



# Las políticas públicas y su respuesta efímera en las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de Tacna, Perú 2023

## Public policies and their ephemeral response in the cycle paths executed within the monumental area of Tacna, Perú 2023

**RONNY FERNANDO VIZCARRA-SILVESTRE**

Universidad César Vallejo, Perú  
rvizcarras@ucvvirtual.edu.pe

**CARLOS HERACLIDES PAJUELO CAMONES**

Universidad César Vallejo, Perú  
chpajuelo@ucvvirtual.edu.pe

**SOLEDAD SOTELO-GONZÁLES**

Universidad César Vallejo, Perú  
ssotelog@ucvvirtual.edu.pe

**NERY BETTY VALDIVIA OROYA DE RODRÍGUEZ**

Universidad César Vallejo, Perú  
nvaldiviaor76@ucvvirtual.edu.pe

**CARLOS JOSÉ GONZÁLES WALSTROHM**

Universidad César Vallejo, Perú  
cgonzalesw@ucvvirtual.edu.pe

**RESUMEN** Las políticas públicas y la respuesta efímera en las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de la ciudad Tacna-Perú, responden a una política internacional propuesta por los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados al ODS 11: Ciudades sostenibles, donde el gobierno nacional es el principal promotor de su ejecución en las zonas urbanas, esto para mejorar el ordenamiento y transitabilidad de vehículos no motorizados en tiempos de pandemia y pospandemia por Covid-19. El objetivo principal es determinar el nivel de satisfacción de los arquitectos colegiados de Tacna, relacionándolo con el aporte de las ciclovías de la zona monumental, e interpretar el paradigma efímero del uso eficiente impuesto en la ciudad. Se empleó el enfoque cuantitativo de nivel descriptivo aplicando una encuesta en escala de Likert, evaluando condiciones de los materiales, seguridad básica, funcionamiento institucional y resultados alcanzados. Se concluye que los niveles de aceptación en las cuatro dimensiones fueron bajos.

**ABSTRACT** Public policies and the transient response to cycle paths implemented within the monumental area of Tacna, Peru, align with an international policy proposed by the Sustainable Development Goals related to SDG 11: Sustainable cities; where the national government is the main promoter of its execution in urban areas, this initiative aims to enhance the organization and accessibility of non-motorized vehicles, particularly during the pandemic and the post-pandemic period caused by Covid-19. The main objective is to determine the level of satisfaction of the collegiate architects of Tacna, relating it to the contribution of the cycle paths in the monumental area and interpret the ephemeral paradigm of efficient use, imposed on the city. The study employs a quantitative approach at a descriptive level, utilizing a survey based on a Likert scale. The survey evaluates conditions such as materials, basic security, institutional functioning, and the achieved results. The findings indicate low levels of acceptance across all four dimensions low.

**PALABRAS CLAVE** políticas públicas, satisfacción, ciclovías, infraestructura pública, Perú.

**KEYWORDS** public policies, satisfaction, bike lanes, public infrastructure, Perú.

Received: 21/07/2023  
Revised: 18/11/2023  
Accepted: 12/12/2023  
Published: 31/01/2024



**Cómo citar este artículo/How to cite this article:** Vizcarra-Silvestre, R. F., Pajuelo Camones, C. H., Valdivia Oroya de Rodríguez, N. B. y González Walstrohm, C. J. (2024). Las políticas públicas y su respuesta efímera en las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de Tacna, Perú 2023. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 13(25), pp. 201 - 210. <https://doi.org/10.18537/est.v013.n025.a12>

## 1. Introducción

Dentro del escenario filosófico y hermenéutico se abordará el significado de la terminología, así como también la teoría que nos ayude a englobar la comprensión del paradigma a resolver dentro de un contexto perimétrico real de un sector urbano. Para ello nos ubicaremos teóricamente en el significado de la palabra ciudad, proveniente del latín *civitas*, que surge de la evolución de la cultura romana, como una delimitación de un nuevo espacio o territorio. La política también se encuentra presente en este concepto. La ciudad se define por su estrecha relación con el comportamiento y la existencia del ser humano, convirtiéndola en un aspecto primordial para poder garantizar el desarrollo. Según Carrasco (2007), que cita a Aristóteles, se define como la aplicación del pensamiento al problema en búsqueda de una solución. Por otro lado, guardando cierta relación respecto a las políticas aplicadas a una mejora pública, se interpreta como la acción de tomar decisiones para resolver determinados problemas públicos que beneficien al usuario, según lo manifiestan Ferreira y Alves (2021), especialmente cuando definen los anhelos de la sociedad como la voluntad de intervenirla y materializarla bajo acciones entre el gobierno y el ciudadano, asignando estrategias para la toma de acciones (Torres-Melo y Santander, 2013).

Sin embargo, dentro de esta tercera década reconocida en el lenguaje común como siglo XXI, el ser humano va encontrando soluciones para habitar la ciudad y el espacio público, y el confort, el bienestar perpetuo y la calidad de vida son una consecuencia de sus principales virtudes de desarrollo. De ahí que la sostenibilidad se convierta en un concepto moderno, inmerso en busca de un espacio que ansía auto-sustentarse dentro de un territorio limitado por un perímetro, encontrándose presente habitualmente en las dimensiones urbanas y en las dinámicas de movilidad que pueda presentar el ser humano según lo interpretan Muñoz et al. (2016). En tal sentido, la planificación se encuentra inmersa en la organización internacional, donde el desarrollo sostenible es el principal objetivo que nos sirve para cambiar nuestra forma de habitar, desarrollar y crecer como humanidad tanto de forma colectiva e individual, por lo que se proponen lineamientos para mejorar y se distribuyen en diecisiete (17) diferentes campos y 169 metas que cumplir para 2030, como lo proponen PNUD y ONU (2015), abarcando todos los niveles de gobierno para su inserción y aplicación, según lo manifiesta Hamraie (2018), que explica que la gran mayoría de autoridades de las ciudades tuvieron un compromiso global en abordar el cambio climático, por lo que, a través del intermedio de proyectos públicos de nivel urbano, se podrían promover infraestructuras que guarden relación con el impulso de la salud y la inserción de biopolíticas<sup>1</sup> en la toma de decisiones.

De modo que debemos comprender que el ODS 11: Ciudades sostenibles, interpreta a las ciudades y la propuesta urbana como el reflejo de la sociedad, siendo el administrador, el Gobierno, el protagonista de lograr afianzar y fomentar que las sociedades pacíficas encuentren el equilibrio de la justicia y la inclusión, bajo

un escenario libre de miedos y violencia. El ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas, brinda el conexo preciso a resolver los paradigmas y problemas que nacen en las instituciones públicas, para beneficiar directamente al ciudadano. Por consiguiente, perfeccionar los sistemas de inversión nos lleva a un resultado directo en la mejora de infraestructura pública, tal como viene ocurriendo al ejemplificar y operativizar los 17 objetivos de sostenibilidad que buscan un reordenamiento en la toma de decisiones para que el Perú, al 2030, alcance el cierre de brechas económicas, culturales y sociales, como lo manifiesta UNICEF (2015).

Por consiguiente, entendemos que las ciudades se encuentran calificadas como espacios comunes y cambiantes que muestran cierta adaptabilidad a las distintas necesidades de los ciudadanos. Según Ducci (2011), estas se tornan también en comportamientos cambiantes, según su estabilidad territorial y emocional, llegando a calificarlas como metrópolis o ciudades en crecimiento que deben ser consideradas como centros neurálgicos de crecimiento económico, ya que ayudan en un 60%, aproximadamente, del Producto Interior Bruto (PIB) mundial, y de forma paralela aportan un 70% de las emisiones de carbono en el planeta, y un 60% del uso de los distintos recursos, según lo que establecen los Objetivos de Desarrollo sostenible (ODS/ONU, 2015). No obstante, el crecimiento descontrolado de las ciudades nos ha llevado a tener una sobrepoblación en los barrios con escasos recursos, tanto que los servicios básicos terminan siendo insuficientes y la infraestructura pública es el principal ausente, como equipamiento, para cumplir la función de regeneración urbana. A esto se suma el inadecuado sistema de transporte en los espacios y arterias urbanas, convirtiéndolas en un problema difícil de controlar; por ende, las estrategias políticas y acciones públicas que establecen los gobiernos se relacionan positivamente con los ODS al 2030.

Por tanto, basándonos en estos objetivos, debemos considerar las reformas y políticas que los gobiernos internacionales y el estado peruano han dispuesto durante el tiempo de restricción social por Covid-19. De tal forma, se planteó el decreto supremo N° 012-2020-MTC, "Ley 30936 que regula el uso de la bicicleta como instrumento de transporte" (MTC / PERÚ, 2020), obteniendo un aporte en las dinámicas urbanas dentro de los distintos territorios del Perú, brindando un ordenamiento en el marco general a todas las ciclovías que se propusieron en las distintas ciudades.

Palomino y Matías (2020) investigaron ciertos paradigmas en una ciudad del sur del Perú que demostraba en su sistema vial determinadas deficiencias, afectando a un correcto flujo vehicular. Dentro de sus conclusiones brindaron datos importantes, como el que la ciudadanía está entre un rango de 55% a 75% de aceptación a un nuevo sistema alterno de transporte, y que el impacto frente a la ciudadanía sería positivo.

Es así que, Buehler y Pucher, (2021) en su investigación Covid-19 y los impactos del ciclismo en 2019-2020, evidencian que, en varios países alrededor del mundo, el impacto del uso de la bicicleta aumentó durante

<sup>1</sup> La noción de biopolítica, propuesta por Foucault, se utiliza para explicar las modificaciones en las estructuras de gobierno modernas. Se distingue por la implementación de diversas tecnologías, prácticas, estrategias y razonamientos políticos destinados a dirigir el curso de la vida.

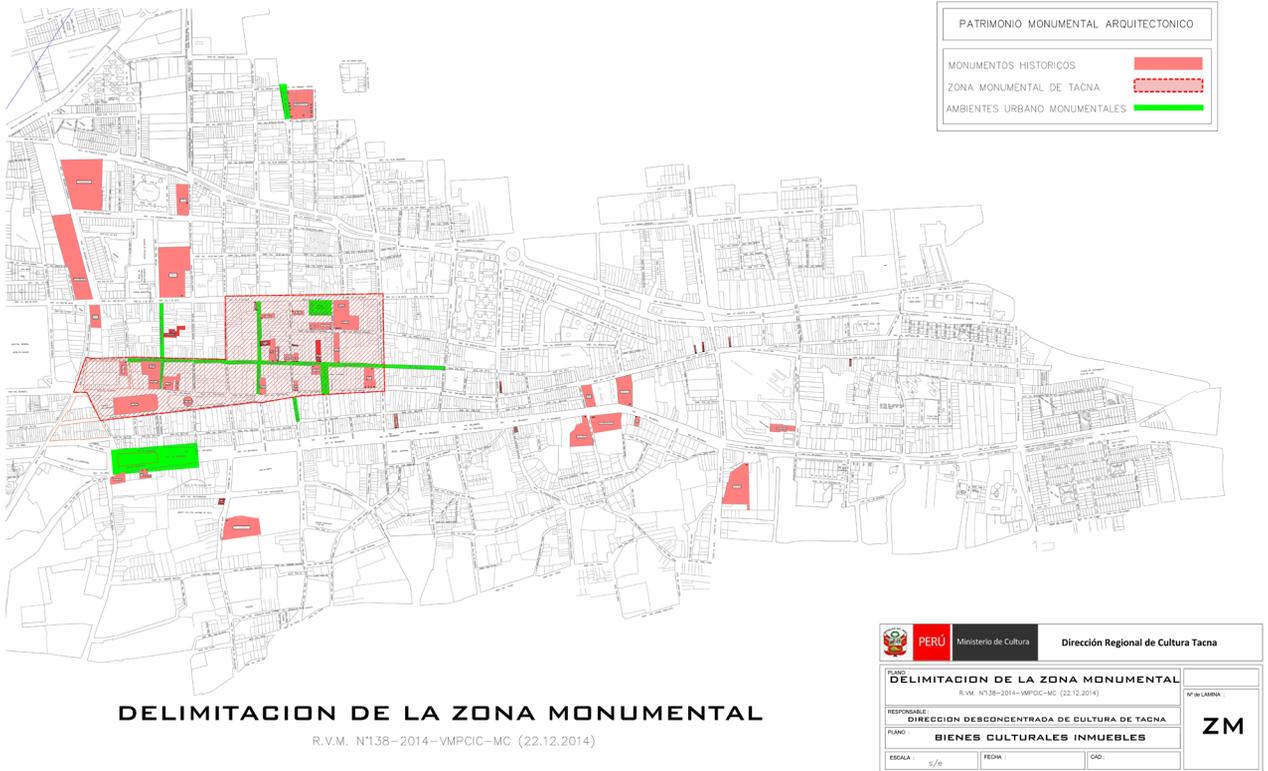


Figura 1: Vista del uso de las ciclovías después de entregarlas, Tacna - Perú. Ministerio de Cultura – DDCT (2014)

los tiempos de aislamiento social y que esto tuvo repercusiones gubernamentales, planteándose medidas para el uso del vehículo no motorizado, lo cual llevó a las ciudades a un proceso de adaptación para fomentar el uso de la bicicleta, o cualquier otro vehículo no contaminante.

Por consiguiente, la función del estado es ayudar al ciudadano a conectarse y trasladarse por la ausencia del vehículo durante el aislamiento físico y social; por tanto, su principal aporte fue garantizar la transitabilidad de estos vehículos no motorizados dentro de las vías principales y secundarias de la ciudad Tacna. Esto nos lleva a resolver la interrogante al paradigma positivista, ¿cuál es el nivel de satisfacción percibido por los arquitectos colegiados en el CAP - Tacna sobre las ciclovías en la Zona Monumental<sup>2</sup>, Tacna, 2023?, considerando que los arquitectos son los responsables de proponer mejoras y propuestas urbanas de la ciudad, esto simplemente para determinar si el beneficio de los ciudadanos se desarrolló bajo un ensayo o aplicación de políticas públicas que se ejecutaron bajo la Ordenanza Municipal N° 012-2020 que aprobó la Municipalidad Provincial de Tacna con la elaboración de un plan integral de acondicionamiento de vías para el uso de vehículos no motorizados en la ciudad de Tacna, promoviendo el uso de la actividad ciclista dentro del casco de la zona monumental urbana de la ciudad. Para ello, Gambeta (2017), en su investigación acerca de la valoración y el estado de conservación de la zona monumental de Tacna, concluye que el usuario aprecia el paisaje de forma positiva y es una oportunidad recorrerlo obteniendo puntos de observación, así como también determina que el estado de conservación de la zona monumental desde el año 2016 al 2017 es bueno y se encuentra en un estado de conservación positivo, análisis previsto antes de incluir las ciclovías.

Por consiguiente, dicho proyecto de ciclovías se presentó a la ciudad bajo una propuesta efímeras<sup>3</sup> que no supo sostenerse en el tiempo, según se aprecia en la Figura 2, guardando mucha similitud con lo que plantearon Padilla et al. (2022) en su investigación sobre el urbanismo y la arquitectura efímera y las oportunidades para desarrollar ciudades, en la cual terminan interpretando que dichos experimentos se perciben en campo, una vez

<sup>2</sup> Según el Ministerio de Cultura de Perú, las zonas monumentales se definen como sectores o barrios ubicados dentro de la ciudad cuyo objetivo es conservarlos porque poseen un gran valor urbano, documental, histórico y artístico.

<sup>3</sup> La Real Academia de la Lengua (RAE) define Efímero como algo muy pasajero, de muy corta duración.



Figura 2: Vista del uso de las ciclovías después de entregarlas, Tacna - Perú. Canelo, G. (2022)

desarrollado el ejercicio, para luego pasar a la etapa de innovación para prospección hacia el futuro. Esto se encuentra también dentro de la reflexión sobre la intervención desarrollada en los suburbios de la ciudad de río, investigada por Gonçalves (2020), que afirma que una intervención en un ámbito micro permite observar los efectos y repercusiones que puede tener al funcionamiento urbano de mejor forma, algo que también confirma Martí (2022).

Por otra parte, Cervero et al. (2009), en su investigación sobre la influencia encontrada en los entornos donde existe infraestructura para caminar y, del mismo modo, para circular en bicicleta en Bogotá, conocida por su extensa propuesta sostenible respecto al transporte no motorizado, nos indican que dichas infraestructuras construidas para ciclistas y peatones muestran una relación estrecha con las dimensiones como la densidad urbana, uso del suelo, accesibilidad y acercamiento al transporte público. Al contrario, sucede en Seúl - Corea del Sur, donde el estado interpreta que las políticas públicas pro-ciclismo son la única alternativa para disminuir la densidad del parque motorizado (Choi, 2014), planteando distintas estrategias para su implementación sostenible, aunque no siempre se obtendrán los resultados previstos, como lo que sucedió en Seúl, donde no se pudieron lograr los objetivos.

Entre tanto, el objetivo general busca determinar el nivel de satisfacción percibido por los arquitectos colegiados en el CAP-TACNA, respecto a las ciclovías en la Zona Monumental, Tacna, 2023. Por último, dentro de los resultados obtenidos, buscamos comprobar si la hipótesis muestra un efecto positivo bajo el enfoque investigativo cuantitativo, a través del cual buscamos afirmar si existe un nivel de satisfacción alto de las ciclovías en la Zona Monumental, percibido por los arquitectos colegiados en el CAP-Tacna, 2023; así como también lograr la inversa bajo una hipótesis

nula que busca la negativa sobre la insatisfacción de dicho planteamiento de las ciclovías dentro de la zona monumental.

## 2. Métodos

La metodología propuesta se centra en resolver un paradigma positivista. Este se basa en buscar información en comunidades y personas, donde el objetivo es describir, verificar y constatar modelos, como lo manifiestan Hernández y Mendoza (2018). Para ello se busca ontológicamente una realidad objetiva condicionada a un marco normativo, donde la muestra es observada desde fuera; el enfoque es cuantitativo, de diseño no experimental, transaccional de tipo descriptivo, donde buscamos simplemente interpretar los resultados obtenidos. Respecto a la recolección de datos, fue mediante el modelo y técnica de encuesta en escala de Likert que propuso Cruz y Méndez (2017) en su investigación, donde se modificó y validó el cuestionario de la variable satisfacción mediante un juicio de expertos por el método de V Aiken. La aplicación del instrumento fue de forma virtual, donde se compone en cuatro dimensiones que son parte de la variable Satisfacción de infraestructura, como: Condición de los Materiales (D1-CM), Seguridad Básica (D2-SB), Funcionamiento Institucional (D3-FI) y Resultados alcanzados (D4-RA), con un total de 20 preguntas aplicadas al encuestado. Para ello, respecto a la validación del instrumento en general, esta fue elaborada en un grupo de personas externas a la muestra, obteniendo un Alfa de Cronbach general de un 0,976%, superando el 0.91% que lo denomina como un instrumento excelente, según lo determina Chinchay (2018), y en la D1-CM 0,974%, D2-SB 0,965%, D3-FI 0,967% y D4-RA 0,967, por lo que el instrumento se encuentra en un alto rango de confiabilidad.

Nivel de satisfacción general de las ciclovías				
Variable 1	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nada Satisfecho	52	74.3	74.3
	Poco Satisfecho	18	25.7	100.0
	Total	70	100.0	100.0

Tabla 1: Nivel de satisfacción general de las ciclovías.



Figura 3: Vista del uso de las ciclovías después de entregarlas, Tacna - Perú. Canelo, G. (2022)

Condiciones de los materiales				
Dimensión 1	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nada Satisfecho	49	70.0	70.0
	Poco Satisfecho	21	30.0	100.0
	Total	70	100.0	100.0

Tabla 2: Nivel de satisfacción, dimensión condiciones de materiales.

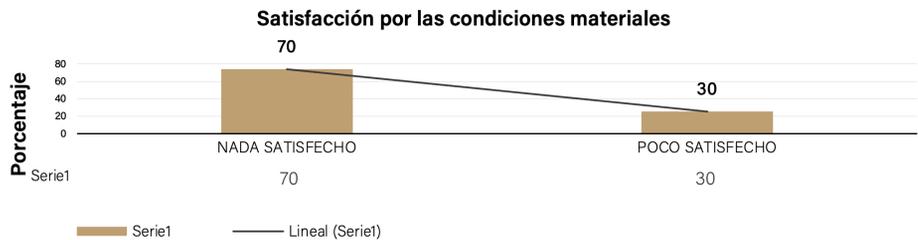


Figura 4: Historiográfico de satisfacción por las condiciones de materiales.

La muestra estuvo conformada por 70 profesionales de la especialidad de arquitectura, actualmente habilitados en el Colegio de Arquitectos de la Región Tacna en 2023. Estos fueron seleccionados por poseer el pleno conocimiento necesario para emitir un juicio preciso y especializado respecto a las mejoras que puedan darse dentro de la zona monumental de la ciudad. Fueron elegidos, de manera arbitraria, como los únicos en dicha región capaces de descifrar el impacto de dicha propuesta en el paisaje urbano de Tacna. La etapa de análisis estadístico se llevó a cabo mediante medidas descriptivas, como valores únicos absolutos y, consecuentemente, relativos, utilizando el software estadístico SPSS 25 Statistics.

### 3. Resultados

La Tabla 1 muestra resultados donde la infraestructura entregada a la ciudadanía, relacionada con el nivel de satisfacción por parte de los arquitectos especialistas en intervenciones urbanas, nos muestra que, en las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de Tacna, Perú 2023, un 74,3% muestra un nivel de nada satisfecho, por lo que solo un 25,7% se muestra poco satisfecho.

Por esto, se interpreta que las obras entregadas para el uso rutinario de los ciudadanos no estarían cumpliendo las funciones principales, que comienzan por ayudar al

traslado rápido y seguro de los ciudadanos dentro de la zona monumental. Por tanto, es importante analizar cada uno de los resultados de las dimensiones involucradas en dicho análisis para determinar el porqué del poco nivel percibido de satisfacción (Figura 2).

resultando en la interpretación que los procesos constructivos aplicados en los materiales in situ son de baja calidad, por lo que no brindan las garantías de tener un traslado asegurado para los usuarios directos, según también se percibe en la Figura 3.

La Tabla 2 muestra el resultado sobre la infraestructura entregada a la ciudadanía, relacionada con el nivel de satisfacción por parte de los arquitectos especialistas en intervenciones urbanas. Muestra que las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de Tacna, Perú 2023, en su dimensión nivel de satisfacción de las condiciones de los materiales utilizados en la infraestructura mencionada, revela que un 70,0% se muestra nada satisfecho y un 30,0% poco satisfecho,

La Tabla 3 muestra que la infraestructura entregada a la ciudadanía respecto al nivel de satisfacción por parte de los arquitectos especialistas en intervenciones urbanas, muestra que las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de Tacna, Perú 2023, en su dimensión seguridad básica de infraestructura, evidencia un 75,7% nada satisfecho y un 24,3% poco satisfecho. Esto, en lo que se refiere a considerar que las condiciones de seguridad durante el recorrido de dicha

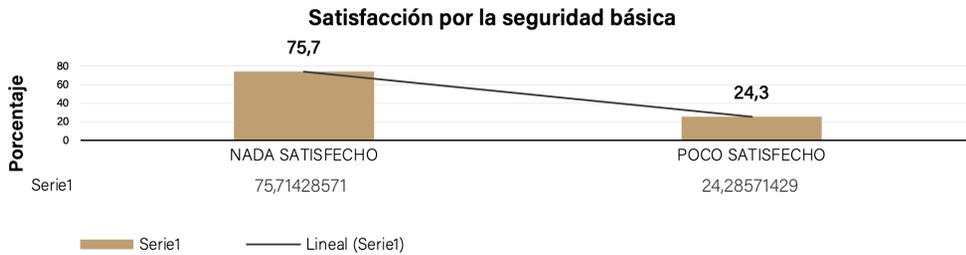


Figura 5: Historiográfico de satisfacción por la seguridad básica.

Seguridad básica				
Dimensión 2	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>Nada Satisfecho</b>	53	75.7	75.7	75.7
<b>Válido Poco Satisfecho</b>	17	24.3	24.3	100.0
<b>Total</b>	70	100.0	100.0	

Tabla 3: Nivel de satisfacción, dimensión seguridad básica.

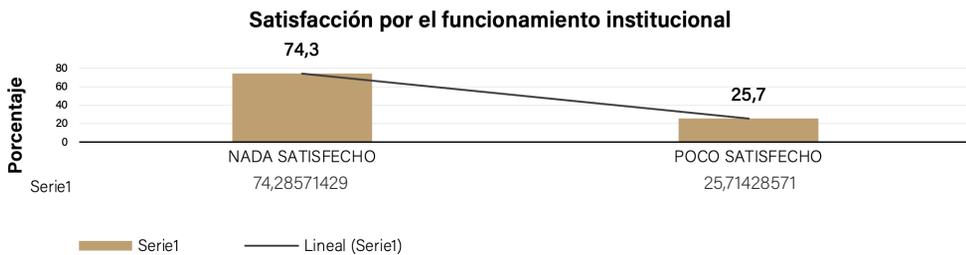


Figura 6: Historiográfico de satisfacción por el funcionamiento institucional.

Funcionamiento institucional				
Dimensión 3	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>Nada Satisfecho</b>	52	74.3	74.3	74.3
<b>Válido Poco Satisfecho</b>	18	25.7	25.7	100.0
<b>Total</b>	70	100.0	100.0	

Tabla 4: Nivel de satisfacción, dimensión funcionamiento institucional.

Resultados alcanzados					
Dimensión 4		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nada Satisfecho	48	68.6	68.6	68.6
	Poco Satisfecho	22	31.4	31.4	100.0
	Total	70	100.0	100.0	

Tabla 5: Nivel de satisfacción, dimensión resultados alcanzados.

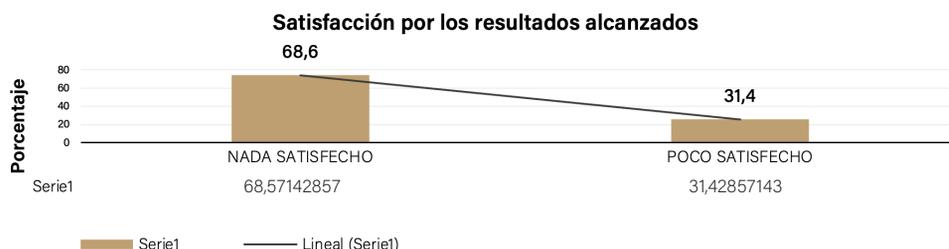


Figura 7: Historiográfico de satisfacción por los resultados alcanzados.

ciclovía no brindan las garantías para que el usuario directo se encuentre en un traslado horizontal mediante un vehículo no motorizado, que perciba el nivel de seguridad básica tanto en materiales de protección, como en la sección estructurada que garantice el correcto uso de la ciclovía (Figura 4).

La Tabla 4 muestra que la infraestructura entregada a la ciudadanía respecto al nivel de satisfacción por parte de los arquitectos especialistas en intervenciones urbanas, revela que acerca de las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de Tacna, Perú 2023, en su dimensión funcionamiento institucional, se percibe que un 74,3% se muestra nada satisfecho y un 25,7% poco satisfecho. Por lo tanto, se percibe una insatisfacción directa por el nivel de gestión y correcto proceso de ejecución en la idea inicial, de forma que el nivel de percepción bajo se muestra por la nula participación por parte de los colegios profesionales inmersos y responsables en las modificaciones de las secciones urbanas, así como también la no convocatoria a los laboratorios de mejora urbana que se dictan en las facultades de arquitectura a cargo de dos universidades ubicadas en la Ciudad de Tacna, (Figura 5).

La Tabla 5 evidencia que la infraestructura entregada a la ciudadanía respecto al nivel de satisfacción por parte de los arquitectos especialistas en intervenciones urbanas, nos muestra que al respecto de las ciclovías ejecutadas dentro de la zona monumental de Tacna, Perú 2023, en su dimensión resultados alcanzados en la infraestructura mencionada, un 68,6% se muestra nada satisfecho y un 31,4% poco satisfecho. Para ello la reflexión se engloba en un nuevo paradigma: ¿cómo fue concebida la inclusión de las ciclovías a la ciudad? Dicha obra pudo cumplir su propósito dentro de un

tiempo de aislamiento por el Covid-19, pero a medida que la vida en la ciudad fue recuperándose se percibió que los resultados obtenidos y percibidos se volvieron negativos por invasión del auto y el desorden urbano, por lo que los resultados se muestran en un alto rechazo, según se percibe en la Figura 6.

#### 4. Discusión y conclusiones

Por consiguiente, en los resultados se percibe que los niveles de satisfacción, de forma general, se encuentran por debajo de un nivel positivo por parte del usuario, ya que con el mismo resultado de percepción en las dimensiones de materialidad, seguridad, funcionamiento y resultados se implica que estamos actuando de forma incorrecta al momento de implantar infraestructura de calidad para el mejoramiento urbano de las ciudades. Para ello Bautista (2018) en la provincia del Centro de Boyacá, en Colombia, indica que parte de la infraestructura vial supone el principal fundamento político para alcanzar un nivel de desarrollo, por ser claramente una fotografía actual del reflejo del nivel de toma de decisiones de un determinado territorio. En sus resultados estima que el nivel de aceptación debería llegar a un 60%, por lo que ya desde esta comparación, según la Tabla 1, se interpreta que nos encontramos por debajo del estándar permitido, por ubicarse en un umbral de insatisfacción del nada satisfecho con un 74.3% y un 25.7% de poco satisfecho, dejando el nivel de satisfacción en un 0%, lo que evidencia claramente la comparación con en el país de Chile, de acuerdo a la investigación que presentan Cortés y Sepúlveda (2016), cuando deciden medir el nivel de satisfacción de los proyectos ejecutados mediante el programa "Quiero mi barrio." Aquí fueron entregados a los usuarios directos

dichas infraestructuras medibles, donde la metodología utilizada fue descriptiva de enfoque cuantitativo y el instrumento nos muestra un nivel de confiabilidad del 0,789% de Alpha de Cronbach, obteniendo un alto nivel de satisfacción que rodea los 68,7%. Las gestiones, estrategias e instrumentos aplicados fueron del todo correctos para obtener un resultado que supera el umbral de satisfacción que se menciona (Bautista, 2018).

Para ello, del mismo modo nos ubicamos también dentro de un escenario nacional en el cual Hidalgo (2021), busca determinar el nivel de satisfacción por parte de los vecinos. Aquí se intervino y ejecutó una obra de infraestructura vial dentro del distrito de Villa el Salvador, en Lima - Perú. La metodología fue aplicada con un enfoque cuantitativo de nivel descriptivo y de corte transaccional, con una muestra de 60 usuarios directos de un total de 440 usuarios, donde el principal resultado fue el valor positivo de +0,533 que indicaría que existe una dependencia directa entre la variable infraestructura vial y satisfacción de los usuarios, con un nivel de significancia de 0,000, lo que indicaría que ambas variables muestran un escenario de mejora de un destinado territorio, y que los ciudadanos que lo habitan reconocen como una mejora urbana y ayuda en su correcto traslado, tanto vehicular y peatonal. Esto mismo lo traslada a resultados más actualizados que Arévalo (2021), en el Barrio San Pedro de la ciudad de Tarapoto - Perú, nos muestra. De tal modo, se busca interpretar el nivel de satisfacción por parte de los vecinos sobre el nivel de gestión e infraestructura vial desde una perspectiva urbana; esto fue aplicado, mediante una investigación básica, descriptivo correlacional de tipo transversal y de enfoque cuantitativo, bajo una población censada de 50 propietarios, donde los resultados indican que existe una relación significativa entre ambas variables, determinando que hay un nivel de satisfacción por la infraestructura de un 60% y un 54% sobre cómo se desarrolló el proceso de gestión para la operatividad y ejecución del proyecto, lo cual nos lleva a la interpretación de que el nivel de gestión puede tener rangos mucho más bajos sobre el nivel de satisfacción de lo que los usuarios directos pueden percibir.

Esto nos ayuda a interpretar los resultados encontrados en dimensiones como Funcionamiento Institucional (Tabla 4). Aquí el 74,3% se encuentra nada satisfecho y un 25,7% poco satisfecho, llevándonos al análisis de que las estrategias aplicadas para desarrollar el proyecto entregado a la ciudad Tacna en la zona monumental no fueron las adecuadas, dejando de lado la participación ciudadana en la toma de decisiones. Para Cariño y Fuentes (2022), en su investigación sobre movilidad inteligente y la creación del valor público en el Metrobús de México, los usuarios directos nos indican que esto no tiene que ser construido bajo una óptica tecnocentrista, sino bajo una orientación y dirección al usuario, con el único fin de satisfacer una necesidad social. Para tal fin, lo importante a reflexión general sobre el ejercicio abordado de conocer si efectivamente las políticas públicas aplicadas muestran un verdadero alcance técnico de comprensión de ciudad y si esta fue planteada con el propósito de transformar la ciudad bajo el enfoque de los ODS 11: Ciudades sostenibles. Para ello, Chiara y Ramos (2020) en la investigación sobre los vehículos no motorizados y el nivel de incidencia en la sostenibilidad urbana en los distritos de Lince y San Isidro de la Ciudad de Lima, Perú, donde el enfoque fue cuantitativo, de metodología no experimental, con una población de 61 habitantes que utilizan bicicleta donde el resultado alcanzado, bajo un análisis estadístico de regresión, obtuvo que un 0,627 de coeficiente, determinando que las estrategias aplicadas para la accesibilidad, condiciones seguras y otras condiciones básicas sobre las conexiones de movilidad urbana no motorizada, sí influyen significativamente en la sostenibilidad ambiental, social y económica de una ciudad, llegando a la conclusión final de que dicha infraestructura no cumplió con el objetivo para la cual fue concebida.

Para ello, dentro de las conclusiones finales, se determinó que el total de la población censada, con pleno conocimiento en intervenciones urbanas dentro de la ciudad, se encuentra nada satisfecha, evidenciando un 74,3% con una frecuencia directa de 52 y un 25,7% poco satisfecha, con una frecuencia de 18; por lo que la propuesta de incluir secciones viales para vehículos no motorizados dentro de la zona monumental no cumplió ningún factor de mejora en la propuesta urbana por parte del gobierno subnacional de la MPT.

Del mismo modo, en virtud de lo estudiado, se determinó que las capacidades técnicas para percibir y proponer una mejora en la transitabilidad del peatón por parte de la entidad gestora, no cumplió con el correcto desarrollo de estrategias para insertar una propuesta coherente, siendo primordial la participación ciudadana y de los profesionales en la materia, dejando un espacio inseguro hacia el segundo usuario de la pirámide de modos de uso que nos brinda el Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Ciclo-inclusiva, donde el 75,7% percibe un nivel de nada satisfecho respecto al nivel de seguridad básica que debería brindar dicha

vía. Estos mismos argumentos encontrados respecto a: ¿cómo el funcionamiento institucional cumplió con el correcto desarrollo presupuestal, material y gestor? Nos arrojó un resultado dentro del umbral que no supera los indicadores de satisfacción, obteniendo un resultado de nada satisfecho y poco satisfecho, interpretando que el proyecto no se ejecutó de la mejor manera ni tampoco si era necesaria la transitabilidad de dichos vehículos por una zona que no fue preparada para reinterpretar un nuevo espacio para los vehículos no motorizados, lo que ratifica la idea (Gambeta, 2017), de manejar estrategias para no dañar y conservar la zona monumental de Tacna. Por último, las políticas públicas nacionales brindadas por el gobierno nacional a través del Ministerio de transportes y Comunicaciones para mejorar el sistema de transitabilidad urbana en las ciudades del Perú fueron una buena iniciativa, pero no fueron correctamente satisfactorias a lo largo del territorio nacional, donde el seguimiento, como el monitoreo, se presentaron de manera tan débil como poco eficaz, eficiente y efectiva, siendo los resultados alcanzados simplemente un 68,6% nada satisfechos y el 31,4% poco satisfechos.

## 5. Recomendaciones

**Colaboración entre Instituciones Públicas y Colegios Profesionales.** Establecer un protocolo formal para la colaboración entre instituciones públicas, como el gobierno local, y colegios profesionales, como el Colegio de Arquitectos del Perú. Esto podría incluir reuniones periódicas, foros de discusión y la creación de comités conjuntos para abordar desafíos específicos en la infraestructura urbana.

**Mejora de las Condiciones de Seguridad.** Definir claramente la altura óptima para la barrera de garantía en el carril para vehículos no motorizados, respaldada por estándares de seguridad reconocidos. Considerar la integración de elementos visuales y estéticos que armonicen con el paisaje urbano, garantizando al mismo tiempo la integridad y seguridad del peatón.

**Indicadores de Satisfacción.** Establecer criterios específicos de evaluación para determinar la satisfacción ciudadana, incluyendo factores como la accesibilidad, la comodidad y la seguridad. Utilizar encuestas y mecanismos de retroalimentación para recopilar datos que respalden el indicador del 60%, desglosando los resultados en categorías de regularmente satisfecho, satisfecho y muy satisfecho.

**Calificación del Personal en Intervenciones Urbanas.** Definir los requisitos de formación y experiencia necesarios para el personal involucrado en intervenciones urbanas, asegurando un conocimiento integral de las dinámicas urbanas y las mejores prácticas en diseño y planificación urbana.

**Búsqueda de Información y Revisión Sistemática.** Detallar un plan de búsqueda exhaustivo de información a nivel local, regional y nacional, utilizando

criterios de inclusión bien definidos. Realizar una revisión sistemática que aborde tanto aspectos cuantitativos como cualitativos, proporcionando una base sólida para futuras investigaciones.

**Discusión sobre Propuestas de Ciclovías.** Establecer criterios de evaluación claros para las propuestas de ciclovías, considerando impactos en el paisaje urbano y aceptación ciudadana. Iniciar un diálogo estructurado con los ciudadanos y expertos para evaluar la idoneidad de las propuestas y garantizar una planificación urbana sostenible.

**Financiamiento a través de Obras por Impuestos.** Desarrollar un marco transparente y eficiente para involucrar a la empresa privada mediante el mecanismo de obras por impuestos. Establecer un proceso competitivo para la selección de proyectos, garantizando que la financiación contribuya al estándar de calidad y a la satisfacción de los usuarios.

**Propuesta de Investigación para Tesis.** Construir una propuesta de investigación sólida que aborde el paradigma de "Reimaginando la Movilidad Urbana de Manera Sostenible". Desarrollar un marco teórico que respalde la sostenibilidad y la aceptación ciudadana, y diseñar métodos de investigación efectivos para abordar este desafío en el contexto específico de la Zona Monumental de Tacna.

## 6. Agradecimientos

Agradecer al Colegio de Arquitectos Regional Tacna y a sus agremiados que participaron en el desarrollo de las encuestas para la obtención de los resultados.

**Conflict of Interests.** The authors declare no conflict of interests.

© **Copyright:** Ronny Fernando Vizcarra-Silvestre, Carlos Heraclides Pajuelo Camones, Soledad Sotelo-González, Nery Betty Valdivia Oroya de Rodríguez y Carlos José González Walstrohm, 2024.

© **Copyright de la edición:** *Estoa*, 2024.

## 7. Referencias bibliográficas

- Arévalo, J. (2021). *Gestión de infraestructura vial urbana y satisfacción de los usuarios del Jirón San Pedro, Tarapoto – 2021* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo].
- Bautista, A. (2018). Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el micro-sistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, 23(1), 123–141. <https://doi.org/10.19053/01233769.8058>
- Buehler, R., y Pucher, J. (2021). COVID-19 Impacts on Cycling, 2019–2020. *Transport Reviews*, 41(4), 393–400. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1914900>
- Cariño, G., y Fuentes, C. (2022). Movilidad inteligente en la creación de valor público para usuarios del Metrobús en la Ciudad de México. *Revista de Urbanismo*, (46), 40–56. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.64500>
- Carrasco, E. (2007). Filosofía y política. *Revista de Filosofía*, 63, 9–35. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-43602007000100002>
- Cervero, R., Sarmiento, O. L., Jacoby, E., Gomez, L. F., y Neiman, A. (2009). Influences of Built Environments on Walking and Cycling: Lessons from Bogotá. *International Journal of Sustainable Transportation*, 3(4), 203–226. <https://doi.org/10.1080/15568310802178314>
- Chiara, M., y Ramos, J. (2020). *Movilidad urbana no motorizada y su incidencia en el desarrollo sostenible* [Tesis doctoral, Universidad Nacional Federico Villarreal]. <https://hdl.handle.net/20.50013084/4198>
- Chinchay, C. (2018). *Competencias gerenciales y desarrollo organizacional en la Municipalidad Distrital de Miguel Checa, 2018* [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.50012692/28576>
- Choi, Y. (2014). *Cycling Policies for the Sustainable City - The Case of the City of Seoul* [Tesis de maestría, Uppsala University]. <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A689876&dsid=-9042>
- Cortés, S., y Sepúlveda, H. (2016). Medición del nivel de satisfacción de vecinos y vecinas con los resultados del Programa Quiero mi Barrio en Chile. *Revista Temas Sociológicos*, 19(2015), 71–103. <http://190.96.76.12/index.php/TSUCSH/article/view/263>
- Cruz, J., y Méndez, G. (2017). *Ambiente físico y calidad de atención en la satisfacción del solicitante de licencias de funcionamiento en la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2016* [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.50012692/4411>
- Ducci, M. E. (2011). *Conceptos básicos de urbanismo*. Trillas.
- Gambeta, R. (2017). *La valoración de paisaje urbano y su relación con el estado de conservación de la zona monumental de Tacna en el año 2016* [Tesis de maestría, Universidad Privada de Tacna]. <https://repositorio.upt.edu.pe/handle/20.50012969/392>
- Gonçalves, M. (2020). O efêmero nos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro. Micropráticas de resistência. *Arquituras del Sur*, 38(57), 128–145. <https://doi.org/10.22320/07196466.2020.38.05707>
- Hamraie, A. (2018). Enlivened City: Inclusive Design, Biopolitics, and the Philosophy of Liveability. *Built Environment*, 44(1), 77–104. <https://doi.org/10.2148/benv.44.1.77>
- Hernández Sampieri, R., y Mendoza Torres, C. (2018). *Metodología de la investigación: las tres rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill.
- Hidalgo, A. (2021). *Proyecto de infraestructura vial y satisfacción vecinal del grupo 08 sector 06 de Villa El Salvador: 2019* [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.50012692/54161/Hidalgo\\_MAA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.50012692/54161/Hidalgo_MAA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Ferreira, S., y Alves, C. (2021). Políticas Públicas - os parques da cidade de salto - Sp e o Lazer. *Revista Corpoconsciência*, 25(2021), 105–120. <https://doi.org/10.51283/rc.v25i1.11808>
- Martí, M. (2022). *Arquitectura y urbanismo efímero: análisis de los Festivales de música*. [Tesis de grado, Universidad Politécnica de Madrid]. <https://oa.upm.es/70666/>
- MTC / PERÚ. (2020). DS. N°012-2020-MTC - Ley N°30936, Regulación y uso de bicicleta como medio de transporte. *Diario oficial* (N°012-2020-MTC) (90). <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-aprueba-el-codigo-de-responsabilidad-decreto-legislativo-n-1348-1471548-8/>
- Muñoz, V., Betancourt, D., y Jaramillo, W. (2016). Diseño de ciclovías para ciudades intermedias, una propuesta para la Loja. *Innovar*, 1(12), 11–22. <https://doi.org/ISSN 2477-9024>
- ODS/ONU. (25 de octubre de 2015). *Objetivos y metas de desarrollo sostenible - Desarrollo Sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Padilla, S., Espinosa, E., y Redondo, M. (2022). Urbanismo y arquitectura efímera: tres exposiciones universales. *Un año de diseñarte, mm1*, (24), 36–55. <http://mm1revista.azc.uam.mx/index.php/mm1/article/view/A3-N24>
- Palomino, B., y Matías, J. (2020). *Diseño de una red de ciclovías urbanas y rurales como alternativa de mejoramiento de la transitabilidad en una ciudad del sur del Perú - Andahuaylas - Apurímac* [Tesis de grado, Universidad San Ignacio de Loyola]. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b8ebf4a0-4650-44c2-9b64-391ac803d7a1/content>
- PNUD / ONU. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible - ONU*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>
- Torres-Melo, J., y Santander, J. (2013). *Introducción a las políticas públicas, conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía*. IEMP Ediciones. <http://bit.ly/34siOO5>
- UNICEF. (2015). *17 objetivos para un Perú mejor 2015 - 2030*. <https://peru.un.org/sites/default/files/2020-09/17%20Objetivos%20para%20un%20Peru%CC%81%20mejor.pdf>