



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**Bienestar y crono-urbanismo en adultos mayores. El caso rural
de Toclla y la metápolis de La Punta, 2022**

AUTORAS:

Acosta Villanueva, Alexandra (ORCID: 0000-0002-2952-804X)

Heredia Estrada, Carol (ORCID: 0000-0002-8219-3373)

ASESORA:

MRes. Arq. Arturo Valdivia Loro (ORCID: 0000-0002-0676-0102)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo Sostenible y Adaptación al Cambio Climático

Chimbote - Perú

2022

Dedicatoria

Esta tesis la dedicamos a nuestros abuelos, que nos guiaron a seguir esforzándonos constantemente, a nuestros padres por habernos inculcado y forjado valores para ser grandes profesionales, a nuestros hermanos por acompañarnos y apoyarnos constantemente. Orgullosas de haberlos tenido siempre en este amplio recorrido, apoyándonos y brindándonos amor.

Agradecimiento

Damos gracias en primer lugar a Jehová Dios, quien nos ha guiado y ha dado fortaleza en seguir adelante para nuestra formación académica profesional y brindarnos sabiduría e inteligencia cada día de nuestras vidas, a nuestra familia por depositar su confianza en cada reto y objetivo propuesto, por último, agradecemos a nuestros docentes, en especial a nuestro asesor por su calidad educativa y profesional que guiaron nuestro aprendizaje.

Índice de contenidos

Carátula	
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras.....	vi
Resumen.....	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III.METODOLOGÍA.....	11
3.1 Tipo y diseño de investigación:	11
3.2 Variables y operacionalización:.....	11
3.3 Población, muestra y muestreo:.....	11
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	13
3.5 Procedimientos:.....	14
3.6 Método de análisis de datos	19
3.7 Aspectos éticos	21
IV. RESULTADOS.....	22
V. DISCUSIÓN.....	37
VI. CONCLUSIONES	41
VII. RECOMENDACIONES	42
REFERENCIAS	43
ANEXOS	

Índice de tablas

Tabla 1 Validación de jueces a través de la V de Aiken Cuestionario	20
Tabla 2 Validación de jueces a través de la V de Aiken Ficha de Observación....	21
Tabla 3 Análisis de Fiabilidad Cuestionario.....	30
Tabla 4 Análisis de medias entre Bienestar y Crono-urbanismo.....	31
Tabla 5 Prueba de Levene.....	31
Tabla 6 Cuadro de Correlación de Pearson Tocla.....	34
Tabla 7 Cuadro de Correlación de Pearson La Punta.....	35

Índice de gráficos y figuras

Figura 1 Mapa de la ciudad compacta (metapólica) de La Punta	2
Figura 2 Mapa de la ciudad rural (difusa) de Toctla	2
Figura 3 Mapa de resultados Equipamientos de Comercio, Toctla.....	22
Figura 4 Mapa de resultados de Equipamientos de Salud, Toctla.....	23
Figura 5 Mapa de resultados Equipamientos de Educación, Toctla.....	24
Figura 6 Mapa de resultados Equipamiento de Recreación, La Punta.....	25
Figura 7 Mapa de resultados Equipamiento de Comercio, La Punta.....	26
Figura 8 Mapa de resultados Equipamientos de Salud, La Punta.....	27
Figura 9 Mapa de resultados Equipamientos de Educación, La Punta.....	28
Figura 10 Mapa de resultados Equipamientos de Recreación, La Punta.....	29
Figura 11 Mapa de resultados Bienestar y Crono-urbanismo, Toctla.....	32
Figura 12 Mapa de resultados Bienestar y Crono-urbanismo, La Punta.....	33
Gráfico 1 Diagrama de dispersión entre Bienestar y Crono-urbanismo, Toctla	34
Gráfico 2 Diagrama de dispersión entre Bienestar y Crono-urbanismo, La Punta	36

Resumen

En los últimos años el crecimiento de la población etaria ha ido en aumento; sin embargo, son la población más vulnerable y abandonada al realizar nuevos modelos urbanos, por ello se tuvo como objetivo analizar el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (rural) Toclla, Huaraz y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022. En la investigación participaron 115 adultos mayores de La Punta y 62 de la ciudad de Toclla. Se diseñó un cuestionario con 27 preguntas adaptadas de la escala de bienestar de Riff y fichas de observación donde se hizo un levantamiento descriptivo de movilidad urbana, calidad de vías y topografía de los sitios de análisis. En ambas ciudades se presentó que el bienestar es elevado al obtener puntajes altos, mientras en las fichas de observación se obtuvo puntajes significativos en los indicadores de crono-urbanismo; sin embargo, se encontraron déficits de equipamientos. En conclusión, se comprobó que ambas ciudades cuentan con lineamientos crono-urbanos a pesar de una ser rural y otra urbana, pero a pesar de ello el bienestar funciona como variable independiente en la ciudad de La Punta a diferencia de Toclla.

Palabras clave: Ciudad compacta, Movilidad urbana, Ciudad difusa, Calidad de vida

Abstract

In recent years, the growth of the age population has been increasing; however, they are the most vulnerable and abandoned population when making new urban models, for this reason the objective was to analyze the well-being of older adults in relation to chrono-urban conditions in a diffuse (rural) city Toclla, Huaraz and a city compact (metapolis) La Punta, Callao, 2022. 115 older adults from La Punta and 62 from the city of Toclla participated in the research. A questionnaire was presented with 27 questions adapted from the Riff well-being scale and observation sheets where a descriptive survey of urban mobility, road quality and topography of the analysis sites was made. In both cities it was found that well-being is high by obtaining high scores, while in the observation sheets significant scores were obtained in the indicators of chrono-urbanism; however, equipment deficiencies were found. In conclusion, it was found that both cities have chrono-urban guidelines despite being rural and the other urban, but despite this, well-being functions as an independent variable in the city of La Punta, unlike Toclla.

Keyword: Compact city, Urban mobility, Diffuse city, Quality of life

I. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, a nivel mundial el número de personas adultas mayores ha crecido, porque la esperanza de vida ha ido ascendiendo desde 1950 (Naciones Unidas, 2019), proyectándose al 2047 por primera vez a ser mayor a la población menor de 15 años. En Perú se evidenció, que los ciudadanos de 65 años en adelante, tuvieron un crecimiento, al 2017 del 8,4% con una proyección al 2025 del 12% (INEI, 2017), pero son pocas las investigaciones realizadas a medir su bienestar, dentro de ellas se encontró que la zona de residencia trae un efecto de causa-consecuencia en relación su calidad de vida (Hernandez-Huayta et al., 2016).

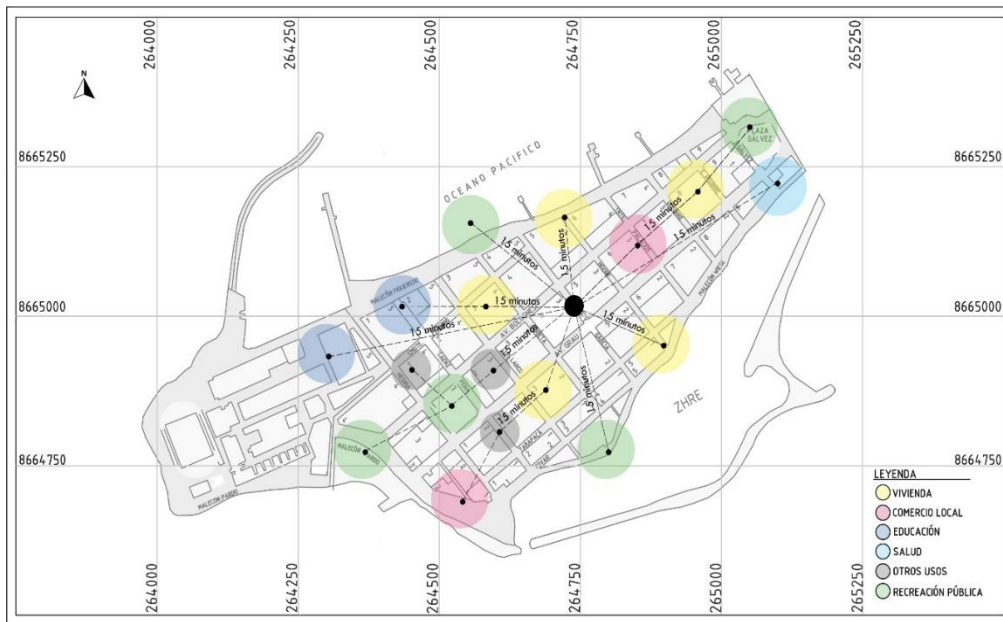
A nivel nacional, el modelo urbano de Lima, que tiene la mayor población adulta mayor, tiende a seccionar sus espacios urbanos y tiene una trama vial confesionada. Por ello ante el desequilibrio entre la ciudad y sus habitantes se propuso “La ciudad de los 15 minutos” como solución al paradigma actual de la metápolis en las que habitamos (Mardones-Fernández et al., 2020). Siendo la movilidad multifuncional y la promoción de los usos múltiples en los espacios urbanos la clave para mejorar la habitabilidad de la ciudad fomentando el encuentro de la vida cotidiana, en igualdad de condiciones (Scudellari & Staricco, 2020).

Por esta razón se escogió como sitio de análisis al distrito urbano de La Punta, en el Callao, siendo uno de los criterios el gran número de población adulta mayor, con un índice del 20% (PDU Callao, 2021). También presenta lineamientos cronourbanos donde el ciudadano puede realizar cualquier actividad, de ocio, laboral, comercial, educativa y salud desde su residencia a 15 minutos.

Además se escogió un ámbito rural, por la proximidad física y relacional de su población, que, al recorrer distancias más cortas, siendo una ciudad lenta y permitiendo entablar una constante interacción, un factor importante para el bienestar en los adultos mayores (Hernandez-Huayta et al., 2016). Llegando así al centro poblado rural de Toclla, en la Provincia de Huaráz, porque además Ancash tiene el segundo puesto en albergar a la mayor población adulta mayor, con un 10%, siendo Toclla el centro rural con mayor población (INEI, 2017)

Figura 1

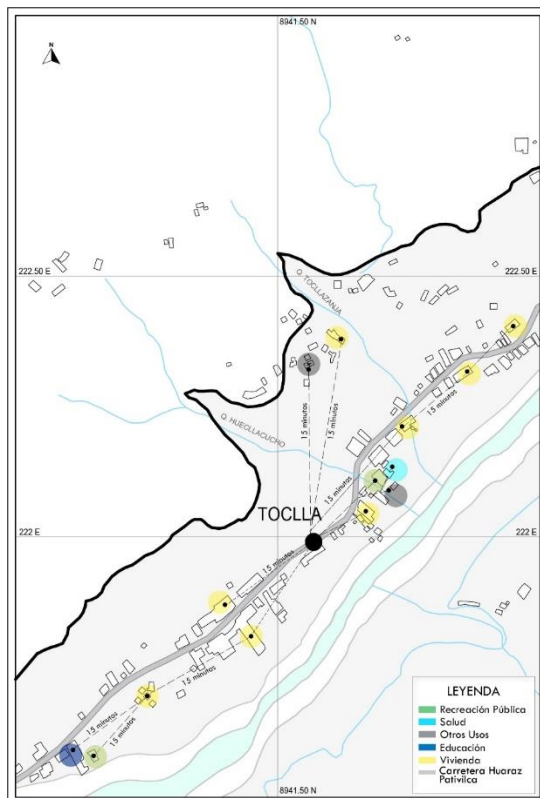
Mapa de la ciudad compacta (metapólica) de La Punta



Nota: Elaboración propia, considerando la Zonificación - Plan de Desarrollo Urbano del Callao (2011-2022)

Figura 2

Mapa de la ciudad rural (difusa) de Toclla



Nota: Elaboración propia, considerando Zonificación - Plan de Desarrollo Urbano de Huaraz (2012-2022)

Por ello se planteó como problemática general la siguiente interrogante: ¿El crono-urbanismo servirá de igual manera para aumentar el bienestar de los adultos mayores sin importar que fuera una ciudad difusa rural o una ciudad compacta (metapólica) en el 2021?

Las teorías sobre crono-urbanismo presentan un modelo de ciudad que solo se puede implementar en una ciudad compacta, pero al encontrar una homogeneidad en lineamientos crono-urbanos con una ciudad rural; se espera que el bienestar en la población etaria sea aproximado, independientemente de la escala de ciudad que presenta. En este artículo tiene una justificación social, para que en adelante se tenga en cuenta la intervención del adulto mayor en la planificación urbana (Alarcón, 2020). También teórica, porque se va a corroborar si los lineamientos crono-urbanos son válidos desde una escala de ciudad compacta (metapólica) o una ciudad difusa (rural), dado a que todos los análisis de crono-urbanismo están asociados a ciudades metropolitanas.

Por todas estas razones como objetivo general de la investigación se planteó analizar el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (rural) Toclla, Huaraz y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022. Para tal efecto fue necesario identificar la movilidad urbana en el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022 y demostrar el uso de la ciudad por parte de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

El primer trabajo de investigación que acude al concepto de crono urbanismo fue acuñado por Ascher (1997) definiéndolo como una nueva perspectiva de desarrollo y una nueva era para el urbanismo, donde la variable tiempo siga, a la par, a la variable espacio, al momento de diseñar una ciudad. El sociólogo urbano sostenía que se ha construido más del 80% de las ciudades del futuro, lo cual no implica que no puedan modificarse, pero si el estilo de vida de la sociedad, en la forma en cómo se desplazan, como realizan sus actividades laborales o de ocio y siendo ese el principal reto de la regeneración urbana, integrar la evolución de su población con las ciudades existentes, principalmente en la dimensión temporal.

Posteriormente, el concepto fue utilizado para planificar una gestión de transporte, lo cual se encontraba desconectado del urbanismo, por ello Gasnier (2013) propone una política inclusiva entre el transporte y viajes, llevando a tener resultados la ralentización del consumo espacial y ahorro de tiempo de viaje, promoviendo los usos múltiples, que servirá para optimizar los tiempos sociales y por ultimo desarrollar un sistema multimodal que regule y garantice un desplazamiento fluido en la ciudad.

Así mismo, Gwiazdzinski (2014) sostiene que el crecimiento urbano e institucional a llevado a la población a adaptarse al desorden territorial bajo presión, dando lugar a nuevas alianzas temporales e hibridaciones, y obligándolos a tener en cuenta el tiempo para el desarrollo de sus actividades. De esta manera propone un nuevo reglamento para una ciudad maleable, flexible, pero sobre todo adaptable, espacial y temporalmente donde el individuo, principal actor del tejido urbano, sea el centro; pensando en la materialidad urbana en conjunto con los flujos y horarios de sus habitantes, para tener ciudades más inclusivas, humanas y hospitalarias dando pase a una arquitectura temporal.

Sin embargo, el concepto de crono-urbanismo varia a neo crono-urbanismo, según el urbanista Carlos Moreno (2016), proponiendo “La ciudad de los 15 minutos” o de la híper-proximidad, dado el crecimiento permanente de las ciudades y cambiando el ritmo de la ciudad, convirtiéndola en poli-céntrica, caracterizada por 4 elementos: proximidad, densidad, mezcla y ubicuidad (capacidad de estar presenta en todas

partes al mismo tiempo), donde la urbe esté disponible para todos en cualquier momento, con el fin de propiciar las interacciones sociales, culturales y económicas, además de la densificación de la ciudad, mixtificando usos y apostando por la movilidad multimodal.

No obstante, nuestro estilo de vida es individualista, tanto por la globalización o racionalización del mundo, pero hoy a través del urbanismo temporal está tomando en cuenta el tiempo. Por ello, Pradel (2018) señala que el crono-urbanismo aún está en una etapa experimental, pero justifica que el ritmo de los grupos sociales influye a la hora de planificar el espacio, por ello se emplean los usos múltiples y desincronizados según el tiempo y hábitos de sus habitantes, donde se puedan integrar los niños, jóvenes, adultos, adultos mayores, etc. Pero si el urbanismo antiguo llevaba a los ritmos masivos, puede que el crono-urbanismo conlleve a los ritmos rotos, por ello los habitantes de la ciudad deben utilizar este modelo como herramienta para fomentar más que un poli ritmo urbano, su derecho a participar en ritmos colectivos.

Por consiguiente, en la investigación de Mardones-Fernández et al., (2020) sostiene que los lineamientos de la grandes ciudades son diseñadas con la finalidad de tener habitabilidad y humanización en ellas, que permita generar cambios en la sociedad, donde lo sostenible ya no es teoría, sino se ejerce en la ciudadanía, donde el vehículo privado con el pasar de los años pierde protagonismo. Por otro lado, se agrega la pandemia dejando secuelas, y generando que la ciudad recupere sus dimensiones de proximidad en escala de barrio.

Del mismo modo, los espacios urbanos en el contexto brasileño pandémico, se evidencio la segregación de los espacios y como la población para acceder a ellos debe recorrer desplazamientos de recorrido largos, según Alves, (2020) estas lecciones sirve para repensar las ciudades, donde los barrios multifuncionales e intermodales, principalmente en medios de transporte no motorizado, deben destacar en toda Brasil, para la transformación social de una reestructuración urbana con calidad de vida, convirtiéndola en ciudades multicéntricas y favoreciendo al ecosistema y el bienestar de la población.

Finalmente, el impacto de la pandemia en la ciudad ha sido abrupto, denotando aún más las desigualdades entre la población, y llevando a la necesidad de plantear un cambio radical en las urbes, lo cual Moreno et al. (2021) resurgió un nuevo concepto de crono-urbanismo o Ciudad de los 15 minutos, por la necesidad de adaptarse a necesidades específicas, sumada a las teorías existentes de Smart Cities y la idea de construir espacios más humanos, seguros, recipientes e inclusivos.

En síntesis, el crono-urbanismo paso de ser teoría, iniciada en la escuela francesa a finales del siglo XX, a la propuesta de Moreno (2016) un nuevo crono-urbanismo, asociándose a las dimensiones de espacio y tiempo la híper-proximidad en un "radio de 15 minutos ". Por otro lado, Pradel, (2018) refuta esta teoría, creando la hipótesis de "Romper el ritmo de la ciudad". Sin embargo, la pandemia permitió reforzar los lineamientos crono urbanos como solución a la segregación espacial, relacionándola con las Smart Cities, es así, en el caso latinoamericano, en el contexto brasileño, Alves (2020) propuso repensar la ciudad segregada en una multicéntricas, donde los barrios multifuncionales e intermodales, promuevan la integración de la sociedad y la habitabilidad.

Por consecuencia, lo siguiente que se debiera investigar, a partir de la demostración, es que existe una relación fundamental entre el crono-urbanismo y la posibilidad de generar bienestar en los usuarios, para demostrar si la construcción histórica de la teoría tiene una implicancia en el bienestar de las personas como debiera ser toda teorización de la ciudad, en el caso específico de las personas vulnerables de la tercera edad, especialmente cuando en Latinoamérica llegó para atender una problemática pandémica y se debiera comprender que esta sociedad tiene un comportamiento distinto al origen europeo, donde la idiosincrasia de la sociedad francesa puede diferir con la latinoamericana, por lo tanto pudiera significar un ajuste a la teoría de crono-urbanismo o su desuso.

El bienestar en la población adulta mayor puede ser influenciado por factores internos biológicos y factores relacionados con su entorno (Ruiz-Domínguez & Blanco-González, 2019), influenciando negativa o positivamente con el desarrollo de los ancianos y en la percepción de ellos en esta etapa de envejecimiento, llevándolos a no enfrentar este nuevo modo de vida (Molinero et al., 2021). La

percepción del adulto mayor referente a su bienestar, puede asociarse con aspectos sociales, físicas, psicológicas y subjetivas.

Dentro de las dimensiones sociales, tenemos en primer lugar el apoyo social, representa para ellos un aspecto importante (Carmona, 2015) para continuar con su vida afrontando ellos mismos nuevos retos, debido a su necesidad relacionarse socialmente para tener una buena calidad de vida. Esto abarca desde el apoyo familiar, que les brinda estabilidad emocional y psicológica (Alarcón-Riveros & Troncoso-Pantoja, 2020) además de fortalecer los vínculos afectivos con sus familiares (Bianchi, 2021), lo cual evitaría el sentimiento de soledad que muchos adultos mayores afrontan al llegar a esta etapa de envejecimiento (Riverón & Jocik, 2013) siendo el caso de los octogenarios ingresados en asilos y dejados al cuidado de terceros, sintiéndose abandonados, lo que afecta a su autonomía (Ruiz-Domínguez & Blanco-González, 2019)

Este apoyo, por consiguiente, hace que el adulto mayor sienta el afecto como respaldo para continuar afrontando retos en lo que sigue de su vida porque ellos desean seguir siendo activos en la sociedad, entendiendo que su edad no significa carecer de energía (Alonso Palacio et al., 2010). Asimismo, las personas de la tercera edad no solo valoran el apoyo económico que les pueden brindar, también la compañía y muestras de cariño de su familia (Reyes et al., 2014)

Pero no solo el entorno consanguíneo es importante, en su necesidad de relacionarse interpersonalmente, buscan interactuar con personas de su edad, para intercambiar pensamientos e ideas (Riverón & Jocik, 2013), no solo por su necesidad de socializar, sino porque también se sentirán comprendidos al tener experiencias de vida parecidas (Carmona, 2011) o pensar que tendrán la misma percepción de diferentes situaciones, propias o sociales que ellos.

Hay que mencionar, además, dentro de las dimensiones de bienestar, la autonomía social. Los adultos mayores tienen la necesidad de sentirse útiles (Riverón & Jocik, 2013) seguir aportando de alguna manera u otra a la sociedad, demostrar y demostrarse a ellos mismos que los años no pasaron en vano y pueden usar sus experiencias para apoyar a otros (Tijeras et al., 2020) y sentirse importantes a través del reconocimiento que le puede dar su aporte a la sociedad (Ferrada Mundaca &

Zavala Gutiérrez, 2014; Reyes et al., 2014) brindándoles una sensación de seguridad personal

Esto a su vez se relaciona con su autonomía porque se sienten con las competencias necesarias para decidir en su vida y no depender o esperar que otros tomen las riendas (Alarcón-Riveros & Troncoso-Pantoja, 2020). El hecho de sentirse autoeficaces, trae una consecuencia positiva en ellos y lo que respecta a su salud, volviéndose un promotor importante de felicidad (Mesa-Fernández et al., 2019).

De esta misma forma encontramos, que en su necesidad de socializar pueden cambiar su manera natural de interactuar al sentirse solos en su entorno (Bakshi & Bhattacharyya, 2021) apoyándose en el uso de internet, a pesar de no ser nativos digitales. Esto puede tener sus pro y sus contra, primero porque si bien pueden volverse creadores de contenido (Castro & Corredor, 2016) al compartir con otros los conocimientos personales o profesionales obtenidos a lo largo de su vida.

Por otro lado, en el aspecto negativo limita esta necesidad suya de pertenecer a una comunidad de manera física (Yang et al., 2021) o también generar un juicio de valores por lo mismo que no pertenecen a esta nueva generación digital (Bakshi & Bhattacharyya, 2021) y no siguen las nuevas ideologías de la sociedad actual, además que podría resultarles complejo adentrarse en el mundo cibernético o incluso por la falta de apoyo en su entorno para enseñarles.

Como última dimensión tenemos la vejez activa, donde el tema físico en los adultos mayores influye en gran manera en lo psicológico y subjetivo (Ferrada Mundaca & Zavala Gutiérrez, 2014; Guillén & Angulo, 2016) debido a que lo que menos desean es sentir que están pasando a una etapa de envejecimiento, si no por el contrario continuar activos (Alonso Palacio et al., 2010) para no desarrollar una dependencia funcional que lejos de generar un sentimiento de apoyo puede generar en ellos una condición de fragilidad (Hernandez-Huayta et al., 2016), influyendo en su percepción de control personal que ellos pueden tener.

Las actividades físicas en ellos influyen de gran manera, a pesar de si empiezan desde una edad temprana y continúan en esta etapa o no (Kim et al., 2017) no solamente como un beneficio para su salud sino también psicológico, disminuyendo

ampliamente los niveles de estrés relacionándose de manera positiva con la etapa de envejecimiento, al fomentar exitosamente la vida activa, aportando en el ámbito emocional de los adultos mayores (Mesa-Fernández et al., 2019)

Muchas veces las personas cuando llegan a esta edad suelen ser catalogadas que no son capaces de tener las mismas habilidades que los más jóvenes (Ruiz-Domínguez & Blanco-González, 2019) haciendo que ellos mismos se limiten, etiquetándose negativamente (Mejía, 2017) en una etapa que de por sí disminuye sus habilidades para realizar sus actividades cotidianas (Hernandez-Huayta et al., 2016) generando en ellos la sensación de no saber o no querer afrontar los cambios que trae consigo llegar a esta edad (Molinero et al., 2021)

Las ciudades lentas está basada en una movilidad intermodal y la creación de espacios públicos mixtos generando oportunidades para la integración social física directa (Kahatt, 2021) el cual propone que los servicios fundamentales de salud u otros, el abastecimiento, los espacios de esparcimiento y el trabajo, se encuentren a un tiempo no mayor a 15 minutos del lugar que residimos a pie o bicicleta (Mardones-Fernández et al., 2020), permitiendo recuperar el sentido del tiempo consumido por la ciudad y ofreciendo un hábitat saludable para sus habitantes.

En el concepto de crono-urbanismo, presenta distintas dimensiones, el primer lugar tenemos la movilidad, la integración de diferentes medios de transporte, motorizado y no motorizado, donde la peatonalización y su inclusión con las personas discapacitados se forma esencial para la ciudad, dado que permite un sentido de pertenencia y colectividad en el territorio, fomentando la interacción social en su distinto tipo de usuario. Por ello, la movilidad es un elemento importante de mayor escala, porque permite la conectividad y articulación de los sectores mediante diferentes calidad de vías (Kahatt, 2021), buscando resaltar los espacios poli funcionales y fomentando los cambios de reestructuración urbana que implica el bienestar social y salud de los ciudadanos, rescatando la importancia del sentido de pertenencia del ser humano (Alves, 2020)

Por consiguiente, la movilidad, (Miralles-Guasch & Sardà, 2013) permite definir los espacios multifuncionales mediante desplazamientos de tiempos reducidos que suman hasta un límite máximo de un cuarto total de viajes en medios motorizados

públicos o no motorizados que genera la ciudad en cualquier día, demostrando no solo ser términos sostenibles, sino llevando a cabo ciertos cambios positivos en la economía de la población mediante el comercio y generando el bienestar de ellos.

Así mismo otra dimensión del crono-urbanismo, los espacios públicos. Son lugares de unir que generan espacios de conexiones de carácter social y cultural, donde la población tiene acceso a todos los servicios fundamentales de su ciudad, mediante distintos medios de transporte, donde el peatón se convierte en el protagonista por ende la mixtificación de usos en las calles promueve el activismo saludable del ciudadano, de tal manera que se establece como nuevo orden para la ciudad y cada día se pueda construir el mundo ideal, crono urbano, (Herencia & Herencia, 2020). El criterio de espacio urbano con múltiples funciones u actividades fomenta la interacción social en las calles y es indispensable para fomentar un ritmo de vida de calidad en el vecindario e incentivando o contribuyendo a una sostenibilidad urbana (Scudellari et al., 2020)

El repensar la ciudad, proponiendo una movilidad sostenible como la bicicleta o caminata que convierte de una ciudad difusa a una ciudad compacta, sostenible e inteligente donde la multifuncionalidad es un rol importante en la vida urbana de calidad , (Alves, 2020) y esta configura a una reestructuración urbana que permite ahorrar del tiempo en el ritmo de vida doméstica, fomentando distancias cortas y desarrollando las actividades de ocio lento como caminar, bicicleta o yoga, (Gwiazdzinski, 2013) por otro lado, ¿La movilidad y los usos múltiples son la clave para humanizar y reestructurar la ciudad?

Hace décadas las políticas públicas en la ciudad están enfocadas en realizar equipamientos u edificios multifuncionales promoviendo una combinación de funciones, (Gwiazdzinski, 2013) mediante la accesibilidad altermodal (desplazamientos articulados a diferentes tipos medios de transporte), así mismo esta combinación de dimensiones actúan necesariamente sobre la optimización de los tiempos y distancia sociales e integración ciudadana, lo que equivale a un transporte fluido y cuidadoso en un ámbito limpio donde los tiempos de viaje son cortas, sin embargo no aseguran el bienestar total de la población.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación:

El enfoque de la investigación es cuantitativo, porque permitió identificar el tipo de relación dentro de la población entre variables para de esta manera entender el problema y obtener un resultado factible que contenga datos estadísticos con diagramas y planos. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014: 4), se considera que debe ser objetivo a través de la medición numérica y el análisis estadístico inferencial para aprobar o desaprobar la hipótesis formulada previamente.

La investigación es de tipo Básica, porque pretende generar un nuevo conocimiento sobre un objeto o situación específica (CONCYTEC, 2018). El diseño es no experimental de tipo transversal descriptivo para analizar la asociación entre las variables

3.2 Variables y operacionalización:

Dentro del proceso de investigación se presentan las variables estudiadas a través de la matriz de operacionalización (Ver Tabla 2):

CRONOURBANISMO: tiene dimensiones e indicadores que presentan características cuantitativas y de categoría independiente.

BIENESTAR: tiene dimensiones e indicadores que presentan características cuantitativas y de categoría dependiente, porque cambia en respuesta en a la variable Independiente.

3.3 Población, muestra y muestreo:

La investigación cualitativa implica seleccionar elementos para dicho enfoque.

3.3.1 Población:

Se tomó a la población adulta mayor de la ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao y la población de la ciudad difusa (rural) Toclla, Huaraz. Se estimó como criterio de inclusión hombre y mujeres que cuenten con educación básica completa.

3.3.2 Muestra

La muestra calculada para la ciudad de La Punta será de 115 personas mientras que la muestra en el centro poblado de Toclla será de 62 personas.

3.3.3 Muestreo

Se realizará un muestreo aleatorio simple, basado en Galindo-Domínguez H (2020).

- **Muestreo de la Punta**

$$n: \frac{Z^2 pqN}{NE^2 + Z^2 pq}$$

$$N= 972$$

$$E=0,08 \text{ (corresponde al 8\%)}$$

$$Z= 1.96 \text{ (nivel de confianza 95\%)}$$

$$p= 0.5 \text{ (porque no se ha realizado ningún estudio en la población)}$$

$$q= 1-p= 1-0,5=0,5$$

$$n: \frac{(1,96^2)(0,5)(0,5)(972)}{(972)(0,08^2) + (1,96^2)(0,5)(0,5)}$$

$$n: 130.01 = \mathbf{130}$$

CORRECCIÓN DE LA MUESTRA

$$n: \frac{no}{1 + \frac{no - 1}{N}}$$

N: Numero de la población

No: muestra

$$n: \frac{130}{1 + \frac{130 - 1}{972}} = \mathbf{115}$$

- **Muestreo de Toclla**

$$n: \frac{Z^2 pqN}{NE^2 + Z^2 pq}$$

N= 210

E=0,08 (corresponde al 8%) 201.68 1.34

Z= 1.96 (nivel de confianza 95%)

p= 0.5 (porque no se ha realizado ningún estudio en la población)

q= 1-p= 1-0,5=0,5

$$n: \frac{(1,96^2)(0,5)(0,5)(210)}{(210)(0,08^2) + (1,96^2)(0,5)(0,5)}$$

n: 87.68 = **87**

CORRECCIÓN DE LA MUESTRA

$$n: \frac{no}{1 + \frac{no - 1}{N}}$$

N: Numero de la población

No: muestra

$$n: \frac{87}{1 + \frac{87 - 1}{210}} = \mathbf{62}$$

3.3.4 Unidad de análisis

Adultos mayores en un rango de edad entre 65 a 90 años.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas de la recolección de datos serán:

- a) Observación: que implicó observar y medir datos a través de visitas planeadas a los lugares para identificar las características de acuerdo a los indicadores.

- b) Encuesta: la cual sirvió para recolectar datos a través de la opinión ciudadana del contexto donde habitan.

Los instrumentos de la recolección de datos serán:

- a) Ficha de observación

Se realizaron fichas donde se registró una descripción detallada del lugar para realizar el levantamiento según los indicadores presente en la variable de crono-urbanismo anexándose con imágenes de campo.

- b) Cuestionario

Fue adaptado de la Escala de Bienestar de Riff (1987) con 27 preguntas organizadas de manera aleatoria que definirán el objetivo para obtener información detallada de los encuestado sobre la variable de bienestar en el adulto mayor, el cual será validado con un análisis factorial exploratorio y a partir de esos resultados se realizará un análisis factorial confirmatorio.

3.5 Procedimientos:

FASE 1: Identificar la movilidad urbana en el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022

Paso 2: Se realizó la ficha de observación para realizar el levantamiento según los indicadores.

2.1 Se realizó el levantamiento de cuantos minutos se demora en llegar desde la residencia de los encuestados a los equipamientos más cercanos, dependiendo del tipo de transporte que empleen para desplazarse en su ciudad y la calidad de las vías por donde circulen, en Toclla.

2.2 Se realizó el levantamiento de equipamientos de salud en radios de 15 minutos

2.3 Se graficó en las fichas de observación los datos obtenidos

2.4 Se realizó el levantamiento de equipamientos de recreación en radios de 15 minutos

2.5 Se graficó en las fichas de observación los datos obtenidos

- 2.6 Se realizó el levantamiento de equipamientos de educación en radios de 15 minutos
- 2.7 Se graficó en las fichas de observación los datos obtenidos
- 2.8 Se realizó el levantamiento de equipamientos de comerciales en radios de 15 minutos
- 2.9 Se graficó en las fichas de observación los datos obtenidos
- 2.10 Se realizó el levantamiento de cuantos edificios de usos múltiples hay en radios de 15 minutos
- 2.11 Se graficó en las fichas de observación los datos obtenidos
- 2.12 Del mismo modo se llevó a cabo el levantamiento según los indicadores en el La Punta.
- 2.13 Se graficó los datos obtenidos en planos por equipamientos según sitios de análisis.

FASE 2: Demostrar el uso de la ciudad por parte de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022

Paso 1: Se realizó el cuestionario para medir el bienestar de la población

- 1.1 Se solicitó la participación voluntaria de la población en hogares.
- 1.2 Se les comunicó a los participantes que la información proporcionada será confidencial.
- 1.3 Se realizó la encuesta de manera individual en Toclla.
- 1.4 El evaluador estuvo presente en la lectura del instrumento solicitando sus datos y siguiendo con las preguntas de la ficha, además de resolver las dudas que pudieran surgir en el proceso.
- 1.5 Los encuestados respondieron en un rango del 1 al 6 según la escala de Likert como lo crean conveniente y una vez concluida la aplicación de la escala de bienestar, se agradeció a los participantes.
- 1.6 Del mismo modo se llevó a cabo el desarrollo de la encuesta en La Punta, de manera individual y voluntaria entre la población.

Paso 2: Se procesó la información de las encuestas en el programa SPSS (Software Estadístico) para determinar los niveles de bienestar en la población encuestada.

2.1 Según la escala de bienestar de Riff, se podrá obtener un puntaje máximo total de 162 puntos. Si se obtiene un puntaje:

- >104 pts. = Bienestar elevado
- 68 y 103pts. = Bienestar Alto
- 43 y 67 pts. = Bienestar moderado
- <42 pts. = Bienestar bajo.

2.2 Una vez obtenido el puntaje por encuesta se pasó a dividir entre el puntaje máximo a obtener, 162.

2.3 Se procesó la información de cada ficha de observación según equipamientos en el programa SPSS (Software Estadístico) para determinar si las ciudades son crono-urbanas.

2.3.1 Según el urbanista Carlos Moreno, se determinó los niveles de crono-urbanismo en las ciudades mediante un tiempo:

- <15 min. = Nivel bueno
- 15 < 30 min. = Nivel regular
- de 30 < 45 min. = Nivel malo
- >45 min. = Nivel muy malo.

Esto será calculado con la velocidad promedio de una persona caminando: 5km/h (según investigaciones en universidades de Reino Unido y Alemania) y en transporte: 50 km/h para avenidas y 30 km/h para calles y jirones (según el Decreto Supremo N° 025-2021-MTC).

2.3.2 Para poder comparar los resultados de los indicadores se transformó los puntajes obtenidos previamente a una escala de valor en donde el puntaje más alto obtuvo un índice de 4 mientras el más bajo un índice de 1.

- Bueno= 4 (Nivel bueno)

- Regular= 3 (Nivel regular)
- Malo=2, (Nivel malo)
- Muy Malo = 1, (Nivel muy malo)

2.3.3 Se determinó la calidad de las vías transformando los resultados obtenidos previamente a una escala de valor en donde una vía en mejor estado obtuvo un índice de 4 y una vía en estado deficiente tendrá un puntaje de 1. Esto se calculó mediante la clasificación de vías dada en la Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14

- Vía pavimentada = 4
- Vía no pavimentada = 3
- Vía trocha plana = 2
- Vía trocha carrozable = 1

2.3.4 Se determinó la influencia de la topografía transformando los puntajes obtenido previamente a una escala de valor donde el puntaje más elevado obtuvo una calificación de 4 y el más bajo una puntuación de 1, el cual será calculado según el Área de Edafología y Química de la Universidad de Extremadura (España)

- 0-2 % Pendiente llana = 4
- 2-8 % Pendiente ondulada = 3
- 8-16 % Pendiente fuertemente ondulada = 2
- 16-30 % Pendiente colinada = 1

2.3.5 Seguidamente se realizó un promedio aritmético entre los indicadores para obtener un valor por ficha.

2.3.6 Por último, se realizó un promedio aritmético entre las fichas por persona dividido entre el mayor puntaje posible a obtener, 4.

PASO 3: Se compararon los resultados estadísticos de los instrumentos en cada ciudad mediante la prueba paramétrica para datos independientes en la comparación de dos grupos en el programa SPSS.

3.1 Se analizaron los datos mediante la prueba T de Student (para probar que las medias de los dos grupos guardan relación).

3.2 Para determinar si la varianza entre ambas variables en ambas ciudades es o no la misma se empleó el test de Levene a través del programa SPSS.

3.3 Para concluir si la varianza es o no la misma, se graficaron los resultados del programa SPSS, donde si el p-valor es menor a 0,05; comprobaremos que la variabilidad en ambos grupos guarda relación (varianzas no homogéneas).

FASE 3: Analizar el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2021.

PASO 1: Análisis independiente de las variables en cada sitio de análisis en el programa SPSS.

1.1 Se realizó un análisis de correlación de Pearson con los resultados obtenido de las variables en Toclla, donde si mientras más cerca se encuentre el valor a 1 será el resultado positivo y mientras más cercano este a 0 se considerará que no las variables no guardan relación.

1.2 Para una mayor interpretación se realizó un diagrama de dispersión con los resultados obtenidos.

1.3 Del mismo se realizó la correlación de Pearson en la ciudad de La Punta y posteriormente un diagrama de dispersión.

FASE 4: Validación del instrumento

Se validó el cuestionario de Escala de Bienestar en el adulto mayor, por intermedio de jueces expertos en el tema, arquitectos urbanistas especializados en planificación urbana, que estudian la relación entra la ciudad y sus habitantes, priorizando el bienestar de los ciudadanos en dicho contexto.

- Arq. Carlos Bardales Orduña
- Arq. Karyna Achútegui
- Arq. Elena Reyes Vásquez

FASE 5: Divulgación de la investigación en la Revista

- Se elaboró el Informe de investigación que contemplara la elaboración de Introducción, Marco Teórico, Estudio de Caso, Metodología, Resultados, Discusiones, Conclusiones y Referencias Bibliográficas
- Se preparó el artículo para enviar a la Revista Urbano

3.6 Método de análisis de datos

Para la validación, se empleó la V de Aiken, un coeficiente que permite medir la importancia de cada ítem empleado en los instrumentos. Este será determinado por medio de jueces expertos en la materia.

Criterio de interpretación

Según Ecurra (1988) se pueden rescatar valores entre 0 y 1, donde a medida que el valor que se obtenga sea más elevado, se considerará que el ítem tendrá mayor validez de contenido.

En consecuencia:

- Si $V=0$, concluye un total desacuerdo en los ítems
- Si $V=1$, concluye un total acuerdo en todos los ítems
- Se necesita un nivel de $p<0.05$ para que un ítem sea considerado válido

$$V = \frac{S}{(n(c - 1))}$$

Donde:

S= sumatoria de si

Si= valor asignado por el juez i

n= número de jueces

c= número de valores en la escala de valoración

Tabla 1*Validación de jueces a través de la V de Aiken Cuestionario*

ITEM	SUFICIENCIA	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	TOTAL
P01	0.78	0.78	0.89	0.89	0.83
P02	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78
P03	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P04	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P05	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78
P06	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78
P07	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P08	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P09	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P10	0.67	0.67	0.78	0.67	0.69
P11	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P12	0.89	0.67	0.67	0.67	0.72
P13	0.89	0.89	0.89	0.67	0.83
P14	0.56	0.89	0.89	0.89	0.81
P15	0.89	0.56	0.67	0.67	0.69
P16	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P17	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P18	0.67	0.89	0.89	0.89	0.83
P19	0.89	0.67	0.67	0.67	0.72
P20	0.67	0.89	0.89	0.89	0.83
P21	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67
P22	0.78	0.67	0.67	0.78	0.72
P23	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78
P24	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
P25	0.78	0.78	0.89	0.89	0.83
P26	0.67	0.67	0.89	0.89	0.78
P27	0.67	0.67	0.78	0.78	0.72
Seguridad personal	0.81	0.81	0.83	0.83	
Relaciones sociales	0.85	0.81	0.83	0.81	
Control personal	0.81	0.81	0.83	0.79	
Autonomía	0.74	0.75	0.81	0.82	
TOTAL	0.81	0.79	0.82	0.82	0.81

Nota: Elaboración propia / Fuente: Ecurra (1988, p. 109)

Tabla 2*Validación de jueces a través de la V de Aiken Ficha de Observación*

ITEM	SUFICIENCIA	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	TOTAL
I01	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
I02	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
I03	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
I04	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
I05	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Multifuncionalidad	1.00	1.00	1.00	1.00	
Tiempo	1.00	1.00	1.00	1.00	
Calidad de vías	1.00	1.00	1.00	1.00	
TOTAL	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

Nota: Elaboración propia / Fuente: Ecurra (1988, p. 109)

3.7 Aspectos éticos

La identificación de los participantes evaluados fue confidencial, solo discutida con fines propios de la investigación, donde se evitará la irrupción en la intimidad de los encuestados, por los mismo que son personas vulnerables. Los participantes fueron previamente informados, mediante un consentimiento informado, donde a través de su firma dejaron constancia de conformidad al participar en el proceso de investigación. En el proceso de divulgación de la investigación se reservaron los datos personales de los participantes.

IV. RESULTADOS

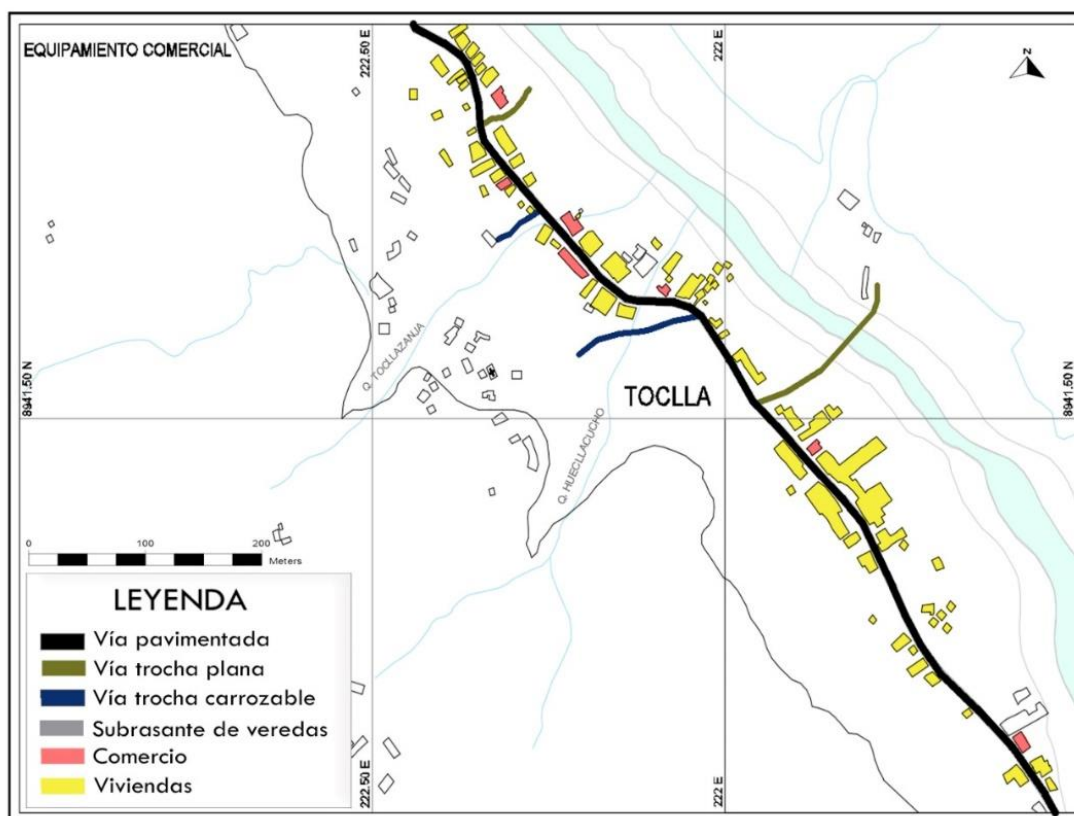
4.1 Desarrollo primer objetivo específico

Para desarrollar el primer objetivo específico Identificar la movilidad urbana en el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022, se realizó el levantamiento de las fichas de observación por equipamientos en ambos sitios de análisis, en Toclla entre el 13 hasta el 15 de abril y en La Punta entre el 14 hasta el 19 de abril.

4.1.1 Toclla

Figura 3

Mapa de resultados Equipamientos de Comercio, Toclla



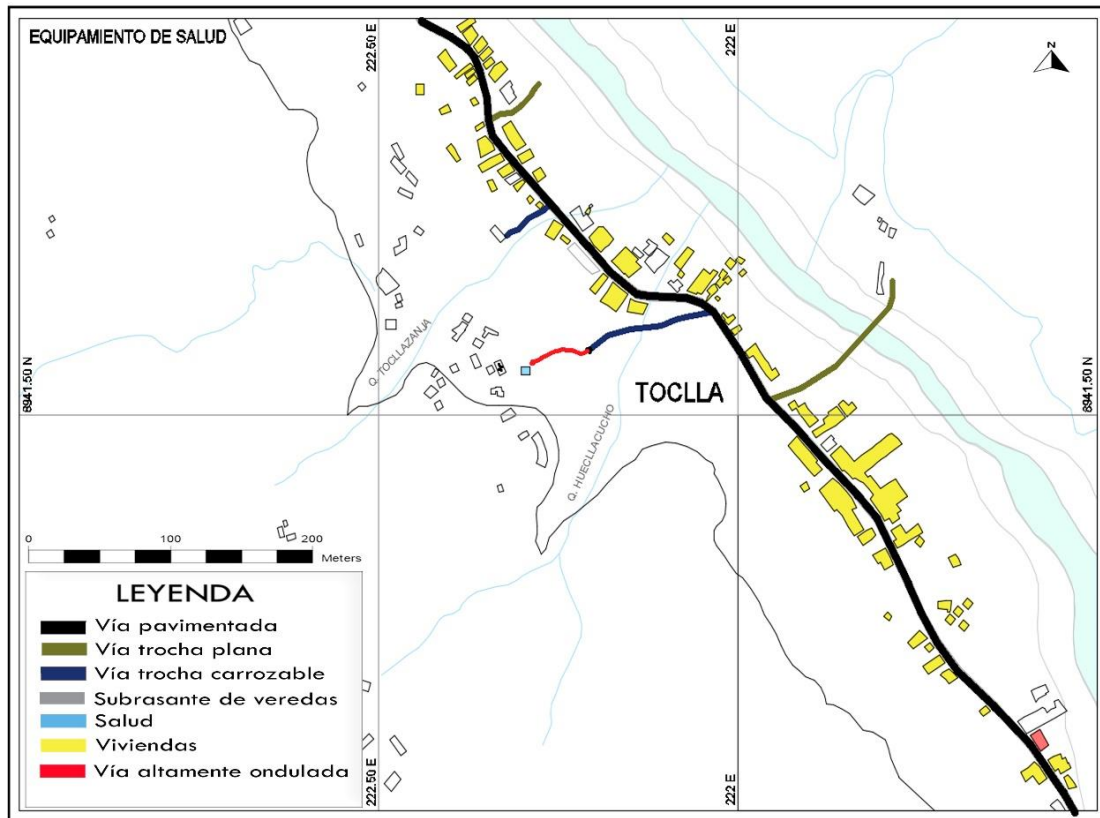
Nota: Elaboración propia levantamiento de fichas de observación

Primero se realizaron las fichas de equipamientos comerciales donde se obtuvo como resultado que existen diversos puntos de comercio en la zona, siendo todos ellos accesibles por la población, debido a que estos se encuentran dentro de radios menores a 15 minutos desde sus viviendas, que en su mayoría se encuentran alrededor de la carretera principal que atraviesa el centro poblado, de manera

peatonal, aunque en caminos de trocha, como en transporte público, mediante una vía asfaltada.

Figura 4

Mapa de resultados de Equipamientos de Salud, Toclla

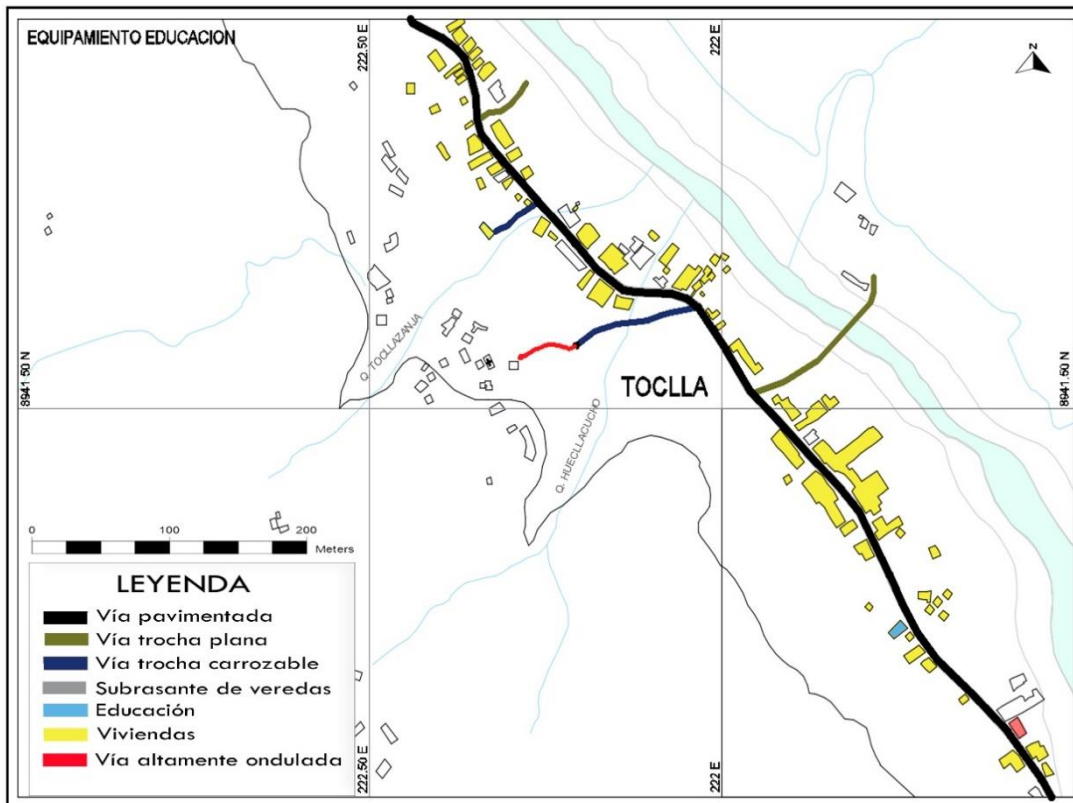


Nota: Elaboración propia levantamiento de fichas de observación

En segundo lugar se realizó el levantamiento de equipamientos de salud donde se obtuvo como resultado que en la zona no es del todo accesible, para trasladarse desde las viviendas al único equipamiento, presenta una deficiencia en la movilidad peatonal debido que, para llegar, los pobladores deben realizar un recorrido aproximado de 50 minutos, en lo cual influye la topografía ondulada, además de que si bien presenta un recorrido menor en transporte público esto se ve afectado en cierta parte por las curvas de nivel de la zona, debido a que solo llega a un punto específico y en adelante se tiene que caminar.

Figura 5

Mapa de resultados Equipamientos de Educación, Toclla

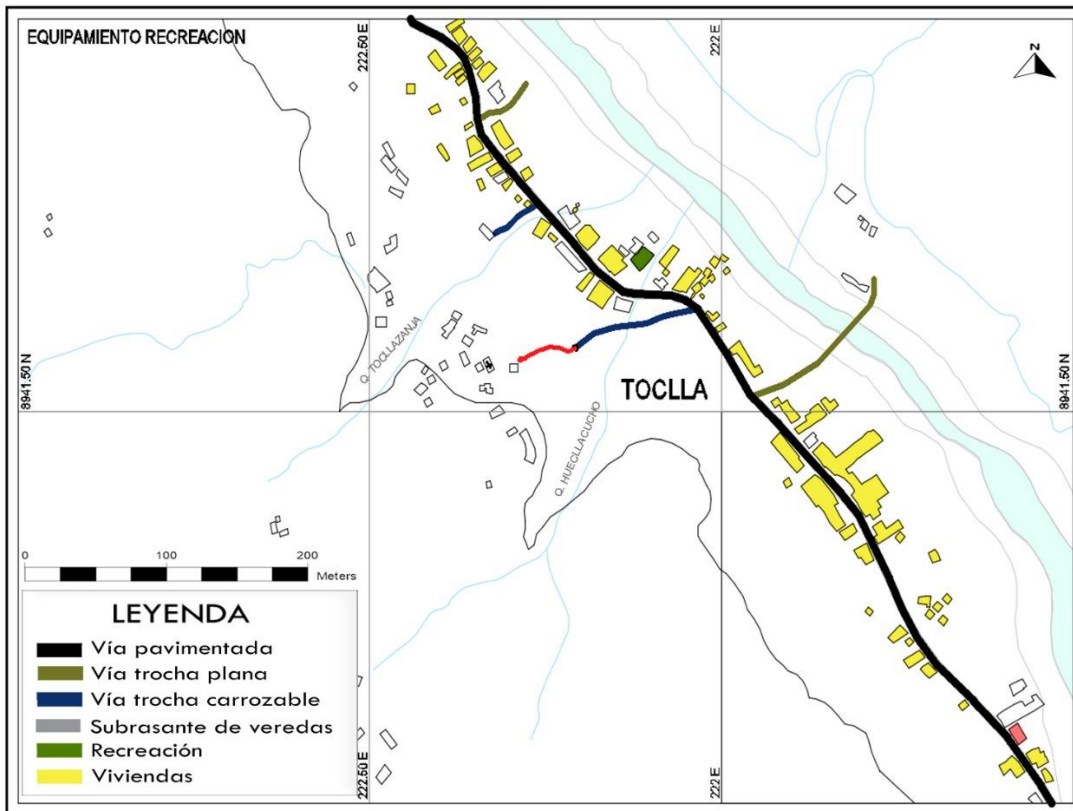


Nota: Elaboración propia levantamiento de fichas de observación

Seguidamente se levantaron las fichas de educación, donde se obtuvo como resultado que el acceso peatonal se encuentra dentro de un rango bueno, entre 10 a 15 minutos en su mayoría, por otro lado, el acceso de transporte público no es factible por la calidad de vía (trocha carrozable) y su pendiente fuertemente ondulada, dificultando el acceso de los pobladores desde su lugar de residencia.

Figura 6

Mapa de resultados Equipamientos de Recreación, Toclla



Nota: Elaboración propia levantamiento de fichas de observación

Luego se levantaron las fichas de recreación, donde se obtuvo como resultado que, como la cancha deportiva y plaza central que se encontraron, se encuentran accesibles desde diferentes puntos del sector para los adultos mayores; de manera peatonal y a través del transporte público, alrededor de una vía pavimentada, con una pendiente llana y un tramo corte de pendiente ondulada, debidamente acondicionada con veredas y rampas, esto debido al mismo emplazamiento de la ciudad.

Por último, se realizó el levantamiento de los equipamientos de usos múltiples, donde se obtuvo como resultado de las fichas de observación que la ciudad de Toclla no presenta equipamientos específicos destinados para este uso.

4.1.2 La Punta

Figura 7

Mapa de resultados Equipamiento de Comercio, La Punta

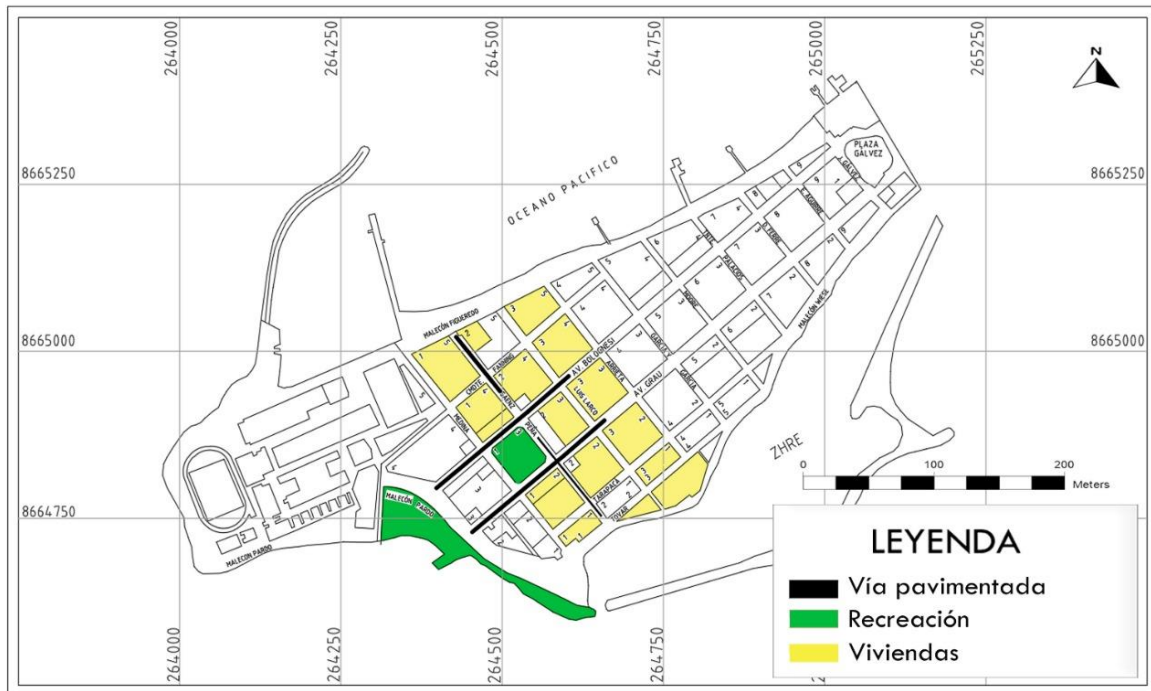


Nota: Elaboración propia levantamiento de fichas de observación

Primero se obtuvo como resultado que el acceso hacia los equipamientos de comercio en la zona es bueno, esto debido a que los puntos de comercio se encuentran cercanos y accesibles desde cualquier parte del distrito, esto a causa de que La Punta es un sitio turístico, lo cual hace que este tipo de equipamiento se encuentre dentro de un radio de 15 minutos, desde cualquier modo de transporte.

Figura 10

Mapa de resultados Equipamientos de Recreación, La Punta



Nota: Elaboración propia levantamiento de fichas de observación

También se obtuvo como resultado en cuanto a los equipamientos de recreación que son accesibles y en radios de 15 minutos para los adultos mayores, esto porque el distrito al ser un lugar turístico presenta distintos equipamientos recreativos, como malecones, miradores, plazas, parques, entre otros; siendo accesibles para sus pobladores.

Finalmente se obtuvo que en La Punta no existen equipamientos específicos que tengan función de usos múltiples, salvo por pandemia que se implementaron lugares temporales que recibían doble función para poder albergar un mayor número de personas, pero la distancia de un lugar a otro es lejana por ende no permite que la población pueda llegar a ellos en radios pequeños.

4.2 Desarrollo segundo objetivo específico

Para demostrar el segundo objetivo específico Demostrar el uso de la ciudad por parte de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Tochla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta,

Callao, 2022; se realizaron las encuestas para la variable de bienestar en ambos sitios de análisis.

Primero se llevó a cabo la encuesta en el Centro Poblado de Toclla, entre el 13 al 15 de abril, realizando la encuesta a 62 personas, adultos mayores entre 65 a 90 años, en su mayoría hombres, debido a la indisposición de las mujeres a participar. Luego se realizaron las encuestas en la ciudad de La Punta, entre el 14 al 19 de abril, a 115 octogenarios entre 65 a 90 años, que mostraron una mayor predisposición a responder el cuestionario y que en su mayoría se encontraban en los espacios públicos del distrito.

Posteriormente estos resultados fueron procesados en el programa SPSS, donde primero se realizó un análisis de fiabilidad para determinar la validez de la encuesta, obteniendo un resultado favorable, al realizar el Alpha y Cronbach y un análisis de Dos Mitades.

Tabla 3

Análisis de Fiabilidad Cuestionario

ANÁLISIS DE FIABILIDAD				
ALFA DE CRONBACH	Parte 1	Valor	,761	
		N de elementos	14 ^a	
	Parte 2	Valor	,589	
		N de elementos	14 ^b	
	N total de elementos			27
	COEFICIENTE DE	Longitud igual		,800
SPEARMAN-DOWN	Longitud desigual		,800	
DOS MITADES DE				
GUTTMAN			,794	

Nota: Elaboración propia / Fuente: SPSS

Luego se compararon dichos resultados con los obtenidos del levantamiento previo de las fichas de observación, mediante un análisis de medias entre variables, al mismo tiempo en ambos sitios de análisis.

Tabla 4*Análisis de medias entre Bienestar y Crono-urbanismo*

ADULTO MAYOR		N	Media	Desviación típ.	Error típ. De la media
BIENESTAR	TOCLLA	62	3,61	,491	,062
	LA PUNTA	115	3,70	,458	,043
CRONO- URBANISMO	TOCLLA	62	2,89	,319	,041
	LA PUNTA	115	2,82	,388	,036

Nota: Elaboración propia / Fuente: SPSS

Para comprobar la relación entre variables se empleó la Prueba de T-Student, mediante la prueba de Levene donde se obtuvo una significancia para ambas variables en el centro poblado de Toclla menor a 0,05; y de la misma manera que en la ciudad de La Punta, donde se obtuvo el mismo resultado.

Tabla 5*Prueba de Levene*

		PRUEBA DE LEVENE PARA LA IGUALDAD DE VARIANZAS	
		F	Sig.
BIENESTAR	Se han asumido varianzas iguales	4,996	,027
	No se han asumido varianzas iguales		
CRONO- URBANISMO	Se han asumido varianzas iguales	6,392	,012
	No se han asumido varianzas iguales		

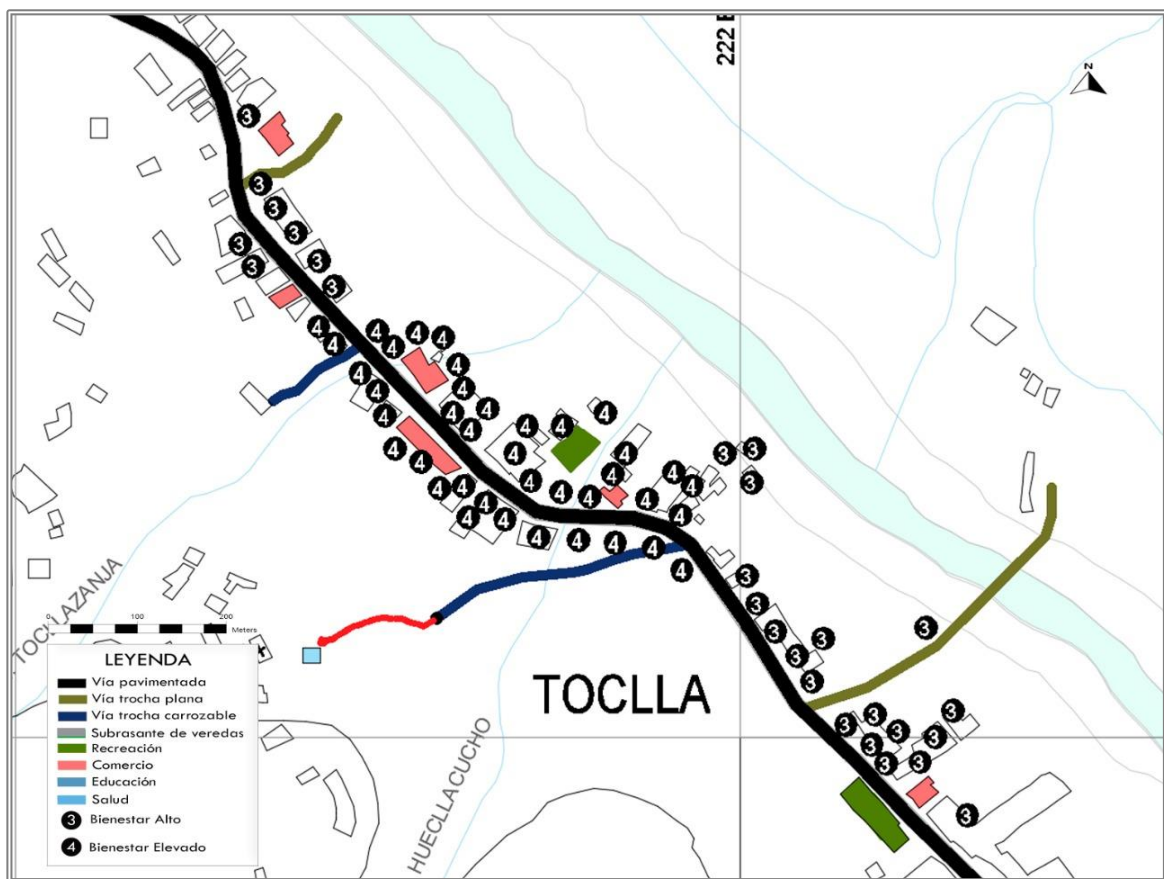
Nota: Elaboración propia / Fuente: SPSS

Para una mayor interpretación se realizó un mapeo por sitio de análisis para demostrar como el Centro Poblado de Toclla influye positivamente en el bienestar en los adultos mayores, permitiéndoles desarrollar su etapa de envejecimiento de forma activa, mediante la interacción social entre los pobladores, concediéndoles

en su mayoría y acorde a su edad, seguir desarrollándose de manera autónoma, al igual que en La Punta, donde se obtuvo que influye positivamente en el bienestar de los octogenarios, permitiéndoles desarrollándose dentro de la sociedad, brindándoles espacios de interacción en la ciudad que les permitan desarrollar su vejez de forma activa, esto de acuerdo a los resultados que se obtuvieron en las encuestas, donde los resultados obtenidos fueron 4= Bienestar elevado y 3=Bienestar alto.

Figura 11

Mapa de resultados Bienestar y Crono-urbanismo, Toclla



Nota: Elaboración propia / Levantamiento encuestas y fichas de observación

Figura 12

Mapa de resultados Bienestar y Crono-urbanismo, La Punta



Nota: Elaboración propia / Levantamiento encuestas y fichas de observación

4.3 Desarrollo objetivo general

Para desarrollar el objetivo general, Analizar el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2022; se realizó un análisis de correlación por separado, para ver cómo actúan las variables en ambos sitios de análisis, empleando los promedios de los datos obtenidos tanto en las encuestas como en las fichas de observación, para analizar cómo actúan las variables en cada ciudad y si son dependientes o independientes entre sí.

4.3.1 Toclla

Primero se analizó la correlación entre las variables en el centro poblado de Toclla, donde se obtuvo una correlación significativa de 0,01, demostrando que las variables guardan relación entre sí, es decir para los adultos mayores, de esta ciudad rural, el desarrollo de su vida cotidiana se ve asociado a una ciudad crono urbana, lo cual se ve influenciado en su bienestar general.

Tabla 6

Cuadro de Correlación de Pearson Toclla

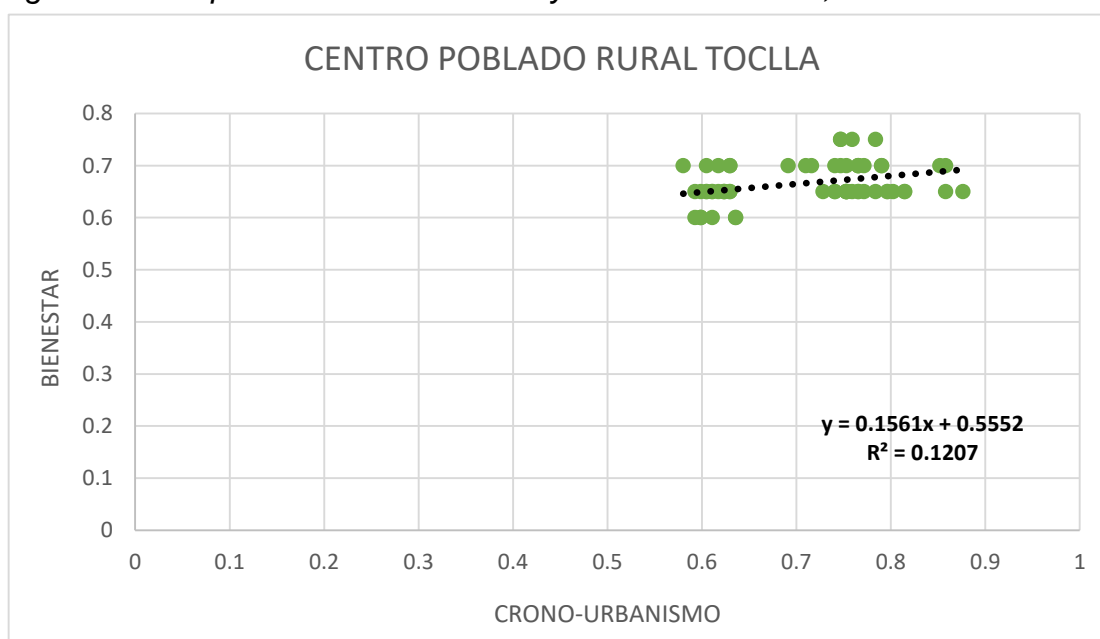
		BIENESTAR	CRONO-URBANISMO
BIENESTAR	Correlación de Pearson	1	,449**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	62	62
CRONO-URBANISMO	Correlación de Pearson	,449**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	62	62

Nota: Elaboración propia / Fuente: SPSS

Para una mayor interpretación se realizó un diagrama de dispersión, donde los resultados arrojaron la relación entre ambas variables, aunque esta no es muy fuerte, por lo que se obtuvo un 12% de relación, existe dependencia entre el bienestar de los adultos mayores y el crono urbanismo en el centro poblado de Toclla.

Gráfico 1

Diagrama de dispersión entre Bienestar y Crono-urbanismo, Toclla



Nota: Elaboración propia / Fuente: SPSS

4.3.2 La Punta

Después se analizó la correlación entre las variables en la ciudad de La Punta, donde los resultados demostraron que las variables en esta ciudad son independientes, es decir para los adultos mayores, de esta ciudad compacta, el desarrollo de su vida cotidiana no se ve influenciado por residir en una ciudad crono urbana, por ende, esto no influye en su bienestar.

Tabla 7

Cuadro de Correlación de Pearson, La Punta

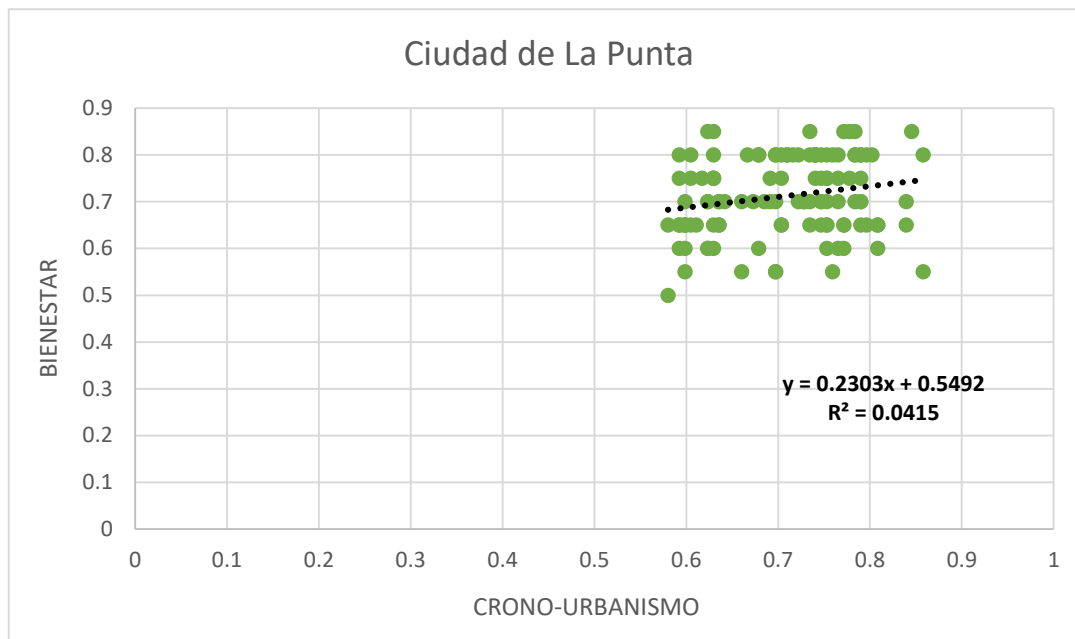
		BIENESTAR	CRONO-URBANISMO
BIENESTAR	Correlación de Pearson	1	,088
	Sig. (bilateral)		,348
	N	115	115
CRONO-URBANISMO	Correlación de Pearson	,088	1
	Sig. (bilateral)	,348	
	N	115	115

Nota: Elaboración propia / Fuente: SPSS

Para una mayor interpretación se realizó un gráfico de dispersión, donde los resultados arrojaron que las variables no influye la una en la otra, porque se obtuvo una relación del 4%, demostrando que no existe dependencia entre el bienestar de los adultos mayores y la ciudad crono urbana de La Punta.

Gráfico 2

Diagrama de dispersión entre Bienestar y Crono-urbanismo, La Punta



Nota: Elaboración propia / Fuente: SPSS

4.4 Demostración de Hipótesis

Luego de reunir y comparar los datos obtenidos de los instrumentos de análisis en la ciudad difusa (rural) de Toclla y la Ciudad compacta (metapólica) de La Punta y demostrar los objetivos específicos y el objetivo general planteados inicialmente, se puede comprobar la hipótesis planteada al inicio de la investigación, el bienestar en ambos sitios de análisis es aproximado. Sin embargo, al realizar un análisis por separado entre ambas variables, se demostró que en La Punta el crono urbanismo no influye en el bienestar de los adultos mayores, a diferencia de Toclla donde se comprobó que las condiciones crono urbanas de la ciudad afectan la vida cotidiana de los octogenarios, dependiendo el bienestar del crono urbanismo.

V. DISCUSIÓN

5.1 ¿Por qué en La Punta no es importante la relación entre bienestar y crono-urbanismo a diferencia de Toclla?

De los resultados obtenidos se infiere que el bienestar de los adultos mayores de la Punta no se ve influenciado por el crono-urbanismo, es decir, ellos se han adaptado al ritmo de vida de esta ciudad metapólica haciendo que caigan en una nueva rutina, donde ellos ya no tienen control o no se sienten responsables de cómo se pueda desarrollar su vida cotidiana, dejando en evidencia la tensión entre el habitar y el urbanismo, dando la contra a lo mencionado por Moreno (2016) que los factores que conformen una ciudad deberían permitir alcanzar el bienestar.

Pero a pesar de ser La Punta una ciudad que cuenta con condiciones crono urbanas, estas no son importantes para reflejar bienestar en ellos, confirmando la teoría de Alarcón-Riveros y Troncoso-Pantoja, (2020) de ver el apoyo social o familiar como uno de los factores más importantes para su estabilidad, abriendo nuevas perspectivas sobre que influye en el bienestar de los adultos mayores.

Según el estudio de Alvarez y Relaiza, (2020) los adultos mayores en Perú, pueden sobrellevar esta etapa generacional con estrategias afectivas, donde pueden buscar apoyo en terceros para sentirse seguros o estrategias cognitivas, basados en sus propios pensamientos o buscar apoyo espiritual, al existir en ellos un mayor sentimiento de fe aceptando los cambios que se generan en adelante para su vida, no permitiendo que esto desencadene en una situación de estrés o depresión.

El suceso más importante al llegar a esta edad es la jubilación, pero la ciudad no está preparada para apoyar en esta transición, porque no está pensada para todos sus habitantes, porque los adultos mayores ya no son vistos como personas independientes que pueden seguir aportando en la sociedad, por consiguiente, esto desencadena en una pérdida de identidad para ellos, porque buscan replantear su vida dejándose de ver a ellos como parte de lo que lo rodea.

Como sostiene Han (2010) todos los individuos desde una etapa joven, con la idea de superarse, se cargan de trabajo volviéndose dependientes y provocando en ellos agotamiento, agobio y estrés; por lo que repercute en su entorno interpersonal e intrapersonal, a corto y largo plazo. Sobre todo, en esta nueva sociedad neoliberal

donde al llegar a la tercera edad los mecanismos tecnológicos provocan un ritmo de vida más acelerado conllevando al fracaso culpándose a sí mismos de perder autoridad ante la sociedad.

La sociedad presenta un ritmo cansado enfocado en el trabajo, con el pensamiento de “superación” desde jóvenes, los habitantes de la Punta han encontrado puestos de trabajo en el Centro de Lima llegando a un tiempo caótico provocado por la movilidad. Según datos estadísticos de la organización Lima Cómo Vamos (2021) para dirigirse a su centro de labores los habitantes pueden demorar alrededor de 60 minutos en autobús, pero a pesar de este agotamiento continúan con la dependencia laboral permitiendo que su rutina ya no se desarrolle dentro de La Punta.

Es por ello que al llegar a la etapa de jubilación y quedarse sin su principal fuente de actividades, los adultos mayores pierden autonomía y métodos para seguir afrontando una vejez activa, porque su vida a lo largo de los años se desarrolló fuera de su hogar, se adaptaron a un ritmo más acelerado debido a la deficiencia de la movilidad en una escala mayor. Encontrándose frente a una realidad desconocida al tener un descanso forzoso en lo que queda de su vida, haciendo que esta se vuelva más soporífera.

La etapa de la jubilación trae consigo pérdidas significativas provocando un ritmo diferente en su vida cotidiana, anticipando sentir estrés debido a la pérdida de tiempo y actividades sociales, ante ello se necesita el acceso y creación de espacios múltiples comunitarios que fomenten actividades específicas mediante grupos de educación, cognitivas y físicas garantizando la vejez activa en el grupo etario, como menciona Tavares (2014) en su investigación, quien hace énfasis en la proximidad hacia equipamientos que fomenten la relación con personas de su edad; sin embargo, esto no se ve reflejado en los resultados obtenidos en La Punta, donde hay espacios de recreación pero no equipamientos comunitarios.

5.2 ¿CÓMO LA PUNTA Y TOCLLA GENERAN BIENESTAR EN LOS ADULTOS MAYORES?

La población de Toclla de alguna u otra manera mantiene la rutina que tuvo por muchos años, la cual se puede ver afectada por temas de salud en los adultos mayores; sin embargo, la ciudad les sigue permitiendo mantener su ritmo de vida,

brindándoles estabilidad, para saber cómo superar crisis, como organizar su tiempo libre, adaptarse a su entorno, seguir con su ritmo laboral, de acuerdo a como sus posibilidades se lo permitan, resumiéndose todo en calidad de vida y una vejez activa.

El ritmo lento de una ciudad como Toclá, influencia en el bienestar de los adultos mayores, porque les permite seguir viviendo en lo conocido, anticiparse a situaciones y no sentir ese cambio que significa la tercera edad. Esto no significa que no existan otros factores que influyen su bienestar; sin embargo, las condiciones crono-urbanas a las que ellos crecieron adaptados no se ven modificadas, haciendo que la cotidianeidad no se vea afectada, permitiéndoles sentirse personas autónomas dentro su círculo, siendo lo predecible lo mejor para ellos al llegar a esta edad concordando con lo mencionado por Carmona (2015).

En otro contexto, como el de Toclá, la jubilación es un transcurso menos acelerado debido a que los pobladores suelen ocuparse en actividades independientes, como la agricultura y ganadería, de tal manera que al llegar a la tercera edad sigue dependiendo de ellos el hecho de jubilarse o continuar su ritmo laboral, compartiendo participación entre ellos asegurando su subsistencia, debido a que existe proximidad física con su entorno por la misma proximidad espacial de la ciudad, implicando una constante interacción entre sí, concordando con lo expuesto por Hernández-Huayta (2016)

Por otro lado, según Hernández-Huayta (2016) las zonas de residencia emiten efectos de causa y consecuencia en el bienestar de los octogenarios en relación a su salud física, psicológica y cognitiva. No obstante, en los resultados obtenidos mediante la investigación se demuestra que en una ciudad metapólica como La Punta que a pesar de obtener un bienestar elevado y detectar que cuenta con condiciones crono-urbanas, estas no se afectan entre sí.

Esto puede generarse porque la gran mayoría desarrollo su rutina fuera de la ciudad, por ende, son otros los factores que afectan en su bienestar, al haber estado tanto tiempo enfocados en su trabajo cayendo en la monotonía, se perdieron momentos de interacción social, principalmente con su familia y amigos. Con el pasar de los años llegan a una edad que tienen que renunciar al estilo de vida

caótico, buscando una mejor calidad de vida para ellos debido a su edad avanzada encontrando otros factores que se vuelven generadores de bienestar en su nuevo estilo de vida.

Dentro de la encuesta realizada por la organización Lima Cómo Vamos (2021) se obtuvo que dentro de los principales problemas que afectan la calidad de vida en los adultos mayores, están temas como la inseguridad ciudadana llevando un porcentaje mayoritario del 66.6%, seguido de la contaminación en los espacios públicos con 31.3%, además temas éticos como la corrupción en servidores públicos y por último el acceso a equipamientos de salud.

De esto se puede deducir que tiene gran afectación en ellos los temas éticos y morales, como lo mencionaban Bakshi y Bhattacharyya (2021) debido a que a esta edad se vuelven más susceptibles y empiezan a emitir con mayor frecuencia juicios de valores sobre lo que sucede en su entorno, buscando una sociedad más justa porque al llegar a esta edad empiezan a analizar donde están desarrollando su vida ellos y su familia.

Por último un tema importante que afecta a su calidad de vida es la salud, debido a la falta de accesibilidad del equipamiento, como resalta Molinero, Salguero y Márquez (2021) las enfermedades son responsables en la pérdida del aspecto físico y psicológicos de los adultos mayores, por ello se presenta como un factor importante para encontrar su bienestar llevándolos incluso a dejar de concebirse como personas autónomas, debido a la evaluación y pensamiento negativo llevando a que se consideren débiles en una sociedad activa.

VI. CONCLUSIONES

Como primera conclusión se afirma que el crono-urbanismo se puede presentar en ciudades distintas, tanto en una ciudad difusa (rural) como Toclla y una ciudad compacta (metapólica) como La Punta, a pesar de las diferencias en cuanto a urbanismo entre ellas, debido a que ambos poseen diferentes estilos de vida, mientras La Punta, Callao se lleva un ritmo de vida más agitado; en Toclla, Huaraz la vida es más calmada.

Sin embargo, se llegaron a encontrar deficiencias urbanas como es el caso de Toclla, donde no se encontraron equipamientos de salud que cubran las necesidades básicas de todos los adultos mayores, así como la accesibilidad debido a la topografía del lugar y a la falta de movilidad urbana no se podía acceder a la atención medida. Por otro lado, en La Punta donde el déficit de equipamientos para usos múltiples, unas de las principales características de la ciudad de los 15 minutos.

En segundo lugar, la población adulta mayor goza de un bienestar elevado en ambas ciudades debido a que su estilo de vida se caracteriza por tener una vejez activa, continuar siendo personas autónomas que cuentan con el apoyo y compañía de sus familiares o personas de su misma edad, permitiéndoles seguir disfrutando experiencias que cumplen con las necesidades básicas del adulto mayor al llegar a una etapa de envejecimiento.

Por último, se comprobó que el bienestar en los adultos mayores no depende del crono-urbanismo en una ciudad compacta (metapólica) como la Punta donde las variables actúan de manera independiente, a diferencia una ciudad difusa (rural) como Toclla, a pesar que se obtuvo en ambos sitios de análisis resultados de bienestar elevado en los octogenarios.

VII. RECOMENDACIONES

Primero se debe empezar a tener en cuenta a los adultos mayores al momento de diseñar una ciudad, si una de las principales características de un urbanismo sostenible es garantizar el bienestar de todas las personas, entonces se tiene que empezar a verlas como eje principal para su desarrollo y que cumplan con sus necesidades de trabajo, educación, alimentación, recreación y salud.

En el caso específico de Toclá, se debe tener en cuenta la movilidad hacia los equipamientos básicos al contar con una topografía en su mayoría ondulada, se tiene que tener en cuenta la accesibilidad de los adultos mayores a el equipamiento de salud, donde por la misma escala de ciudad, solo se cuenta con una Posta Medica, entonces esta se debe ubicar en un punto central al cual puedan acceder en caso de emergencias de manera rápida desde todos los tipos de vías.

Por el lado de La Punta se necesita empezar a crear equipamientos de usos múltiples que aporten en el bienestar físico, emocional y psicológico de los adultos mayores, donde no solo puedan compartir experiencias con personas de su misma edad, sino que les brinden herramientas que les permitan seguir visualizándose como personas activas y autónomas dentro de su ciudad, tanto física como cognitivamente.

Finalmente se recomienda en el Centro poblado de Toclá y la ciudad urbana de La Punta la creación de espacios polivalentes, multifuncionales donde se pueda interactuar, aprender, convivir, integrar y socializar entre ellos, además la planificación urbana de las ciudades debe dejar de ser segregadas e incentivar el recorrido de los usuarios a través de equipamientos, creando micro-ciudades autosustentables dentro de la gran urbe, sin romper el ritmo de vida sino descentralizando las ciudades compactas y permitiendo las conexiones humanas para una mejor habitad.

REFERENCIAS

- Alarcón, J. (2020). La ciudad compacta y la ciudad dispersa: Un enfoque desde las perspectivas de convivencia y sostenibilidad. *Revista San Gregorio*, 1(39), 1-14. Recuperado de: <https://doi.org/10.36097/rsan.v1i39.1352>
- Alarcón-Riveros, M., & Troncoso-Pantoja, C. (2020). *Bienestar psicológico en personas mayores del sur de Chile | Gaceta Médica Boliviana*. Recuperado de: <https://doi.org/10.47993/gmb.v43i2.178>
- Alonso Palacio, L. M., Ríos, A. L., Caro de Payares, S., Maldonado, A., Campo, L., Quiñonez, D., & Zapata, Y. (2010). Percepción del envejecimiento y bienestar que tienen los adultos mayores del Hogar Geriátrico San Camilo de la ciudad de Barranquilla (Colombia). *Revista Salud Uninorte*, 26(2), 250-259.
- ALVAREZ, E. y RELAIZA, M. (2020). Estrategias de afrontamiento frente al estrés en adultos mayores. Centro Integral del Adulto Mayor. Lambayeque. 2020. *Repositorio Universidad Nacional Pedro Ruíz Gallo*. Recuperado de: https://repositorio.unprg.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12893/9887/Alvarez_Estela_Amelia_y_Relaiza_Llacsahuanga_Mar%c3%ada_de_los_%c3%81ngeles.pdf?sequence=1&isAllowed=yhttps://repositorio.unprg.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12893/9887/Alvarez_Estela_Amelia_y_Relaiza_Llacsahuanga_Mar%c3%ada_de_los_%c3%81ngeles.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Alves, L. A. (2020). Reestruturação urbana em tempos de pandemia. *I Seminário Nacional - Urbanismo, Tempo e Espaço*, 1(1), Article 1. Recuperado de: <https://rppc.emnuvens.com.br/urbanismo/article/view/458>
- Ascher, F. (1997). Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 77(1), 112-122. Recuperado de: <https://doi.org/10.3406/aru.1997.2145>
- Bakshi, T., & Bhattacharyya, A. (2021). Socially Distanced or Socially Connected? Well-being through ICT Usage among the Indian Elderly during COVID-19. *Millennial Asia*, 12(2), 190-208. Recuperado de: <https://doi.org/10.1177/0976399621989910>

- Bianchi, C. (2021). Exploring how internet services can enhance elderly well-being. *Journal of Services Marketing*, 35(5), 585-603. Recuperado de: <https://doi.org/10.1108/JSM-05-2020-0177>
- Carmona, S. (2011). *El apoyo y la convivencia como predictores de bienestar en la vejez* | Revista *Kairós-Gerontología*. Recuperado de: <https://revistas.pucsp.br/index.php/kairos/article/view/6925>
- Carmona, S. (2015). La contribución de la vida social al bienestar en la vejez. *Entreciencias: Diálogos en la Sociedad del Conocimiento*, 3(8), 393-401.
- Castro, J. C. C., & Corredor, J. A. C. (2016). Interacción de adultos mayores en redes sociales virtuales (facebook) y su relación con el bienestar subjetivo. *Revista Iberoamericana de Psicología: Ciencia y Tecnología*, 9(2), 61-71.
- Ferrada Mundaca, L., & Zavala Gutiérrez, M. (2014). PSYCHOLOGICAL WELL-BEING: ACTIVE ELDERLY THROUGH VOLUNTEERING. *Ciencia y enfermería*, 20(1), 123-130. Recuperado de: <https://doi.org/10.4067/S0717-95532014000100011>
- Gasnier, A. (2013). *Mobilités et politiques spatio-temporelles Vers un chrono-urbanisme et une articulation cohérente des temps de la ville ?* Recuperado de: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00839918>
- Geli, C. (2018). "Ahora uno se explota a sí mismo y cree que está realizándose". *EL PAIS*. Recuperado de: https://elpais.com/cultura/2018/02/07/actualidad/1517989873_086219.html
- Guillén, F., & Angulo, J. (2016). Análisis De Rasgos De Personalidad Positiva Y Bienestar Psicológico En Personas Mayores Practicantes De Ejercicio Físico Vs No Practicantes. *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 11(1), 113-122.
- Gwiazdzinski, L. (2013). Quel temps est-il ? Eloge du chrono-urbanisme. *Vues sur la Ville*, n°30, pp.2.
- Gwiazdzinski, L. (2014). Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains, les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malléable. *URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable*, 1(16), 179.
- Herencia, E. R., & Herencia, M. R. (2020). A 15 minutos de Los Asperones. *UMÁTICA. Revista sobre Creación y Análisis de la Imagen*, 3, Article 3. Recuperado de: <https://doi.org/10.24310/Umatica.2020.v2i3.11195>

- Hernandez-Huayta, J., Chavez-Meneses, S., & Carreazo, N. Y. (2016). Salud y calidad de vida en adultos mayores de un área rural y urbana del Perú. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 33, 680-688. Recuperado de: <https://doi.org/10.17843/rpmesp.2016.334.2551>
- Kahatt, S. S. (2021). Los retos urbanos en Lima. Movilidad y espacios públicos contra la desigualdad. *Arquitextos*, 35, 37-48. Recuperado de: <https://doi.org/10.31381/arquitextos.v0i35.3890>
- Kim, E. S., Kubzansky, L. D., Soo, J., & Boehm, J. K. (2017). Maintaining Healthy Behavior: A Prospective Study of Psychological Well-Being and Physical Activity. *Annals of Behavioral Medicine*, 51(3), 337-347. Recuperado de: <https://doi.org/10.1007/s12160-016-9856-y>
- Mardones-Fernández, N. M.-F. de, Luque-Valdivia, J., & Aseguinolaza-Braga, I. (2020). La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad postCOVID-19? *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(205), 653-664. Recuperado de: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.13.1>
- Mejía, K. M. (2017). La importancia de los grupos de adultos mayores para el mejoramiento de las relaciones interpersonales. *Poiésis*, 1(33), 21-25. Recuperado de: <https://doi.org/10.21501/16920945.2493>
- Mesa-Fernández, M., Pérez-Padilla, J., Nunes, C., & Menéndez, S. (2019). *SciELO - Brasil—Bienestar psicológico en las personas mayores no dependientes y su relación con la autoestima y la autoeficacia*. Recuperado de: <https://www.scielo.br/j/csc/a/QVKmhLGvNQ7XqjjNrBxJy3x/?lang=es>
- Miralles-Guasch, C., & Sardà, O. M. (2013). Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 501-510.
- Molinero, O., Salguero, A., & Márquez, S. (2021). Perceived Health, Depression and Psychological Well-Being in Older Adults: Physical Activity and Osteoarticular Disease. *Sustainability*, 13(15), 8157. Recuperado de: <https://doi.org/10.3390/su13158157>
- Moreno, C. (2016, octubre 7). La ciudad del cuarto de hora: Por un nuevo crono-urbanismo. *LA.Network*. <https://la.network/la-ciudad-del-cuarto-hora-nuevo-crono-urbanismo/>

- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. Recuperado de: <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Naciones Unidas. (2019). *Envejecimiento | Naciones Unidas*. United Nations; United Nations. Recuperado de: <https://www.un.org/es/global-issues/ageing>
- Pradel, B. (2018). *L'aménagement de l'espace dans l'ère du temps: Vers un urbanisme polyrythmique ?*
- Queirolo, S. A. Q., Barboza-Palomino, M., & Ventura-León, J. (2020). Medición de la calidad de vida en adultos mayores institucionalizados de Lima (Perú). *Enfermería Global*, 19(4), 259-288. Recuperado de: <https://doi.org/10.6018/eglobal.420681>
- Reyes, M. F., Altamar, P., Aguirre, M., & Murillo, D. (2014). *Bienestar en personas mayores en situación de pobreza: Determinantes y significados | Revista de Psicología*. Recuperado de: <https://doi.org/10.5354/0719-0581.2014.36151>
- Riverón, K. R., & Jocik, G. J. (2013). Sociedad Y Persona Adulta Mayor. Significados Para Percibir Bienestar Subjetivo. *Revista de Ciencias Sociales (Cr)*, III(141), 87-95.
- Ruiz-Domínguez, L.-C., & Blanco-González, L. (2019). Bienestar psicológico y medios de intervención cognitiva en el adulto mayor. *Archivos Venezolanos de Farmacología y Terapéutica*, 38(5), 596-599.
- Scudellari, J., & Staricco, L. (2020). *Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level: Journal of Urban Design: Vol 25, No 6*. Recuperado de: <https://doi.org/doi.org/10.1080/13574809.2019.1625706>
- Scudellari, J., Staricco, L., & Vitale Brovarone, E. (2020). Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level. *Journal of Urban Design*, 25(6), 675-696. Recuperado de: <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1625706>
- Tijeras, E., Gonzáles-García, L., & Postigo, S. (2020). *Relación entre el apoyo social, la satisfacción de las necesidades psicológicas básicas y el bienestar en adultos mayores | European Journal of Health Research*. Recuperado de: <https://doi.org/10.30552/ejhr.v6i2.211>

Yang, H., Wu, Y., Lin, X., Xie, L., Zhang, S., Zhang, S., Ti, S., & Zheng, X. (2021). Internet Use, Life Satisfaction, and Subjective Well-Being Among the Elderly: Evidence From 2017 China General Social Survey. *Frontiers in Public Health*, 9, 706. Recuperado de: <https://doi.org/10.3389/fpubh.2021.677643>

ANEXOS

ANEXO 1

Matriz de Consistencia

TÍTULO	PREGUNTA	OBJETIVO	HIPÓTESIS
BIENESTAR Y CRONO-URBANISMO EN ADULTOS MAYORES. EL CASO RURAL DE TOCLLA Y LA METÁPOLIS DE LA PUNTA, 2021	GENERAL ¿El crono-urbanismo servirá de igual manera para aumentar el bienestar de los adultos mayores sin importar que fuera una ciudad difusa rural o una ciudad compacta (metapólica) en el 2021?	O. GENERAL Analizar el bienestar de los adultos mayores en relación a las condiciones crono-urbanísticas en una ciudad difusa (Toclla, Huaraz) y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao, 2021.	Las teorías sobre crono-urbanismo presentan que este modelo de ciudad solo se puede implementar en una ciudad compacta, pero al encontrar una homogeneidad en cuanto a lineamientos crono-urbanos, entre la ciudad difusa (rural) Toclla, Huaraz y una ciudad compacta (metapólica) La Punta, Callao; se espera que el bienestar en la población adulta mayor sea aproximado, independientemente de la escala de ciudad que presenta cada uno.

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 2

Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES	AUTORES DE REFERENCIA	DIMENSIONES	AUTORES DE REFERENCIAS	SUB-DIMENSIONES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES	PREGUNTAS DE INSTRUMENTO	INSTRUMENTO
C R O N O U R B A N I S M O	<ul style="list-style-type: none"> - Mardones Fernández de Valderrama - Luque Valdivia José - Aseguinolaza Braga Izaskun - Kahatt Sharif S. 	MOVILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - Osman Robert - Vladimir Ira - Troyano Jakub - Kahatt Sharif S. 		La movilidad supone la integración del transporte público motorizado, no motorizado y peatonal (inclusivo) eco amigable donde el caminar es el eje principal.		I1: Tiempo	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuántos minutos demora en llegar en vehículos motorizados a los equipamientos más cercanos desde su residencia? • ¿Cuántos minutos demora transportarse caminando a los equipamientos más cercanos desde su residencia? 	Levantamiento observación
							I2: Calidad de vías	<ul style="list-style-type: none"> • ¿En cuántos m/m recorre en un camino pavimentado, no pavimentado, trocha plana o trocha carrozable hacia los equipamientos más cercanos desde su residencia? • ¿ En cuántos m/m recorre en una pendiente llana, ondulada, fuertemente ondulada o colinada hacia los equipamientos más cercanos desde su residencia 	Levantamiento observación

		USOS MULTIPLES	- Gwiazdzinski Luc - Gasnier Arnaud - Kahatt Sharif S.		Los servicios básicos y los espacios multifuncionales se han dispuesto por décadas para ahorrar el tiempo en el ritmo de la vida cotidiana, fomentando la interacción e integración ciudadana promoviendo el sentido de permanencia.		13: Distancia 14: Equipamientos 15: Multifuncionalidad	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuántos equipamientos de salud hay en un radio de 15 minutos? • ¿Cuántos equipamientos educación hay en un radio de 15 minutos? • ¿Cuántos equipamientos de recreación hay en un radio de 15 minutos? • ¿Cuántos equipamientos comerciales hay en un radio de 15 minutos? • ¿Cuántos equipamientos de edificios múltiples hay en un radio de 15 minutos? 	Levantamiento observación
--	--	----------------	---	--	--	--	---	---	---------------------------

VARIABLES	AUTORES DE REFERENCIA	DIMENSIONES	AUTORES DE REFERENCIAS	SUB-DIMENSIONES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	INDICADORES	PREGUNTAS DE INSTRUMENTO	INSTRUMENTO
B I E N E S T A R	- Hernandez-Huayta -Ruiz-Domínguez & Blanco- -González Molinero et al.	AUTONOMIA SOCIAL	-Riverón & Jocik - Reyes et al. - Ferrada Mundaca & Zavala Gutiérrez - Castro & Corredor - Bakshi & Bhattacharyya		Sentirse personas autónomas para seguir aportando con sus conocimientos en la sociedad les brinda seguridad para continuar con su vida cotidiana.		16: Seguridad Personal	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Tu ciudad influye positivamente en tu vida cotidiana? • ¿Te sientes seguro y positivo en la ciudad dónde vives? • ¿Cambiarías tu lugar de residencia? • ¿Te gusta el ritmo de tu vida dentro de la ciudad? • ¿Te sientes decepcionado del estilo de vida que llevas en tu ciudad? • ¿Te sientes orgullosos de quien eres y la vida que llevas en tu ciudad? 	Encuesta
							17:Autonomía	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se siente una persona autónoma dentro de la ciudad? • ¿Le preocupa que su entorno evalúe las experiencias de su vida cotidiana? 	Encuesta

**B
I
E
N
E
S
T
A
R**

Hernandez-Huayta (2016)
Ruiz-Domínguez & Blanco-González (2019)
Molinero et al. (2021)

VEJEZ ACTIVA

- Alonso Palacio et al.
- Ferrada Mundaca & Zavala Gutiérrez
- Guillén & Angulo
- Hernandez-Huayta et al.
- Mejía
- Kim et al.
- Ruiz-Domínguez & Blanco-González
- Ruiz-Domínguez & Blanco-González
- Molinero et al.

Fomenta la vida activa a través su control personal, consiguiendo beneficios físicos y en su salud psicológica disminuyendo los niveles de estrés.

18: Control personal

- ¿Le preocupa la percepción que puede tener su entorno sobre su vida diaria en la ciudad?
- ¿Juzga su estilo de vida según su criterio y no por el de su entorno?
- ¿Confía en sus decisiones incluso si son contrarias al de su entorno?
- ¿La ciudad le genera confianza para opinar libremente?
- ¿A menudo cambia sus decisiones si su entorno está en desacuerdo?
- ¿Le permite la ciudad manejar la responsabilidad de su vida diaria?

- ¿Sientes que la ciudad te permite seguir desarrollándote?
- ¿Has intentado realizar cambios en tu estilo de vida dentro de la ciudad?
- ¿Sientes que tu ritmo de vida en la ciudad está bien?
- ¿Te permite la ciudad tener nuevas experiencias que te ayuden a superarte?
- ¿Comparte en grupo durante las actividades físico-recreativas?
- ¿La ciudad te ha impulsado a desarrollarte como persona autosuficiente?
- ¿La ciudad le permite realizar actividades físico-recreativas?

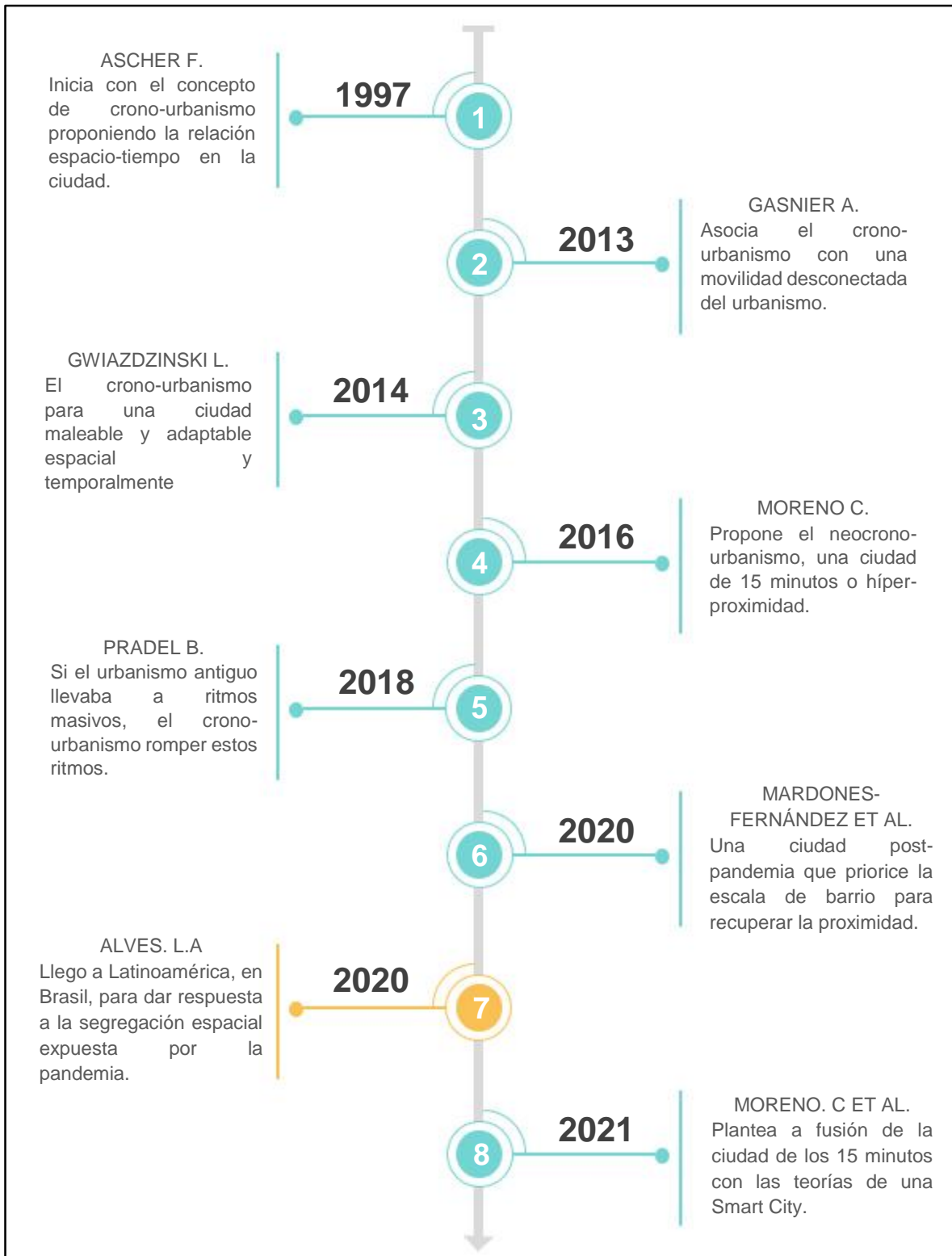
Encuesta

APOYO SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Carmona - Riverón & Jocik - Reyes et al. - Ruiz-Domínguez & Blanco-González - Alarcón-Riveros & Troncoso-Pantoja - Bianchi 	<p>Las relaciones sociales les brindan estabilidad emocional y psicológica, mediante la interacción social con su entorno familiar y amical.</p>	I9: Relaciones sociales	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Tu ciudad te permite compartir experiencias con amigos? • ¿La ciudad te permite interactuar con tu entorno? • ¿Sientes que tu entorno aporta positivamente en tu vida? • ¿Sientes que la población de tu ciudad se relaciona mejor que tú? • ¿La ciudad te permite experimentar relaciones cercanas y de confianza? • ¿Confías en tu entorno? 	Encuesta
--------------	---	--	-------------------------	---	----------

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 3


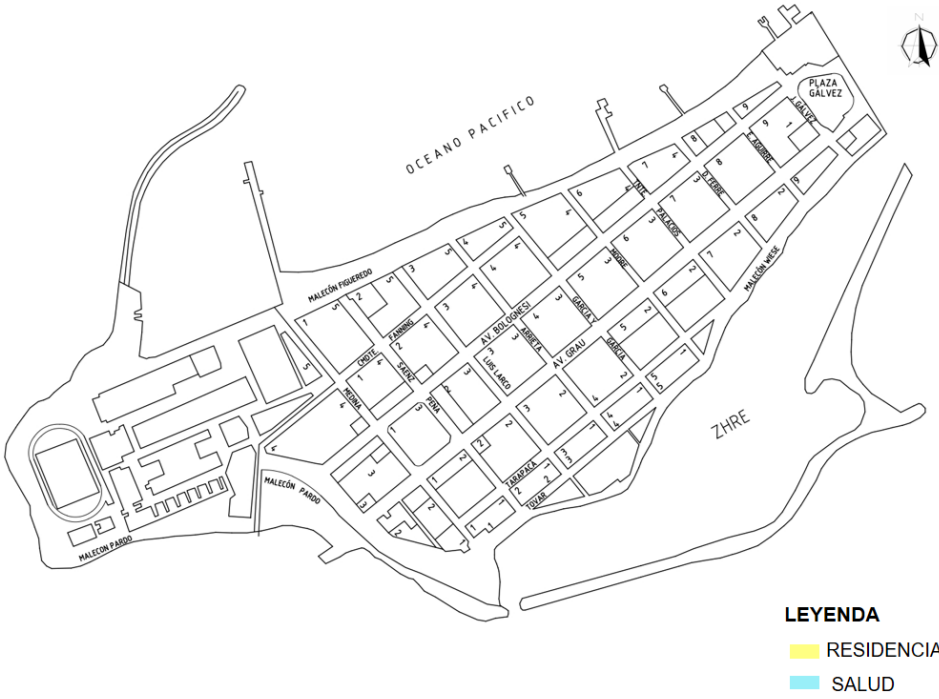
Línea de tiempo: Antecedentes crono-urbanismo



Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 4


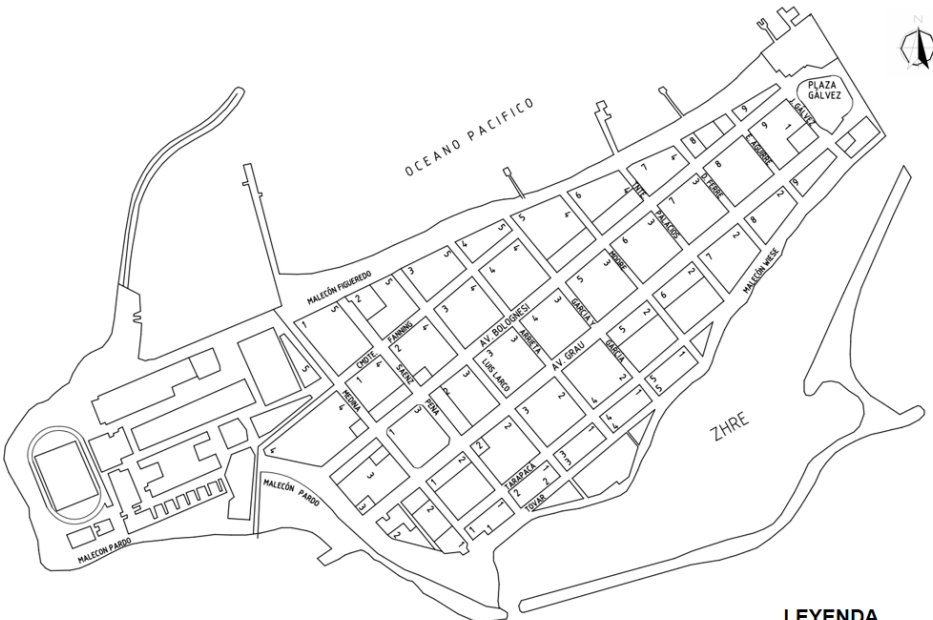
Ficha de observación F01-A: Ficha Equipamientos de Salud

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
<p>NOMBRE: DIRECCIÓN:</p>			
<p>EQUIPAMIENTO DE SALUD</p> 			
		LEYENDA DE MOVILIDAD	VALOR
		<p>CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h</p> <p>10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/></p> <p>15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/></p>	
		<p>TRANSPORTE PÚBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h</p> <p>10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/></p> <p>15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/></p>	
		<p>CALIDAD DE VÍA:</p> <p>VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/></p> <p>VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/></p>	
		<p>TOPOGRAFÍA</p> <p>LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/></p> <p>FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/></p> <p>ONDULADO <input type="checkbox"/></p>	
		ANEXOS	PROMEDIO
		<p>CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:</p>	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 5


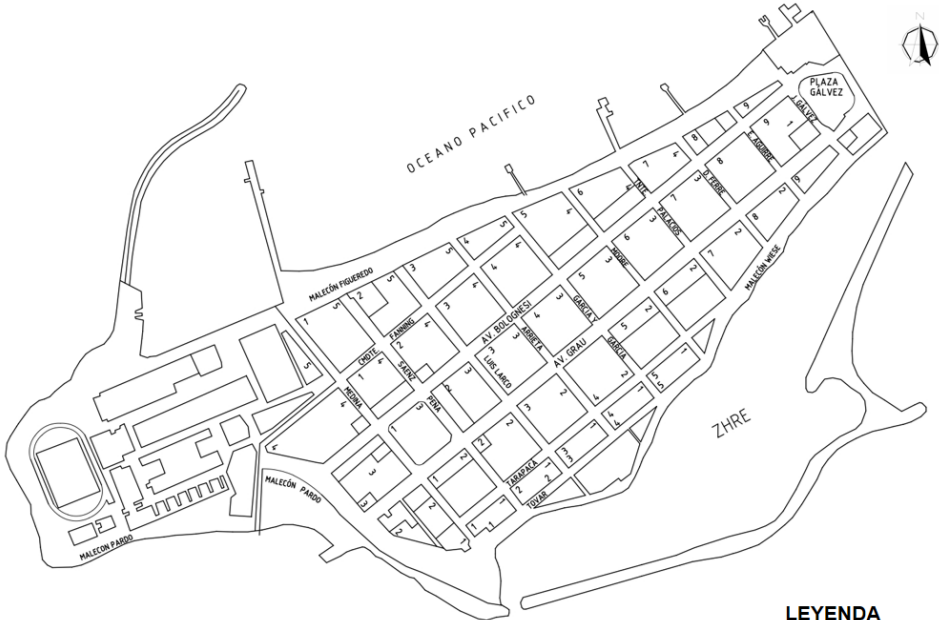
Ficha de observación F02-A: Ficha Equipamientos de Recreación

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:			
EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN		LEYENDA DE MOVILIDAD	
		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/> ONDULADO	
		ANEXOS	
		PROMEDIO	
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 6


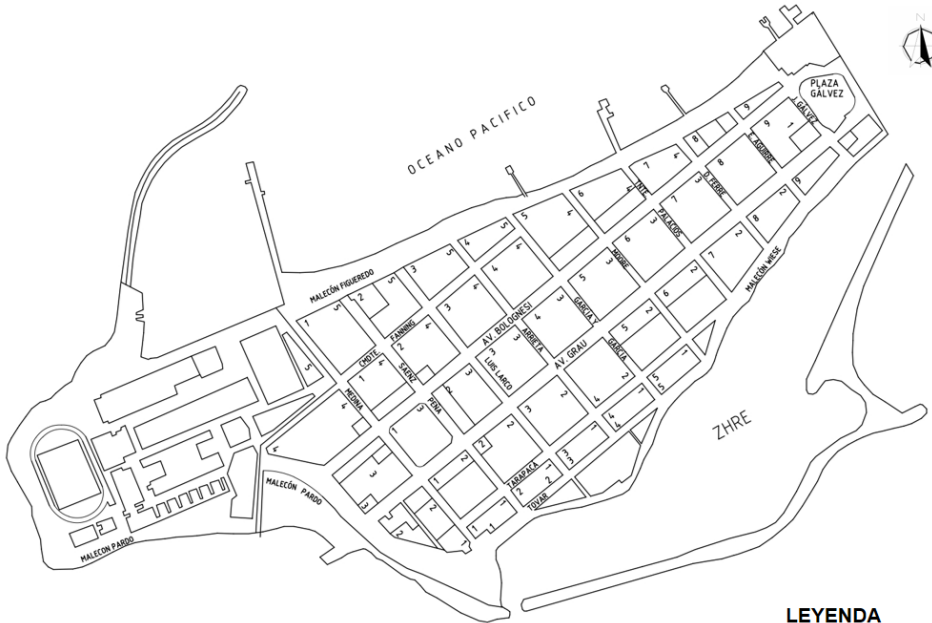
Ficha de observación F03-A: Ficha Equipamientos de Educación

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:		LEYENDA DE MOVILIDAD	
EQUIPAMIENTO DE EDUCACIÓN  LEYENDA ■ EDUCACIÓN ■ RESIDENCIA		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	VALOR
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/> ONDULADO	
		ANEXOS	PROMEDIO
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 7


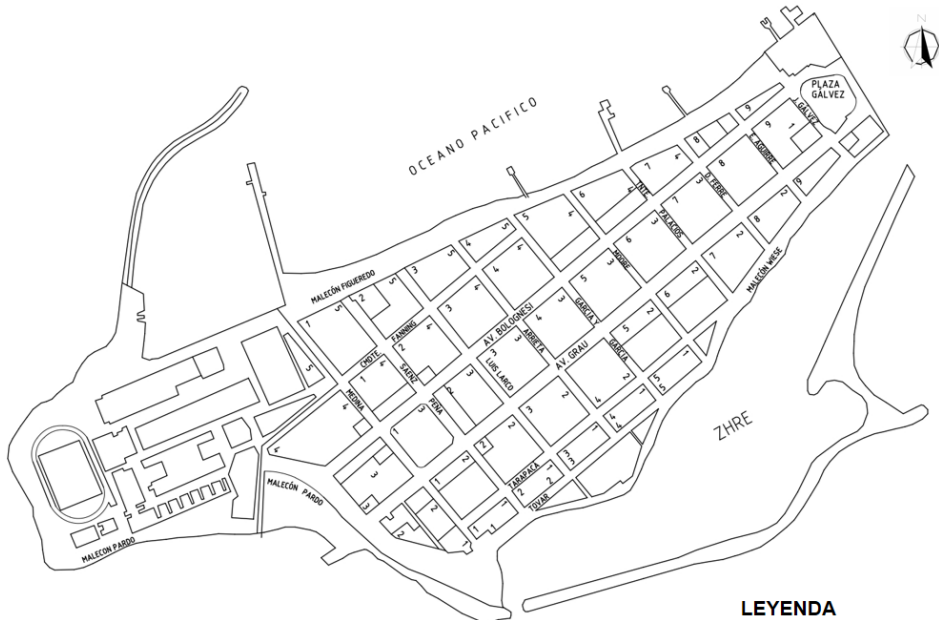
Ficha de observación F04-A: Ficha Equipamientos Comerciales

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:			
EQUIPAMIENTO COMERCIAL		LEYENDA DE MOVILIDAD	
 <p style="text-align: right;">LEYENDA ■ COMERCIAL ■ RESIDENCIA</p>		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/> ONDULADO <input type="checkbox"/>	
		ANEXOS	
		PROMEDIO	
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 8


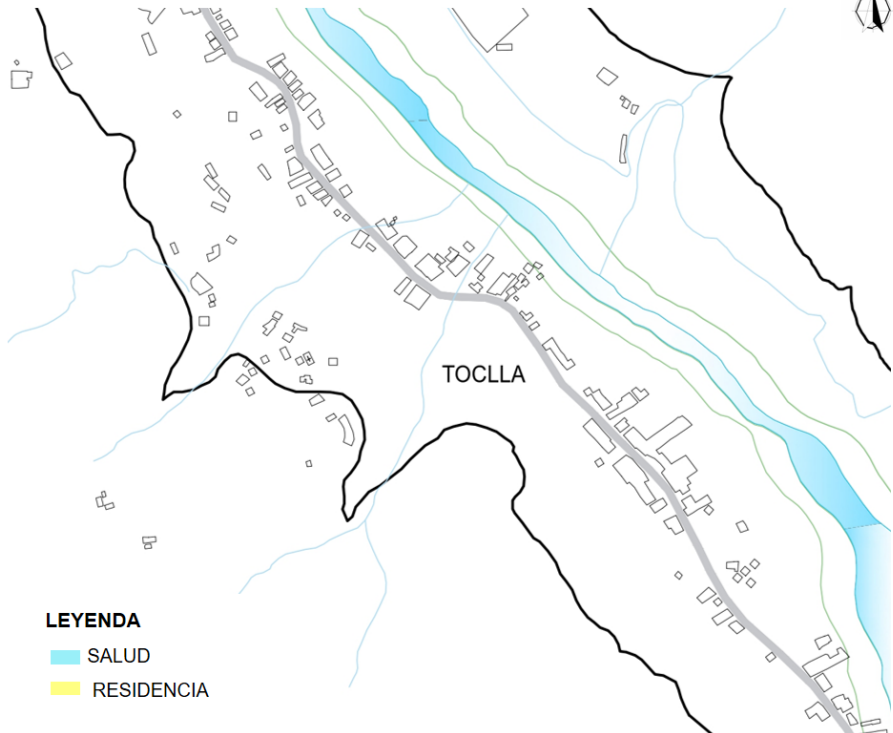
Ficha de observación F05-A: Ficha Equipamientos de Usos Múltiples

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:			
EQUIPAMIENTO DE USOS MÚLTIPLES		LEYENDA DE MOVILIDAD	
 LEYENDA RESIDENCIA USOS MÚLTIPLES		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/>	
		ANEXOS	
		PROMEDIO	
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 9


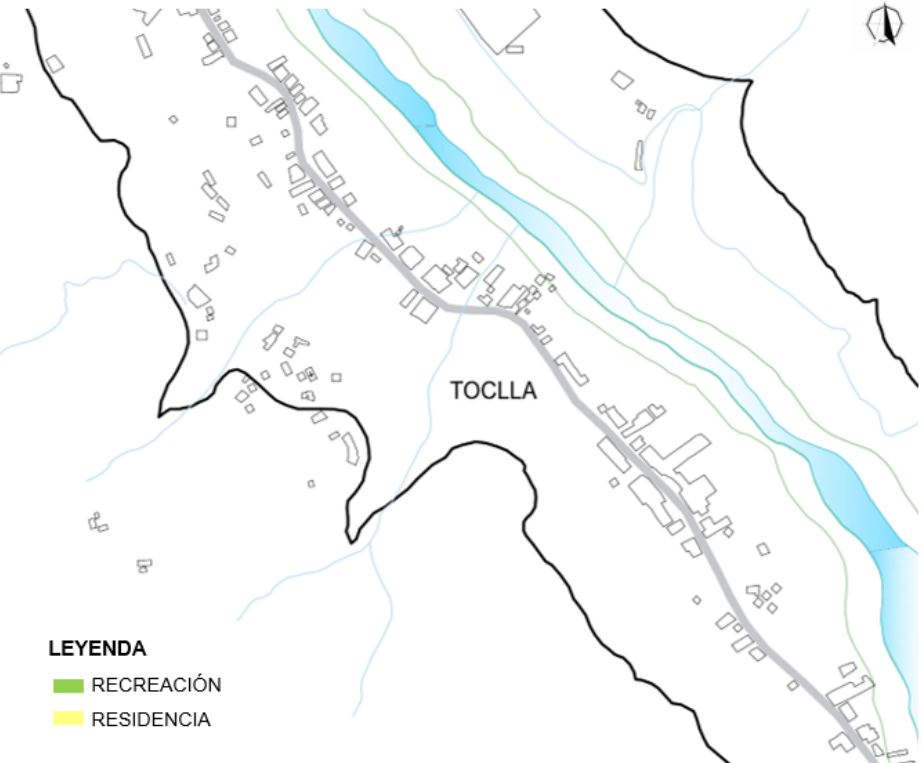
Ficha de observación F01-B: Ficha Equipamientos de Salud

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:			
EQUIPAMIENTO DE SALUD 			
		LEYENDA DE MOVILIDAD	VALOR
		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE ONDULADO 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/>	
		PROMEDIO	
		ANEXOS	
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 10


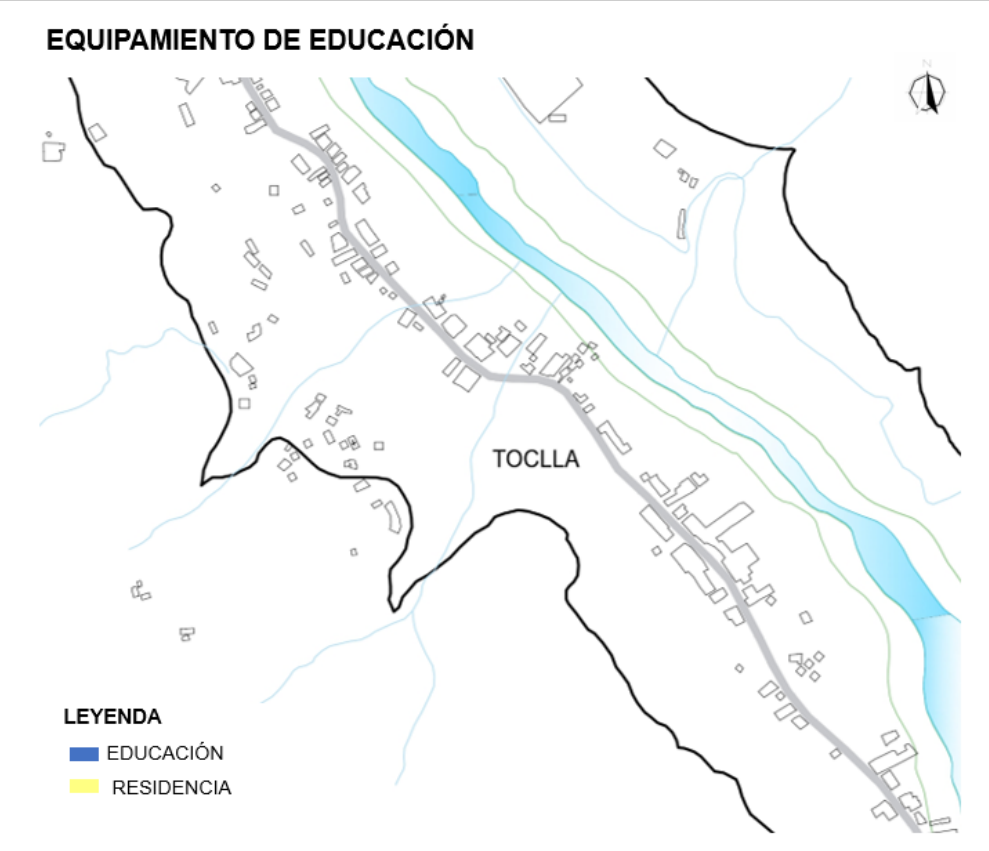
Ficha de observación F02-B: Ficha Equipamientos de Recreación

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:			
EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN  LEYENDA ■ RECREACIÓN ■ RESIDENCIA		LEYENDA DE MOVILIDAD CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	VALOR
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/>	
		ANEXOS	PROMEDIO
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 11


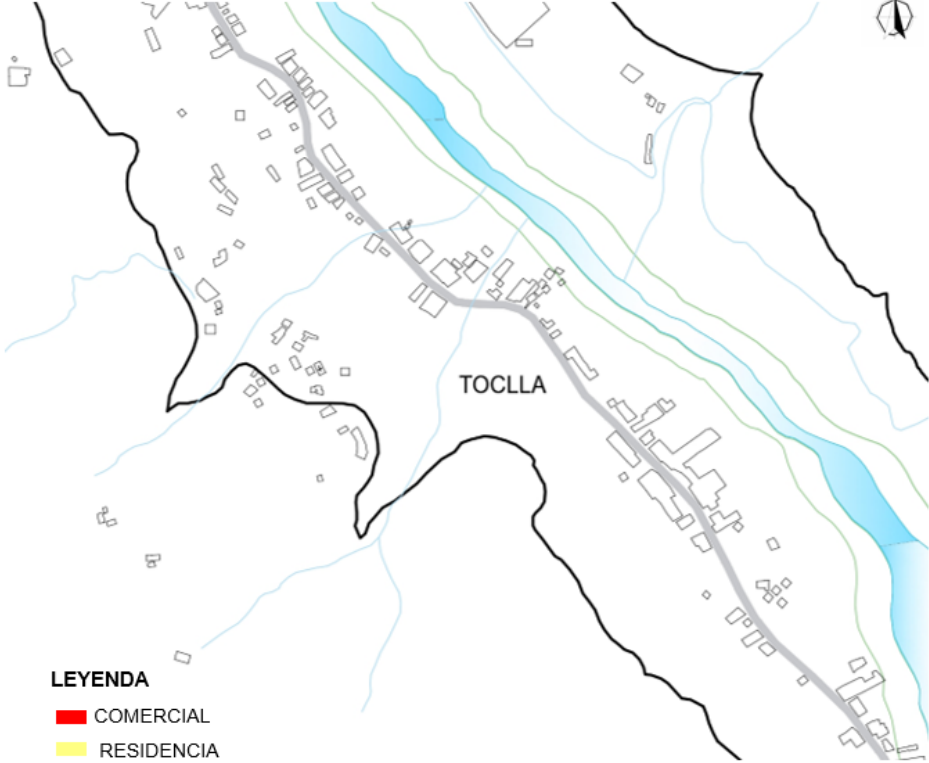
Ficha de observación F03-B: Ficha Equipamientos de Educación

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:			
EQUIPAMIENTO DE EDUCACIÓN		LEYENDA DE MOVILIDAD	
		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/> ONDULADO	
		ANEXOS	
		PROMEDIO	
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 12


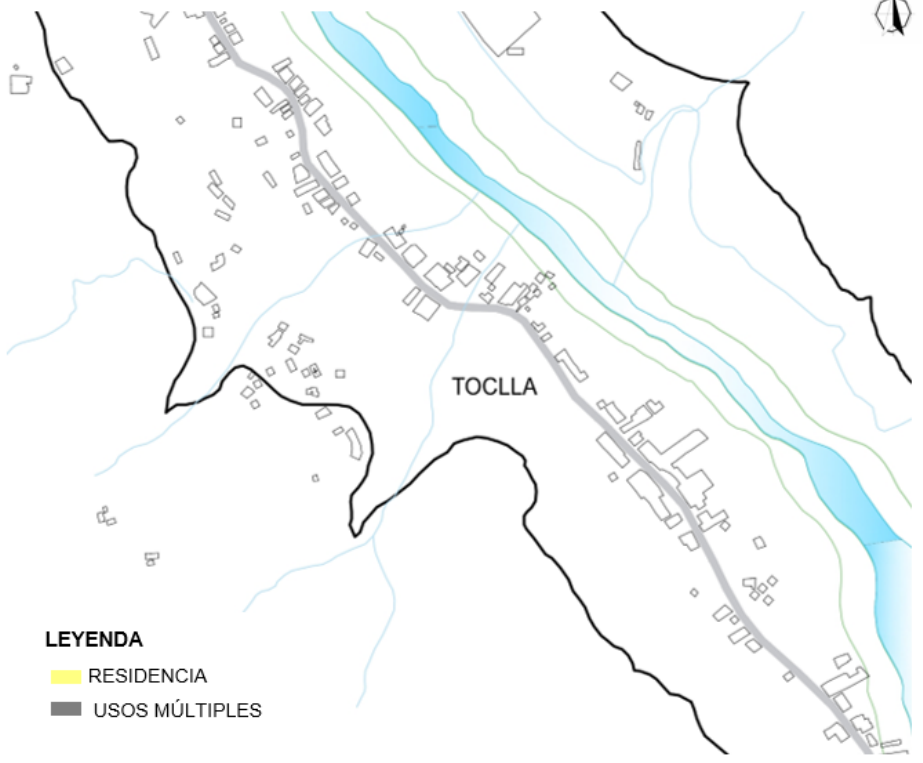
Ficha de observación F04-B: Ficha Equipamientos de Comercio

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO			
NOMBRE: DIRECCIÓN:					
EQUIPAMIENTOS COMERCIALES		LEYENDA DE MOVILIDAD			
 <p style="text-align: center;">TOCLLA</p> <p>LEYENDA</p> <p>■ COMERCIAL</p> <p>■ RESIDENCIA</p>		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>			
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>			
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>			
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/>			
		ANEXOS		PROMEDIO	
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:			

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica


ANEXO 13

Ficha de observación F05-B: Ficha Equipamientos de Usos Múltiples

FICHA DE OBSERVACIÓN		 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
NOMBRE: DIRECCIÓN:			
EQUIPAMIENTO DE USOS MÚLTIPLES 			
		LEYENDA DE MOVILIDAD	
		CAMINANDO: 10 min. – Velocidad promedio: 5 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		TRANSPORTE PUBLICO: 3 min. – Velocidad promedio: 30 km/h 10 < 15 min. BUENO <input type="checkbox"/> 30 < 45 min. MALO <input type="checkbox"/> 15 < 30 min. REGULAR <input type="checkbox"/> 45 a mas min. MUY MALO <input type="checkbox"/>	
		CALIDAD DE VÍA: VÍA PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA PLANA <input type="checkbox"/> VÍA NO PAVIMENTADA <input type="checkbox"/> VÍA TROCHA CARROZABLE <input type="checkbox"/>	
		TOPOGRAFÍA LLANA 0 – 2 % <input type="checkbox"/> ONDULADO 2 – 8 % <input type="checkbox"/> FUERTEMENTE 8 – 16% ONDULADO <input type="checkbox"/> COLINADO 16 - 30% <input type="checkbox"/>	
		ANEXOS	
		PROMEDIO	
		CORTE TOPOGRÁFICO INCLINACIÓN:	

ANEXO 15

Cuestionario Escala de Bienestar Adultos Mayores

	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
<p>El presente cuestionario forma parte de la tesis para Obtener el grado de Bachiller en la carrera de Arquitectura y pretende recabar información sobre bienestar en adultos mayores. Sus respuestas ayudarán a validar información sobre si una ciudad crono-urbana influye en el bienestar de los adultos mayores. La evaluación tomará 20 minutos para completarla y sus respuestas serán confidenciales.</p>		
		_____ FIRMA

CUESTIONARIO ESCALA DE BIENESTAR	
NOMBRE: _____	EDAD: _____
DIRECCION: _____	GÉNERO: _____

INSTRUCCIONES: Leerá detenidamente las interrogantes mostradas en un orden aleatorio y marcará según su percepción del 1-6 en la escala de Likert

INDICADORES: I1: Desarrollo Personal I2: Seguridad personal I2: Relaciones sociales I2: Autonomía

N°	ITEMS	1	2	3	4	5	6
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Algunas veces de acuerdo	Frecuentemente de acuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	¿La ciudad te permite interactuar con tu entorno?						
2	¿Tu ciudad te permite compartir experiencias con amigos?						
3	¿Sientes que tu ritmo de vida en la ciudad está bien?						
4	¿Le preocupa que su entorno evalúe las experiencias de su vida cotidiana?						
5	¿Le permite la ciudad manejar la responsabilidad de su vida diaria?						
6	¿Tu ciudad influye positivamente en tu vida cotidiana?						
7	¿A menudo cambia sus decisiones si su entorno está en desacuerdo?						
8	¿Te gusta el ritmo de tu vida dentro de la ciudad?						
9	¿Le preocupa la percepción que puede tener su entorno sobre su vida diaria en la ciudad?						
10	¿Te sientes orgulloso de quien eres y la vida que llevas en tu ciudad?						
11	¿Sientes que la ciudad te permite seguir desarrollándote?						
12	¿Te sientes seguro y optimista en la ciudad dónde vives?						
13	¿La ciudad le permite realizar actividades físico-recreativas?						
14	¿La ciudad le genera confianza para desenvolverse libremente?						
15	¿Has intentado realizar cambios en tu estilo de vida dentro de la ciudad?						
16	¿Confías en tu entorno?						
17	¿Te permite la ciudad tener nuevas experiencias que te ayuden a superarte?						
18	¿Comparte en grupo durante las actividades físico-recreativas?						
19	¿Juzga su estilo de vida según su criterio y no por el de su entorno?						
20	¿Cambiarías tu lugar de residencia?						
21	¿Sientes que la población de tu ciudad se relaciona mejor que tú?						
22	¿Confía en sus decisiones incluso si son contrarias al de su entorno?						
23	¿Te sientes decepcionado del estilo de vida que llevas en tu ciudad?						
24	¿Se siente una persona autónoma dentro de la ciudad?						
25	¿La ciudad te permite experimentar relaciones cercanas y de confianza?						
26	¿La ciudad te ha impulsado a desarrollarte como persona autosuficiente?						
27	¿Sientes que tu entorno aporta positivamente en tu vida?						
TOTAL							

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 16

Ficha técnica: Cuestionario Escala de Bienestar Adultos Mayores

FICHA TECNICA
<p>Nombre: Cuestionario Escala de Bienestar</p> <p>Ámbito: Nacional</p> <p>Adaptación: Escala de Bienestar de Riff</p> <p>Aplicación: Individual</p> <p>Duración: 20 minutos</p> <p>Universo: Población adulta mayor de ambos sexos en un rango de edad entre 65 a 90 años.</p> <p>Tamaño de la muestra: 177 encuestas</p> <p>Puntos de muestreo: Toclla-Huaraz y La Punta- Callao</p> <p>Error muestral: Para un nivel de confianza del 95% y $p=q$, el error muestral es de 8%, para el conjunto de la muestra en un muestreo aleatorio simple</p> <p>Finalidad: Medir el nivel de bienestar en la población adulta mayor en relación a su entorno de residencia.</p> <p>Fecha de Realización: Marzo del 2022</p>

Nota: Elaboración propia / Fuente: Revisión bibliográfica

ANEXO 17

Carta de presentación a los jueces



Chimbote, noviembre del 2021

Señor (a):

MG. ARQ KARYNA ACHUTEGUI LLOCLLA
MG. ARQ. ELENA REYES VASQUEZ
DR. CARLOS BARDALES ORDUÑA

Presente.-De mi consideración:

Es grado dirigirme a usted para solicitar su colaboración en el proceso de validación de las guías de entrevista y observación, que se realizarán en el marco de la investigación “Bienestar y crono-urbanismo en adultos mayores. El caso rural de Toclla y la metápolis de La Punta, 2021”

Esta investigación se orienta a comprender las concepciones, enfoques, técnicas e instrumentos, utilizados por el docente para desarrollar los procesos evaluativos del curso, y además cómo toda ésta metodología fortalece y complementa el proceso de enseñanza y aprendizaje en el estudiante en una universidad privada en Chimbote. Cabe precisar que la investigación es de carácter cuantitativo.

A fin de que cuente con las herramientas necesarias para su participación en la validación, adjunto a la presente carta los siguientes documentos:

1. Protocolo de validación por juicio de expertos
2. Plantilla de validación: Cuestionario – Adultos mayores
3. Plantilla de validación: Ficha de Observación – Crono-urbanismo

Conocedor de su calidad profesional y personal, confío en su participación en la validación de las referidas guías.

Sin otro particular, es propicia la ocasión para hacerle llegar un cordial saludo.

Atentamente,
Alexandra Acosta Villanueva
Carol Heredia Estrada

ANEXO 17

Planilla de valoración – Guía para encuesta Adulto Mayor

Marque con una X el valor otorgado a cada Ítem, de acuerdo al grado de suficiencia, claridad, coherencia y relevancia

(1) = No cumple con el criterio

(2)=Bajo nivel

(3)=Moderado nivel

(4)=Alto nivel.

Categoría	Ítem	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Seguridad personal	1. ¿Tu ciudad influye positivamente en tu vida cotidiana?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	2. ¿Te sientes seguro y positivo en la ciudad dónde vives?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	3. ¿Cambiarías tu lugar de residencia?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	4. ¿Te gusta el ritmo de tu vida dentro de la ciudad?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

Categoría	Ítem	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Seguridad personal	5. ¿Te sientes decepcionado del estilo de vida que llevas en tu ciudad?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	6. ¿Te sientes orgullosos de quien eres y la vida que llevas en tu ciudad?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
Relaciones sociales	7. ¿Tu ciudad te permite compartir experiencias con amigos?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	8. ¿La ciudad te permite interactuar con tu entorno?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

Categoría	Ítem	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Relaciones sociales	9. ¿Sientes que tu entorno aporta positivamente en tu vida?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	10. ¿Sientes que la población de tu ciudad se relaciona mejor que tú?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	11. ¿La ciudad te permite experimentar relaciones cercanas y de confianza?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	12. ¿Confías en tu entorno?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

Categoría	Ítem	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Control personal	13. ¿Sientes que la ciudad te permite seguir desarrollándote?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	14. ¿Has intentado realizar cambios en tu estilo de vida dentro de la ciudad?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	15. ¿Sientes que tu ritmo de vida en la ciudad está bien?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	16. ¿Te permite la ciudad tener nuevas experiencias que te ayuden a superarte?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

Categoría	Ítem	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Control personal	17. ¿La ciudad le permite realizar actividades físico-recreativas?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	18. ¿La ciudad te ha impulsado a desarrollarte como persona autosuficiente?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	19. ¿Comparte en grupo durante las actividades físico-recreativas?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
Autonomía	20. ¿Se siente una persona autónoma dentro de la ciudad?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

Categoría	Ítem	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Autonomía	21. ¿Le preocupa que su entorno evalué las experiencias de su vida cotidiana?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	22. ¿Le preocupa la percepción que puede tener su entorno sobre su vida diaria en la ciudad?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	23. ¿Juzga su estilo de vida según su criterio y no por el de su entorno?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	24. ¿Confía en sus decisiones incluso si son contrarias al de su entorno?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

Categoría	Ítem	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Autonomía	25. ¿La ciudad le genera confianza para opinar libremente?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	26. ¿A menudo cambia sus decisiones si su entorno está en desacuerdo?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	27. ¿Le permite la ciudad manejar la responsabilidad de su vida diaria?	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

Observaciones adicionales:

ANEXO 18

Planilla de valoración – Guía para encuesta Adulto Mayor

Marque con una X el valor otorgado a cada Ítem, de acuerdo al grado de suficiencia, claridad, coherencia y relevancia

(1) = No cumple con el criterio

(2)=Bajo nivel

(3)=Moderado nivel

(4)=Alto nivel.

Categoría	Ítem o actividad a observar	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observación
Multifuncionalidad	1. Equipamientos en un radio de 15 minutos	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
Tiempo	2. Cuántos minutos demora en llegar en vehículos motorizados a los equipamientos más cercanos desde su residencia	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
	3. Cuántos minutos demora transportarse caminando a los equipamientos más cercanos desde su residencia	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
Calidad de vías	4. Influencia de la calidad de las vías en el recorrido hacia los equipamientos más cercanos desde su residencia	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	

	5. Influencia de la topografía de las vías en el recorrido hacia los equipamientos más cercanos desde su residencia	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
--	---	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	--

Observaciones adicionales:

ANEXO 20

Envío del artículo de investigación a la Revista Urbano

[RU] Acuse de recibo de envío Externo Recibidos x 🖨️ 🔗

ojs@ubiobio.cl 13:19 (hace 9 minutos) ☆ ↶ ⋮
para mí ▾

Carol Heredia Estrada:

Gracias por enviar el manuscrito "BIENESTAR Y CRONO-URBANISMO EN ADULTOS MAYORES. EL CASO RURAL DE TOCLLA Y LA METÁPOLIS DE LA PUNTA, PERÚ, 2022" a Urbano. Con nuestro sistema de gestión de revistas en línea, podrá iniciar sesión en el sitio web de la revista y hacer un seguimiento de su progreso a través del proceso editorial.

URL del manuscrito: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/authorDashboard/submission/5560>
Nombre de usuario/a: carolheredia

En caso de dudas, contacte conmigo. Gracias por elegir esta revista para publicar su trabajo.

Ana Zazo Moratalla

Nota: Fuente: Revista Urbano