

Artículos atravesados por (o cuestionando) la idea del sujeto -y su género- como una construcción psicobiológica de la cultura.  
Articles driven by (or questioning) the idea of the subject -and their gender- as a cultural psychobiological construction.

Vol. 11 (2026), enero-diciembre

ISSN 2469-0783

## **PERCEPCIÓN USUARIA DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO Y EL USO DE LAS CALLES EN LA LOCALIDAD DE LIRCAY (HUANCAVELICA - PERÚ)**

USER PERCEPTION OF THE URBAN TRANSPORTATION SERVICE AND THE USE OF STREETS IN THE TOWN OF LIRCAY (HUANCAVELICA - PERU)

**Ricardo Arango Olarte** rarango@uncp.edu.pe  
Universidad Nacional del Centro del Perú. Perú.  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1649-9777>

**Antonio Ñahuincopa Arango** aarango@uncp.edu.pe  
Universidad Nacional del Centro del Perú. Perú.  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8292-8296>

**Aparicio Chanca Flores** achanca@uncp.edu.pe  
Universidad Nacional del Centro del Perú. Perú.  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5664-5444>

**Flavio Italo Conozco Poma** e\_2021100887a@uncp.edu.pe  
Universidad Nacional del Centro del Perú. Perú.  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0071-3233>

**Cómo citar este artículo / Citation:** Arango Olarte, R., Ñahuincopa Arango, A., Chanca Flores, A. & Conozco Poma, F. I. (2026). Percepción usuaria del servicio del transporte urbano y el uso de las calles en la localidad de Lircay (Huancavelica - Perú). *Revista Científica Arbitrada de la Fundación MenteClara*, Vol. 11 (432). DOI: <https://doi.org/10.32351/rca.v11.432>

**Copyright:** © 2026 RCAFMC. Este artículo de acceso abierto es distribuido bajo los términos de la licencia [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).  
Recibido: 01/08/2026. Aceptado: 05/08/2026. Publicación online: 10/08/2026.

**Conflicto de intereses:** Ninguno que declarar.

### **Resumen**

El objetivo del estudio fue determinar la relación entre la percepción del servicio de transporte urbano y el uso de las calles en la ciudad de Lircay, Huancavelica. Se desarrolló una investigación de tipo correlacional y diseño transversal, con una muestra probabilística de 368 pobladores. La información se recolectó mediante dos cuestionarios estructurados en dimensiones y medidos con una escala de Likert, cuya

confiabilidad fue adecuada según el coeficiente  $\alpha$  de Cronbach. Para el análisis se empleó la correlación de Spearman, debido a la ausencia de normalidad en las variables. Los resultados indican que no existe relación significativa entre el transporte urbano y el uso de las calles ( $Rho = 0,07$ ;  $p = 0,161$ ), aunque se observaron correlaciones débiles entre algunas dimensiones internas, lo que sugiere la influencia de factores externos no considerados en el modelo. En general, los usuarios manifestaron percepciones moderadas con tendencia negativa sobre el transporte urbano y percepciones neutras respecto al uso de las calles. Se concluye que ambas variables deben abordarse mediante estrategias independientes pero complementarias, y que es necesario incorporar factores contextuales como la gestión municipal, la infraestructura vial y la informalidad del transporte para comprender de manera integral las dinámicas urbanas de Lircay.

### **Abstract**

The objective of this study was to determine the relationship between users' perception of urban transportation services and street usage in the city of Lircay, Huancavelica. A correlational, cross-sectional design was employed with a probabilistic sample of 368 residents. Data were collected through two structured questionnaires organized into dimensions and measured using a Likert scale, both demonstrating adequate reliability according to Cronbach's  $\alpha$  coefficients. Spearman's correlation was used for the analysis due to the non-normal distribution of the variables. The results indicate that there is no significant relationship between urban transportation and street usage ( $Rho = 0.07$ ;  $p = 0.161$ ), although weak correlations were found among some internal dimensions, suggesting the influence of external factors not included in the model. Overall, users reported moderately negative perceptions of the transportation service and neutral perceptions regarding street usage. It is concluded that both variables should be addressed through independent yet complementary strategies, and that incorporating contextual factors such as municipal management, road infrastructure, and transportation informality is essential for a comprehensive understanding of urban dynamics in Lircay.

**Palabras Claves:** transporte urbano; uso de calles; percepción urbana; planificación urbana; movilidad

**Keywords:** urban transportation; street usage; urban perception; urban planning; mobility

## 1. Introducción

El transporte urbano constituye un eje fundamental para el funcionamiento de las ciudades, pues condiciona la movilidad cotidiana, la accesibilidad y la forma en que los habitantes se relacionan con su entorno construido (Zunino et al., 2017; Krier et al., 2013). Esta movilidad no puede analizarse únicamente desde su dimensión operativa; implica también formas de percepción, apropiación y experiencia del espacio que influyen en el uso del territorio urbano. En esta línea, las categorías del espacio concebido, percibido y vivido propuestas por Lefebvre (1991) y ofrecen un marco conceptual pertinente para comprender cómo los ciudadanos interpretan la calidad del transporte y, simultáneamente, cómo estas percepciones se articulan en su comportamiento dentro del espacio público.

Diversos estudios latinoamericanos muestran que los sistemas de transporte operan con altos niveles de informalidad, desregulación y limitada planificación, lo que deteriora la calidad del servicio y afecta la experiencia urbana (CEPAL, 1990; Vásquez et al., 2019). En el Perú, estas dificultades se intensifican por la coexistencia desordenada de operadores, la fiscalización insuficiente y la precariedad de la infraestructura vial (Bañobre y Romero, 2009; Cendrero y Truyols, 2008). Tales condiciones repercuten directamente en la percepción de seguridad, comodidad y accesibilidad de los usuarios, dimensiones que la literatura reconoce como componentes centrales para evaluar el servicio de transporte (Fernández y Gálvez, 2000; Pereyra, 2003).

De manera complementaria, las calles representan el escenario principal de interacción social, movilidad y microeconomías urbanas. Su adecuación funcional y simbólica influye en cómo los habitantes las utilizan y valoran (Jacobs, 1961; Gómez, 2001; Mora et al., 2018). Desde un enfoque socioespacial, estas percepciones pueden analizarse mediante dimensiones referidas al diseño, mantenimiento, seguridad, convivencia y apropiación colectiva, las cuales permiten operacionalizar el “uso de las calles” como variable medible en estudios urbanos.

En ciudades pequeñas, como muchas del contexto andino peruano, las limitaciones del transporte se combinan con una infraestructura vial restringida, vehículos deteriorados, informalidad y debilidad institucional (Anguita et al., 2015; Sánchez, 2020). Estos factores repercuten en el funcionamiento de las calles y en la experiencia de los peatones. En el caso de Lircay, región Huancavelica, investigaciones previas señalan problemas persistentes de congestión, ocupación

inadecuada de vías, insuficiente planificación urbana y deficiencias en seguridad e iluminación (Vidales y Rivera, 2012; Yago, 2015; Zúñiga, 2016). Sin embargo, estas evidencias no han sido articuladas para comprender cómo la percepción del transporte urbano se vincula con el uso que los habitantes hacen de sus calles.

A pesar del avance teórico en movilidad y espacio público, persiste una brecha empírica: no existen estudios que integren ambas dimensiones en ciudades intermedias o rurales del Perú, ni que evalúen si la percepción del transporte influye, o no, en la manera en que los ciudadanos utilizan y experimentan las calles. Esta ausencia limita la capacidad de diseñar políticas coherentes de movilidad y ordenamiento urbano en contextos como Lircay.

Frente a ello, el presente estudio se plantea el objetivo de analizar la relación entre la percepción del servicio de transporte urbano y el uso de las calles en la ciudad de Lircay mediante un diseño correlacional transversal. A partir del marco teórico expuesto, se formula la siguiente hipótesis: existe una relación significativa entre la percepción del transporte urbano y el uso de las calles por parte de los habitantes de Lircay. Los resultados aspiran a generar evidencia local que contribuya al diseño de políticas públicas integradas de movilidad y espacio urbano.

## **2. Materiales y métodos**

La investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo y adoptó un diseño descriptivo–correlacional, estructurado en dos niveles de análisis diferenciados. En la fase descriptiva se caracterizaron las dimensiones que conforman la percepción del transporte urbano y el uso de las calles en Lircay. En la fase correlacional se examinó la magnitud y dirección de la relación entre ambas variables, siguiendo las directrices metodológicas de Hernández-Sampieri et al. (2018). Este diseño resultó pertinente para comprender cómo los componentes operativos, sociales y simbólicos del transporte se vinculan con la experiencia cotidiana del espacio urbano.

La población estuvo constituida por 8 060 habitantes, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática -INEI, 2017-. La muestra se determinó mediante muestreo aleatorio simple, obteniéndose 368 participantes con un nivel de confianza del 95 % y un margen de error del 5 %. Aunque el muestreo no se estratificó formalmente, se garantizó la representatividad territorial aplicando encuestas en distintos sectores residenciales y comerciales, dada la heterogeneidad funcional de Lircay. Se incluyeron personas mayores de 18 años, residentes por más de un año y

usuarias regulares del transporte urbano; se excluyeron visitantes, no usuarios del servicio y personas con limitaciones cognitivas que afectaran la comprensión de los ítems.

Se emplearon dos cuestionarios estructurados con escala Likert de cinco puntos (1 = totalmente en desacuerdo; 5 = totalmente de acuerdo). Ambos instrumentos fueron elaborados a partir de la literatura especializada y de modelos empleados en estudios previos. Cada cuestionario estuvo compuesto por 20 ítems, extensión que garantizó un equilibrio adecuado entre cobertura conceptual y tiempo de aplicación, evitando efectos de fatiga. El cuestionario sobre transporte urbano evaluó cuatro dimensiones: frecuencia y regularidad, capacidad y cobertura, atención al usuario y calidad del vehículo. El cuestionario sobre uso de las calles se estructuró en espacio percibido, espacio concebido y espacio vivido.

Se realizó una prueba piloto con 20 participantes para determinar la confiabilidad interna. Los coeficientes  $\alpha$  de Cronbach fueron 0,858 para el instrumento de transporte urbano y 0,765 para el de uso de calles, lo que refleja una consistencia interna aceptable para estudios sociales.

La recolección de datos se llevó a cabo entre junio y agosto de 2019, mediante visitas domiciliarias en distintos sectores de la ciudad. Antes de participar, cada encuestado fue informado sobre los objetivos del estudio y se garantizó su anonimato, confidencialidad y participación voluntaria, cumpliendo los principios éticos para investigaciones con personas.

Los datos fueron procesados en SPSS v.27. La prueba de Kolmogorov-Smirnov evidenció ausencia de normalidad en la distribución, por lo que se empleó la correlación de Spearman, adecuada para variables ordinales. Adicionalmente, se evaluaron posibles problemas de multicolinealidad entre dimensiones y se exploraron correlaciones parciales controlando la edad para identificar eventuales sesgos. Se adoptó un nivel de significancia de  $p < 0,05$ .

### **3. Resultados**

Los datos obtenidos a través de las encuestas aplicadas a la población de Lircay proporcionaron una visión detallada y estructurada sobre la percepción del servicio de transporte urbano y el uso de las calles en la ciudad. A continuación, se presentan los resultados correspondientes a las características sociodemográficas de los participantes, así como el análisis de las dimensiones evaluadas en el estudio.

**Tabla 1**

*Características sociodemográficas de la muestra de estudio*

| <b>Variable</b>             | <b>n(368)</b> | <b>%</b> |
|-----------------------------|---------------|----------|
| <b>Sexo</b>                 |               |          |
| Femenino                    | 153           | 42%      |
| Masculino                   | 215           | 58%      |
| <b>Edad (años)</b>          |               |          |
| x < 21                      | 248           | 67%      |
| 21 – 30                     | 47            | 13%      |
| 31 – 40                     | 54            | 15%      |
| 41 – 50                     | 14            | 4%       |
| 50 < x                      | 5             | 1%       |
| <b>Nivel Socioeducativo</b> |               |          |
| Primaria                    | 15            | 4%       |
| Secundaria                  | 261           | 71%      |
| Superior                    | 92            | 25%      |

Los datos obtenidos permitieron caracterizar a la muestra y evaluar las dimensiones del transporte urbano y del uso de las calles en Lircay. La Tabla 1 resume las características sociodemográficas. Se observa un predominio de personas menores de 21 años (67 %), lo cual constituye un sesgo etario relevante, pues implica que la mayoría de percepciones provienen de población juvenil, un grupo que suele presentar patrones particulares de movilidad, menores niveles de motorización y un uso más frecuente del espacio público a pie. Este aspecto fue considerado en los análisis complementarios.

La distribución por sexo fue relativamente equilibrada (58 % masculino, 42 % femenino) y predominó el nivel educativo secundario (71 %). Aunque la muestra fue adecuada para los análisis generales, la sobrerrepresentación juvenil condiciona la interpretación de los resultados, especialmente en lo referente a hábitos de desplazamiento y uso de calles.

**Tabla 2**

*Transporte Urbano*

| <b>Dimensiones</b>       | <b>Media</b> | <b>Desv. Est.</b> |
|--------------------------|--------------|-------------------|
| Atención al usuario      | 2.36         | 0.961             |
| Frecuencia y regularidad | 2.27         | 0.854             |
| Capacidad del transporte | 2.34         | 0.852             |
| Calidad del servicio     | 2.54         | 0.915             |

Nota: a. Se ha calculado a partir de datos agrupados.

En cuanto a la percepción del transporte urbano, las cuatro dimensiones mostraron medias por debajo del punto medio teórico ( $M < 3$ ), lo que indica evaluaciones moderadamente bajas respecto a atención al usuario, frecuencia y regularidad, capacidad del transporte y calidad del servicio (Tabla 2). Las desviaciones estándar reflejaron variabilidad moderada.

**Tabla 3**

| <b>Dimensiones</b> | <b>Media</b> | <b>Desv. Est.</b> |
|--------------------|--------------|-------------------|
| Espacio percibido  | 2.38         | 0.779             |
| Espacio concebido  | 2.41         | 0.840             |
| Espacio vivido     | 2.31         | 0.891             |

Nota: a. Se ha calculado a partir de datos agrupados.

El uso de las calles también presentó medias ligeramente inferiores al valor central (Tabla 3). El espacio percibido, concebido y vivido fue valorado de manera intermedia, sin tendencias fuertemente positivas o negativas. Este patrón sugiere que, aunque existen deficiencias en el entorno urbano, la experiencia del espacio público no es percibida como totalmente negativa.

**Tabla 4**

*Prueba de normalidad de las variables de estudio*

| <i>Prueba de Normalidad</i> | Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup> |     |       |
|-----------------------------|---------------------------------|-----|-------|
|                             | Estadístico                     | N   | P     |
| <i>Transporte Urbano</i>    | 0,260                           | 368 | 0,001 |
| <i>Uso de las Calles</i>    | 0,260                           | 368 | 0,001 |



La prueba de normalidad (Tabla 4) confirmó que las variables no siguen una distribución normal ( $p < 0,001$ ), por lo que se emplearon análisis no paramétricos.

**Tabla 5**

*Correlación entre Transporte Urbano y Uso de las Calles*

| <i>Variables de Estudio</i> | <i>Transporte Urbano</i> |                 |
|-----------------------------|--------------------------|-----------------|
|                             | <b><i>Rho</i></b>        | <b><i>p</i></b> |
| <i>Uso de las Calles</i>    | 0,048                    | 0,355           |

El análisis correlacional principal (Tabla 5) mostró una correlación muy débil y no significativa entre transporte urbano y uso de las calles ( $Rho = 0,048$ ;  $p = 0,355$ ), evidenciando ausencia de relación estadística entre ambas variables.

### **Correlaciones entre dimensiones**

Para reforzar este resultado, se realizaron análisis estratificados:

#### **1. Por edad**

- Grupo  $< 21$  años:  $Rho = 0,052$ ;  $p = 0,412$
- Grupo  $\geq 21$  años:  $Rho = 0,061$ ;  $p = 0,528$

En ningún caso la correlación fue significativa, lo que indica que el sesgo etario no altera la tendencia general.

#### **2. Por sexo**

- Hombres:  $Rho = 0,044$ ;  $p = 0,501$
- Mujeres:  $Rho = 0,057$ ;  $p = 0,472$

Tampoco se observaron asociaciones relevantes.

Asimismo, se realizaron correlaciones parciales controlando la edad debido a su peso en la composición muestral. El coeficiente parcial obtenido ( $Rho = 0,039$ ;  $p = 0,371$ ) reafirmó la inexistencia de relación entre las variables.

Para complementar los análisis, se elaboraron tablas cruzadas entre los niveles de percepción del transporte (bajo, medio, alto) y el uso de las calles. No se encontraron diferencias significativas en la distribución ( $\chi^2 = 4,21$ ;  $p = 0,378$ ), lo que confirma que las valoraciones de transporte no se traducen en variaciones sustantivas en la forma en que los habitantes perciben, utilizan o experimentan el espacio urbano.

El análisis por dimensiones mostró valores correlacionales muy bajos, tanto positivos como negativos, todos ellos no significativos. En conjunto, estos resultados



robustecen la conclusión central: la percepción del transporte urbano y el uso de las calles en Lircay operan como constructos independientes, sin relación estadística entre sí.

#### **4. Discusión**

Los hallazgos revelan que la percepción del transporte urbano en Lircay es predominantemente desfavorable, con puntajes inferiores al punto medio en todas las dimensiones evaluadas. Este resultado coincide con lo planteado por Krier (2013), quienes enfatizan que deficiencias en frecuencia, regularidad y calidad del servicio afectan directamente la satisfacción del usuario. De manera complementaria, los problemas identificados en Lircay reflejan las condiciones estructurales señaladas por Bañobre y Romero (2009) y Cendrero y Truyols (2008), quienes describen sistemas de transporte en ciudades intermedias marcados por informalidad, fragmentación de la gestión y ausencia de planificación integral. Sin embargo, más allá de confirmar estas tendencias, los resultados muestran una particularidad relevante: la percepción del transporte urbano no se relaciona estadísticamente con el uso de las calles.

Este hallazgo contrasta con estudios que han documentado asociaciones entre movilidad, accesibilidad y experiencia del espacio urbano (González, 2017; Figueroa, 2012). Una explicación adecuada radica en la estructura urbana compacta de Lircay, donde las distancias cortas y la predominancia del desplazamiento peatonal reducen la dependencia funcional del transporte formal. En estos contextos, como advierten Vidales y Rivera (2012) y Zúñiga (2016), el espacio público suele configurarse más a partir de dinámicas comunitarias y territoriales que del sistema de movilidad.

Otro elemento clave es el sesgo etario de la muestra, donde el 67 % de los participantes tiene menos de 21 años. La literatura sostiene que la población joven tiende a utilizar con mayor frecuencia el espacio público de manera autónoma, con trayectos cortos y modos de desplazamiento no motorizados (González, 2009), lo que podría disminuir la influencia del transporte urbano sobre su percepción del espacio. Es decir, la independencia entre transporte y uso de calles puede ser, en parte, un efecto de la composición muestral.

En relación con el uso de las calles, las valoraciones moderadas observadas en las dimensiones de espacio percibido, concebido y vivido se alinean con el enfoque socioespacial de Lefebvre (1991), quien plantea que la experiencia urbana integra

componentes sensoriales, representacionales y simbólicos. Asimismo, como autores Belogi y Mera (2022) señalan que las prácticas de apropiación cotidiana pueden mantenerse incluso en contextos con deficiencias en planificación urbana, lo que explicaría por qué los habitantes reportan percepciones intermedias pese a reconocer limitaciones en diseño y mantenimiento del espacio.

No obstante, la ausencia de correlación también sugiere la intervención de variables omitidas, entre ellas seguridad ciudadana, comercio informal, alumbrado, topografía o redes sociales comunitarias, aspectos que han sido identificados por Gómez (2001) y Lerma (2013) como factores determinantes en la experiencia del espacio urbano.

Finalmente, el estudio presenta limitaciones: el sesgo etario, el uso de medidas de auto-reporte, la falta de variables territoriales y socioculturales, y la naturaleza correlacional, que impide establecer causalidad. Aun así, los resultados aportan evidencia para comprender que en Lircay transporte y espacio público operan como ámbitos relativamente independientes que requieren intervenciones diferenciadas.

## **5. Conclusiones**

El estudio demuestra que el sistema de transporte urbano en Lircay presenta limitaciones estructurales en frecuencia, capacidad, regularidad y calidad del servicio, lo que afecta la experiencia de movilidad de la población. En contraste, el uso de las calles muestra valoraciones intermedias, indicando que la relación de los habitantes con el espacio público se mantiene relativamente estable pese a las deficiencias del transporte.

El hallazgo central es la ausencia de correlación significativa entre ambas variables, lo que aporta evidencia empírica para afirmar que, en ciudades pequeñas como Lircay, la movilidad y el uso del espacio público pueden funcionar como sistemas parcialmente independientes. Esta contribución teórica cuestiona modelos urbanos que asumen una relación directa entre transporte y espacio público, y sugiere la necesidad de considerar factores territoriales, socioculturales y etarios para comprender la dinámica urbana local.

Desde una perspectiva práctica, los resultados orientan hacia políticas públicas realistas y diferenciadas. Para el transporte, se requiere mejorar la fiscalización municipal, renovar progresivamente el parque automotor y fortalecer la seguridad del servicio mediante intervenciones de bajo costo, pero alto impacto. Para el espacio

público, se recomienda priorizar el mantenimiento de calles, iluminación y accesibilidad peatonal, así como intervenciones barriales que refuercen la apropiación comunitaria.

En conjunto, el estudio proporciona una base empírica que puede guiar decisiones de gestión urbana en contextos similares, donde la escala territorial y la estructura social condicionan profundamente la relación entre movilidad y espacio público.

### Autoría y Contribución (CRediT)

| Autor                                                                                                   | Roles asignados                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ricardo Arango Olarte</b><br>(ricardo@g.udea.edu.pe)<br>Investigador principal /<br>Profesor titular | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conceptualización – Idea central y diseño teórico del estudio.</li> <li>• Metodología – Definición del diseño correlacional, instrumentos y plan de análisis.</li> <li>• Supervisión – Dirección general del equipo y seguimiento del trabajo de campo.</li> <li>• Escritura – revisión y edición – Revisión crítica del manuscrito final, ajustes de contenido y estilo.</li> </ul> |
| <b>Antonio Ñahuincopa Arango</b><br>(aarango@uncp.edu.pe)<br>Profesor / Investigador                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Curaduría de datos – Limpieza, organización y mantenimiento de la base de datos.</li> <li>• Redacción – borrador original – Escritura de la primera versión del manuscrito.</li> </ul>                                                                                                                                                                                               |
| <b>Aparicio Chanca Flores</b><br>(achanca@uncp.edu.pe)<br>Profesor / Investigador                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investigación – Participación activa en el trabajo de campo y en la aplicación de encuestas.</li> <li>• Redacción – borrador original – Colaboración en la redacción inicial del texto.</li> <li>• Validación – Verificación de la coherencia de los resultados y consistencia interna.</li> </ul>                                                                                   |
| <b>Flavio Italo Conozco Poma</b><br>(e_2021100887a@uncp.edu.pe)<br>Egresado / Colaborador               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Software – Manejo de herramientas informáticas para procesamiento de datos (SPSS, Excel u otros).</li> <li>• Investigación – Apoyo en la recolección de datos y sistematización de encuestas.</li> <li>• Escritura – revisión y edición – Colaboración en la corrección de estilo y formato final.</li> </ul>                                                                        |

Los autores aprueban la versión final del manuscrito y asumen la responsabilidad por la integridad y el contenido del trabajo presentado.

## Referencias

- Anguita, F., Duarte, B., y Flores, S. (2014). Situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, \*20\*(1), 16-22. <https://acortar.link/eGkWX3>
- Bañobre, E., y Romero, Á. (2009). Los BRT en corredores segregados como sistema óptimo de transporte urbano. En *Administrando en entornos inciertos. XXIII Congreso Anual AEDEM* (pp. 1-20). ESIC. <https://hdl.handle.net/11441/77802>
- Belogi, I., & Mera, G. (2022). Transport and urban territory: Accessibility conditions in Greater Buenos Aires agglomeration. *Revista INVI*, \*37\*(105), 174–203. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63497>
- Cendrero, B., y Truyols, S. (2008). *El transporte. Aspectos y tipología*. Delta Publicaciones.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (1990). *Diagnóstico del Sector Transporte Colectivo en Santiago de Chile: Los efectos de la Desreglamentación*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/29623>
- Fernández, R., Valenzuela, E., y Gálvez, T. (2000). Incorporación de la capacidad y rendimiento de paraderos en el programa TRANSYT. En *Actas del XI Congreso Panamericano de Tránsito y Transporte* (pp. 221-233). <https://acortar.link/SLklfl>
- Figuroa, M. (2011). *Intervención en el espacio público y revitalización del patrimonio cultural del centro histórico de Mixco* [Tesis de licenciatura, Universidad del Istmo]. <http://glifos.unis.edu.gt/digital/tesis/2012/28074.pdf>
- Gómez, J. (2001). La experiencia cultural del espacio: el espacio vivido y el espacio abstracto. Una perspectiva ricoeureana. *Investigaciones Geográficas*, (44), 119-125. <https://acortar.link/O4uXW9>
- González, S. (2009). *El uso social del espacio público y sus vínculos con el sistema integrado de transporte masivo: caso: Cartagena* [Tesis de pregrado?]. <https://acortar.link/o1ZLrl>
- González, S. (2017). *Uso social de los espacios públicos o carreteras en relación con el sistema integrado de transporte masivo*. Pontificia Universidad Javeriana. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.10554.227>
- Hernández-Sampieri, R., & Torres, C. (2018). *Metodología de la investigación* (Vol. 4). McGraw-Hill Interamericana.
- Jacobs, J. (1961). *La muerte y la vida de las grandes ciudades americanas*. Vintage Books. <https://acortar.link/xBqiLm>
- Krier, L. (2013). *La arquitectura de la comunidad, la modernidad tradicional y la ecología del urbanismo*. Editorial Reverté. <https://acortar.link/tb26YZ>
- Lefebvre, H. (1991). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros. <https://acortar.link/3mu4hV>
- Lerma, E. (2013). Espacio vivido: del espacio local al reticular. Notas en torno a la representación social del espacio vivido en la globalización. *Revista Pueblos y Fronteras Digital*, \*8\*(15), 225-250. <https://doi.org/10.22201/cimsur.18704115e.2013.15.92>
- Mora, R., Greene, M., y Reyes, A. (2018). Uso y percepción del espacio público en dos barrios vulnerables: Un análisis comparativo de dos barrios. *AUS [Arquitectura/Urbanismo/Sustentabilidad]*, (24), 53-60. <https://doi.org/10.4206/aus.2018.n24-08>

- Pereyra, O. (2003). Suben, bajan: dinámica del transporte urbano en un contexto de precarización acelerada [Documento de trabajo]. Proyecto "Urbanización latinoamericana a finales del siglo XX".
- Romero, G., y Lugo-Morín, D. (2018). El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (19), 133-157.  
<https://doi.org/10.34096/rtt.i19.5329>
- Sánchez, L. (2020). La fiscalización administrativa en el ordenamiento peruano: de la heterogeneidad a la regulación común. *IUS ET VERITAS*, (60), 38-64.  
<https://doi.org/10.18800/iusetveritas.202001.002>
- Vásquez, C., Pérez, R., Ramírez, R., y Osal, W. (2019). Sistemas de transporte urbano en Latinoamérica. *TRIM: Tordesillas, revista de investigación multidisciplinar*, (17), 31-44.
- Vidales, A., y Rivera, J. (2012). Metodología para la recuperación de espacios públicos.  
<http://hdl.handle.net/11298/1102>
- Yago, G. (1983). The sociology of transportation [La sociología del transporte]. *Annual Review of Sociology*, \*9\*, 171-190.
- Zunino, D., Giucci, G., y Jirón, P. (2017). Transporte. En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 179-186). Editorial Biblos. <https://acortar.link/wu1e0b>
- Zúñiga, J. (2016). Micro-simulación peatonal y estudios de vida pública en la calle Marqués de la ciudad del Cusco [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú].  
<http://hdl.handle.net/20.500.12404/7610>