicas implementadas por el Gobierno Local (MSB), y era de nuestro interés para el estudio realizado, conocer la opinión de los vecinos de ese Distrito.	
			2. Es así que una vez que la persona aceptaba voluntariamente a desarrollar la encuesta, les enviábamos el link (https://spssgratis.com/spss-para-estudiantes/), a sus celulares para que procedan a realizar la encuesta.	
			3. Asimismo, llevamos aproximadamente 60 (sesenta) encuestas impresas para aquellas personas que deseaban desarrollar la encuesta en físico o que no contaban con celular en ese momento.	
			4. El tiempo empleado para el desarrollo de las encuestas ha fluctuado entre 15 a 20 minutos.	
27.03.2023	Lynk de la encuesta	Se envió por wasap el lynk de la encuesta a familiares y amigos residentes en el Distrito de San Borja	Para realizar las encuestas, en primer lugar nos presentamos al grupo objetivo seleccionado a las cuales les indicamos que éramos estudiantes de la MGP de la UC y que estábamos realizando una encuesta con la finalidad de determinar la relación existente e	60
01.04.2023	Primera visita	Se aplicó la encuesta a personas, entre 20 y 45 años que se trasladaban en bicicleta por los alrededores.	Hubo aceptación voluntaria de las personas para la aplicación de la encuesta, sin embargo no estaban familiarizados con algunos términos del instrumento, por lo que les explicamos brevemente el significado de ellos.	87
02.04.2023	Segunda visita	Se aplicó la encuesta a personas, entre 45 y 60 años que salían a correr o realizar caminatas por los alrededores.	Hubo aceptación voluntaria de las personas para la aplicación de la encuesta, sin embargo no estaban familiarizados con algunos términos del instrumento, por lo que les explicamos brevemente el significado de ellos.	60
08.04.2023	Tercera Visita	Se aplicó la encuesta a personas, entre 60 a 70 años que realizaban caminatas por los alrededores o paseaban por los alrededores.	Hubo aceptación voluntaria de las personas para la aplicación de la encuesta, sin embargo no estaban familiarizados con algunos términos del instrumento, por lo que les explicamos brevemente el significado de ellos.	40
09.04.2023	Cuarta visita	Se aplicó la encuesta a personas, entre 25 y 60 años con una visible discapacidad (limitación a la actividad).	En algunos casos hubieron restricciones en su participación. Sin embargo sí hubieron personas que accedieron voluntariamente a resolver el cuestionario. En este caso en particular usamos las encuestas impresas y los ayudamos haciéndoles las preguntas.	15
Total de personas encuestadas				262