

UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERIA AMBIENTAL



TESIS:

**“INFLUENCIA DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN LA
CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS
ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL
CAPITÁN FAP DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017”**

TESIS PRESENTADO POR EL BACHILLER:

RICARDO ALBERTO HUAMANI RENGIFO

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

INGENIERO AMBIENTAL

Pucallpa - Perú

2017

INDICE

Índice	iii
Dedicatoria	iv
Agradecimiento	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCCIÓN	viii
CAPITULO I PLANEAMIENTO METODOLÓGICO	1
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA	1
1.2 DELIMITACION DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.	3
1.3.1 Problema Principal	3
1.3.2 Problemas Secundarios	3
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	4
1.4.1 Objetivo General	4
1.4.2 Objetivos Específicos	4
1.5 HIÓTESIS DE INVESTIGACIÓN	4
1.5.1 Hipótesis General	4
1.5.2 Hipótesis específicas	4
1.5.3 Identificación y Clasificación de Variables e Indicadores	6
1.6 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.6.1 Tipos de Investigación	7
1.6.2 Nivel de Investigación	7
1.6.3 Diseño de la investigación	7
1.7 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN	8
1.7.1 Población	8
1.7.2 Muestra	8
1.8 TÉCNICAS E INSTRUMENTACIÓN DE LA RECOLECCIÓN DE DATOS	10
1.8.1 Técnicas	10

Dedico a:

A Dios, a mis padres, mi hermana y a mi esposa e hijos que me brindan su apoyo incondicional en mi formación profesional.

Agradezco a:

La Universidad Alas Peruanas, por brindar la oportunidad de poder superar en la formación profesional.

A mi asesor de tesis Mg. Roger Habraham Tapia Trujillo de investigación por las orientaciones dirigidas durante la formación del curso.

A todas las personas que apoyaron en la ejecución de esta investigación

EL AUTOR

RESUMEN

El estudio fue planteado con el objetivo de determinar la influencia de la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017. El tipo de investigación fue explicativa el nivel de investigación es explicativo, y el diseño fue el Ex - Post - Facto, la muestra estuvo conformada 70 pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Ucayali. La hipótesis planteada fue, la contaminación acústica influye negativamente en el aspecto físico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali. Los resultados a las que se llegó, los pobladores del grupo de estudio en un 54,29% siente que lleva una mala calidad de vida mientras que el grupo comparativo solo en un 17,14% siente que lleva una mala calidad de vida. Los pobladores del grupo de estudio en un 31,43% sienten que lleva una regular calidad de vida mientras que el grupo comparativo en un 48,57% siente que lleva una regular calidad de vida. Los pobladores del grupo de estudio en un 14,49% siente que lleva una buena de calidad de vida mientras que el grupo comparativo en un 34,29% siente que lleva una buena de calidad de vida. La contrastación de estos resultados nos lleva a confirmar la hipótesis de trabajo, ya que la contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

Palabras clave: contaminación acústica y calidad de vida.

ABSTRACT

The study was put forward for the sake of determining the influence of the noise pollution in the quality of life of the inhabitants to the Aeropuerto Internacional Capitán's surroundings FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017. The type of investigation was explanatory the fact-finding level is explanatory, and the design was the Former Facto, the sample was shaped 70 inhabitants to the Aeropuerto Internacional Capitán's surroundings FAP David Abensur Rengifo Ucayali - Post -. The brought-up hypothesis was, the noise pollution influences negatively the physical appearance of the inhabitants to the Aeropuerto Internacional Capitán's surroundings FAP David Abensur Rengifo, Ucayali. The results it took place to, the inhabitants of the reference group in a 54.29 % feels that he carries a bad quality of life while the comparative alone group in a 17.14 % feels that he carries a bad quality of life. The inhabitants of the reference group in a 31.43 % feels that he carries a fairly good quality of life while the comparative group in a 48.57 % feels that he carries a fairly good quality of life. The inhabitants of the reference group in a 14.49 % feels that one has been good high-quality of life while the comparative group in a 34.29 % feels that one has been good high-quality of life. The contrastation of these results leads us to confirm the working hypothesis, since the noise pollution influences negatively the quality of life of the inhabitants to the Aeropuerto Internacional Capitán's surroundings FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

Passwords: Noise pollution and quality of life.

INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas, la humanidad ha descubierto que el aumento considerable en la producción y en el consumo de objetos y de productos, constituye, en particular por los residuos, una grave amenaza al equilibrio ecológico del ambiente.

El ruido es alguno de esos residuos que, por suerte desaparece en el mismo momento en que se suprime su emisión. Éste carácter lo distingue de otros desechos, como son los productos químicos o los residuos radioactivos, que pueden subsistir durante años, o tal vez siglos, luego que su producción ha cesado. La realidad de la ciudad de Pucallpa no escapa a la de otras ciudades del país y del mundo.

El gran incremento de las actividades humanas asociadas al progreso trajo aparejado un aumento considerable y una redistribución de los niveles de ruido urbano. Hoy en día podemos observar clínicas, hospitales y establecimientos educativos inmersos en centros de intensa actividad productiva, comercial e industrial, también es posible detectar pequeños emprendimientos industriales en zonas consideradas hasta hace poco tiempo como netamente residenciales.

El ruido forma parte de nuestro ambiente ejerciendo su acción sobre los seres vivientes y constituye un peligro para el hombre que a él está expuesto, sus efectos pueden ser irremediables.

El ruido de las aeronaves causa un impacto ambiental negativo en las zonas urbanas, en términos económicos implica además un costo real por las depreciaciones del valor inmobiliario de los espacios afectados y por las erogaciones en la atención de la salud de los habitantes.

De todos los medios de transporte la aviación es la que genera mayor cantidad de energía acústica, lo que unido a su dependencia de los aeropuertos, hace que las molestias que se ocasionan en las inmediaciones o zonas de influencia del aeropuerto, como es el caso de Pucallpa, sean realmente significativos

La calidad de vida es un concepto que hace alusión a varios niveles de generalización pasando por sociedad, comunidad, hasta el aspecto físico y mental, por lo tanto, el significado de calidad de vida es complejo y contando con definiciones desde sociología, ciencias políticas, medicina, estudios del desarrollo, etc.

Esta investigación se enmarca en la línea de investigación manejo y cuidado ambiental dentro del eje temático de las evaluaciones socio ambiental, aprobado por la Universidad Alas Peruanas.

.

CAPÍTULO I

PLANEAMIENTO METODOLÓGICO

1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

El término contaminación acústica hace referencia al ruido (entendido como sonido excesivo y molesto), provocado por las actividades humanas (tráfico, industrias, locales de ocio, etc.), que produce efectos negativos sobre la salud auditiva, física y mental de las personas.

La contaminación acústica en algunas ciudades es muy aguda: vehículos, aviones, maquinarias. etc. El ruido produce efectos psicológicos dañinos como son interrumpir el sueño (cuando la intensidad supera los 70 decibelios), disminuir la calidad de vida y provocar un constante estado de ansiedad. Se dice que las generaciones jóvenes de hoy serán futuros sordos, pues cada vez es mayor el ruido de las ciudades.

La contaminación por ruido es la forma de contaminación más frecuente y subestimada. Es provocada por la exposición a ruidos. El ruido es un sonido que a determinada intensidad y tiempo de exposición produce daños (en algunos casos irreparables) en nuestra capacidad de

audición, además de otras reacciones psicológicas y fisiológicas en nuestro organismo.

El Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú reporta que el año 2013 la población de la región de Ucayali fue de 477,616 habitantes, en el año 1993 era de 172,286 habitantes para la región Ucayali, esto es un indicativo cómo ha evolucionado la población en 20 años y es de esperar que para el 2017, las cifras cambiarán totalmente superando los 500,000 habitantes.

Todo este crecimiento demográfico con migrantes de diferentes regiones del país han hecho de Ucayali una región en crecimiento y la demanda de transporte no fue ajeno a esto.

La contaminación acústica es, en la actualidad, un fenómeno inherente a toda área urbana, y constituye un factor ambiental de singular impacto sobre la calidad de vida de sus habitantes. En términos económicos implica además un costo real por las depreciaciones del valor inmobiliario de los espacios afectados y por las erogaciones en la atención de la salud (Pesse, 1999; Frankel, 1991).

Generalmente este costo no se tiene en cuenta. Entre las causas de dicho ruido puede citarse el transporte como la más importante, ya sea terrestre o aéreo, tanto de personas como de cargas. De todos los medios de transporte, la aviación es la que genera mayor cantidad de energía acústica, lo que unido a su dependencia de los aeropuertos, hace que las molestias que se ocasionan en las localidades situadas en las inmediaciones de éstos sean realmente importantes (NBE-CA 88)

Todo esto ha motivado proponer un trabajo de investigación para conocer la cantidad de decibelios, y si el cambio de esta afecta a la calidad de vida de los pobladores que se encuentran cerca a los

aeropuertos, y verificar si se encuentra en el marco que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS-2000).

1.2 DELIMITACION DE LA INVESTIGACIÓN

Espacial: Se realizó en los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, distrito de Yarinacocha, provincia de Coronel portillo, región Ucayali -Perú.

Temporal: se realizó de 01 de marzo al 30 de julio del 2017, resultando un periodo de 05 meses.

Social: La investigación estuvo dirigida a los pobladores que viven en los AA.HH. alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, que son los directos afectados con la contaminación acústica.

Conceptual: La investigación dio información teórica sobre la calidad de vida de los pobladores que viven alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo y la importancia de la contaminación acústica.

1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

1.3.1 Problema Principal

¿Cuál es la influencia de la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017?

1.3.2 Problemas Secundarios

- ¿Cuál es la influencia de la contaminación acústica en el aspecto físico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali?

- ¿Cuál es la influencia de la contaminación acústica en el aspecto psicológico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali?

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo General

Determinar la influencia de la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Identificar la influencia de la contaminación acústica en el aspecto físico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali.
- Evaluar la influencia de la contaminación acústica en el aspecto psicológico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali.

1.5 HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

1.5.1 Hipótesis General

Hi La contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

H₀: La contaminación acústica No influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

1.5.2 Hipótesis específicas

H1 La contaminación acústica influye negativamente en el aspecto físico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

H2 La contaminación acústica influye negativamente en el aspecto psicológico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

1.5.3 Identificación y Clasificación de Variables e Indicadores

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍNDICE
VARIABLE INDEPENDIENTE Contaminación acústica (X)	Nivel de presión sonora	<ul style="list-style-type: none"> • Decibelios máximos • Decibelios mínimos • Ruido. 	<ul style="list-style-type: none"> • Adecuado • Inadecuado
VARIABLE DEPENDIENTE Calidad de vida (Y)	Aspecto físico	<ul style="list-style-type: none"> • Afecta a la salud de las personas. • Perturbación del sueño. • Efectos auditivos 	<ul style="list-style-type: none"> • Buena • Regular • Mala
	aspecto psicológico	<ul style="list-style-type: none"> • Molestia en las comunicaciones • Molestia en la concentración • Incertidumbre de los efectos que producen. • Estrés y sistema inmune- 	<ul style="list-style-type: none"> • Buena • Regular • Mala

1.6 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.6.1 Tipos de Investigación

Según Sánchez y Reyes (1987) la metodología de la investigación es de tipo explicativo. “La investigación explicativa se caracterizó por estar orientado a buscar la influencia de la variable independiente sobre la dependiente, es decir, buscó conocer el problema para actuar, construir o modificarlo”.

1.6.2 Nivel de Investigación

Nuestra investigación se enmarcó dentro del nivel explicativo. Al respecto, Hernández, Fernández y Batista (1997, p. 126) refiere que “los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos, están dirigidos a responder a las causas de los eventos, sucesos y fenómenos físicos o sociales”

Durante la investigación se explicó como la contaminación acústica influye en la calidad de vida, estableciendo de esta manera una relación de influencia entre dos variables; **causa** (contaminación acústica) y **efecto** (calidad de vida)

1.6.3 Diseño de la investigación

Según Sánchez y Reyes (1987). Metodología de la investigación se enmarcó dentro de los diseños EX – POST - FACTO - Diseño de grupo criterio. Este diseño es utilizado cuando uno está interesado en la generación de hipótesis con respecto a que es lo que causa o produce una condición o estado particular

Su esquema se grafica de la siguiente manera:

X..... O₁

O₂

X = Variable Independiente (Contaminación acústica)

O₁ = Observación de la calidad de vida del grupo de estudio (Los que viven a los alrededores del aeropuerto)

O₂ = observación de la calidad de vida del grupo comparativo (Los que viven en zonas distantes al aeropuerto)

1.7 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN

1.7.1 Población

Según Hernandez, Fernandez y Batista (1997):108a La población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones.

El universo de nuestro estudio estuvo constituido por los siguientes asentamientos humanos del distrito de Yarinacocha de Ucayali.

Cuadro N° 01

Población de los asentamientos humanos del distrito de Yarinacocha de Ucayali.

Asentamiento humano	Habitantes
Shirambari Geo Tursta	350
Juan Zaplana Belleza	600
Las Poncianas	600
Asociación Pro vivienda La Mauno	200
Total	1,750

Fuente: INEI.

1.7.2 Muestra

Ya que la población general estará constituida por 1750 pobladores de los diferentes asentamientos humanos del distrito de Yarinacocha. El criterio de selección estará en función a la siguiente fórmula estadística, que proporcionaran información por parte de los representantes y/o gerentes de dicho rubro.

$$n = \frac{N \times z_{\alpha}^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + z_{\alpha}^2 \times p \times q}$$

Donde

N es el total de la población;

z_{α}^2 es $1,96^2$ si la seguridad deseada es del 95 %;

p es la proporción esperada (en este caso 5 % ó 0,05);

$q = 1 - p$ (en este caso $1 - 0,05 = 0,95$);

d es la precisión (en este caso se desea un 5% = 0,05)

$$n = \frac{1750 \times 1,96^2 \times 0,05 \times 0,95}{0,05^2 \times (1750 - 1) + 1,96^2 \times 0,05 \times 0,95}$$

$$n = 70,106$$

$$n = 70$$

CUADRO N°02

Cuadro muestral según distancia del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017

	Distancia del aeropuerto m(metros)	Pobladores
Grupo de estudio	Cercana 100 - 200 m	35
Grupo comparativo	Alejada 300 m a mas	35
Total		70

Fuente: Elaboración del tesista

1.8 TÉCNICAS E INSTRUMENTACIÓN DE LA RECOLECCIÓN DE DATOS

1.8.1 Técnicas

- **Fichaje:** Ésta técnica permitió efectuar la revisión y extracción de aspectos teóricos relacionados a la contaminación acústica y la calidad de vida, procedentes de fuentes bibliográficas y de investigaciones en este campo.
- **Encuesta:** Técnica de recolección de información dirigida a una muestra de individuos representativa de la población; consistirá en la formulación de una serie de preguntas que deben ser respondidas sobre la base de un cuestionario. Para efectos de nuestra investigación, esta técnica recogerá información relevante sobre la contaminación acústica y la calidad de vida.

1.8.2 Instrumentos

- **Fichas:** Son formatos en tamaño estándar A5 (250 mm x 148 mm) que sirvieron para registrar información procedente de las fuentes consultadas. Se empleó específicamente las fichas textuales y de resumen, sintetizando la información relativa a la contaminación acústica y la calidad de vida.
- **Cuestionario:** Se consideró preguntas de la contaminación acústica y la calidad de vida. Cada ítem contiene una combinación única de los aspectos de la salud ocupacional. Las respuestas se miden solicitando el grado de acuerdo para cada ítem en un formato tipo Likert de 4 puntos: «nada o casi nada», «algo», «bastante» y «mucho o totalmente».

1.9 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

Justificación

Se justifica esta investigación porque existe la necesidad de determinar la importancia que presentan la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores que viven alrededores de los aeropuertos.

La exposición al ruido es una problemática de contaminación medioambiental y perturba diariamente a las personas que viven en las ciudades. Los especialistas estiman que el oído resiste 75 decibeles como máximo, pero, sin embargo, se ve expuesto a mayores niveles de ruido, lo que trae diferentes consecuencias.

El ruido puede intervenir en trastornos del sueño y del aprendizaje, la memoria, la motivación, la resolución de problemas y en el incremento de la irritabilidad y la agresividad. Incluso cuando la persona consigue afrontar con éxito su respuesta frente a la exposición al ruido, puede conllevar efectos secundarios que

generan consecuencias negativas en la salud, interfiriendo con su bienestar. Otros efectos nocivos que trae aparejada la contaminación sonora son la pérdida de capacidad auditiva, acufenos, interferencia en la comunicación, disminución del rendimiento laboral, incremento de la posibilidad de accidentes laborales y cambios en el comportamiento social.

Teniendo en cuenta la salud física, y psicológica de los habitantes de los alrededores del aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, es importante identificar la importancia de la contaminación acústica y como este afecta a la persona es su calidad de vida.

Importancia

Es importante porque es un punto de partida para abrir nuevas líneas de investigación sobre la calidad de vida como es influenciada por la contaminación caustica. Teniendo en cuenta la salud física y psicológica de los habitantes de los alrededores del aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali.

La presenta investigación evaluara la influencia de la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del aeropuerto internacional capitán FAP David Abensur Rengifo.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1 ANTECEDENTES

Antecedentes internacionales

Sánchez R. (2015), en el estudio de la tesis “Evaluación y caracterización de la contaminación acústica en un núcleo urbano de tipo turístico costero (El Portil, Huelva)” de la Universidad de Huelva de España llega a las siguientes conclusiones.

- La conclusión principal de esta Tesis es que la carretera A-5052 es la principal fuente de contaminación acústica en El Portil y, por tanto, principal responsable de la contaminación acústica que sufre el núcleo urbano. Además, a esta conclusión se llega a través de todos y cada uno de los tres métodos de evaluación anteriormente indicados.
- Pero evidentemente existen muchas más conclusiones importantes derivadas de esta Tesis Doctoral que se van a presentar en tres bloques distintos, en función del tipo de

aproximación a la evaluación y caracterización llevada a cabo en el área de estudio. El primero de ellos recoge las conclusiones obtenidas mediante las monitorizaciones. En el segundo se muestran los resultados obtenidos mediante los muestreos espaciales en la RNLP. Finalmente, en el tercero, se indican las conclusiones derivadas de la modelización acústica a través de *CadnaA* de toda el área de estudio.

Lobos V. (2008), en el estudio de la tesis “Evaluación del ruido ambiental en la ciudad de Puerto Montt” de la Universidad Austral de Chile llega a las siguientes conclusiones:

- Se ha logrado medir, representar y evaluar los niveles sonoros obtenidos en distintos puntos de la ciudad, y la percepción y grado de molestia del ruido ambiental que tienen los habitantes de Puerto Montt.
- En la zona evaluada, en la ciudad de Puerto Montt, se puede identificar como principal fuente de ruido, la generada por el tráfico rodado, ya que los mayores niveles registrados se asocian a las principales vías de la ciudad, tales como Crucero, avenida Presidente Ibáñez (oriente y poniente), avenida Salvador Allende, avenida Diego Portales, Urmeneta, Benavente, Ejército, Egaña, Av. Aeropuerto, Ruta 5 sur, Cardonal, Av. Pacheco Altamirano, Av. Vicuña Malena, Volcán Osorno, Los Notros, Río Puelche, Volcán Puntagudo, Camino Alerce, Av. Pacheco Altamirano, Panamericana Norte, Av. Monseñor R. Munita, entrada de recinto Portuario, Terminal de buses y sector céntrico.
- El alto número de vehículos que componen el parque automotriz de la ciudad, es el principal agente contaminante de ruido en la zona evaluada, a esto sumamos los malos hábitos de conducción que demuestran los conductores,

tales como, exceso de velocidad, silenciadores en mal estado o modificados, el exceso de uso de bocinas, etc.

- Al comparar los resultados gráficos, obtenidos en los mapas de ruido de la ciudad de Puerto Montt, con estudios similares, como el realizado en Castro, se puede ver bastante similitud en el ambiente sonoro de estas ciudades. Al compararlo con la caracterización acústica realizada en Valdivia, Puerto Montt presenta un ambiente sonoro con niveles un poco más bajos.

Acosta S., Aponte E., Araujo L., Balza A. y Betancourt J. (2008), en el estudio de la tesis “La Contaminación Sónica sobre los habitantes del sector El Campito. Mérida. Venezuela. 2008” de la Universidad de los Andes de Venezuela, llega a las siguientes conclusiones:

- El plan de acción que pretende orientar sobre el aprovechamiento de los recursos del planeta tierra de manera sostenible, que ofrece sugerencias para que se establezcan tecnologías innovadoras e industrias que empleen técnicas lo menos perjudiciales posibles para el medio ambiente, incentiva a las naciones industrializadas a que reduzcan el impacto ambiental, eliminar la pobreza, impulsar el progreso de los países en vías de desarrollo, etc.
- Su meta fundamental radica en detener y revertir el daño a nuestro planeta y promover el desarrollo razonado y sostenible de todos los países del mundo. Constituye una necesidad incuestionable la disponibilidad y administración consecuente de nuestros recursos a la medida justa de la satisfacción de nuestras necesidades, sin sobreexplotación de los mismos por uso y abuso para garantizar la existencia y desarrollo humanos en su contexto.

- Según estudios de la Organización Mundial de la Salud, el ruido ambiental tiene efectos adversos sobre la salud de las personas. Deficiencias en la audición, trastornos del sueño y la conducta, merma en el rendimiento y disfunciones fisiológicas o de salud mental son algunas de las consecuencias de los altos niveles sonoros en la sociedad actual.
- Los ruidos generados por bares, discotecas, ferias, etc. son, probablemente, los más perturbadores de todos los que se sufren en el ámbito domiciliario ya que suelen ser elevados y al producirse mayormente en horario nocturno, impiden un adecuado descanso y perturba la paz del hogar y el desarrollo de actividades tan importantes como la lectura y el estudio. La lucha contra este tipo de ruido suele ser sencilla ya que son actividades que deben contar con licencias de actividad y funcionamiento, en las cuales se establecen las medidas correctoras necesarias para evitar que los niveles de ruido superen las normas de aplicación. El problema en estos casos es la “apatía municipal y policial” en el control, vigilancia y sanción de los incumplimientos de las estado o país un arma decisiva en la creación del recurso humano necesario para emprender las políticas de cambio. actividades de ocio nocturno, que retarda considerablemente la solución del problema. Integrar formación y desarrollo. Formar es desarrollar, ofrecer oportunidades para dar respuestas al entorno. La formación ofrece al municipio, estado o país un arma decisiva en la creación del recurso humano necesario para emprender las políticas de cambio.

Antecedentes nacionales

Viena D., Valera O., Peso E. y Juárez J. (2014), en el estudio de la tesis “Programa sensorial-auditivo para disminuir el impacto

ambiental causado por los altos niveles sonoros en las ciudades de Morales, Tarapoto, y Banda de Shilcayo en el año 2014” De la Universidad Nacional de San Martín de Tarapoto llega a las siguientes conclusiones:

- El barrio y vecino de ruido se define como el ruido que surge desde dentro de la comunidad, como instalaciones industriales y de ocio, locales comerciales y de negocios, sitios de construcción y el ruido de la calle.
- El programa sensorial-auditivo basado en los principios y leyes que derivan de las ciencias de la salud: ciencias sociales, biología, física, y química disminuye el impacto ambiental causado por los altos niveles sonoros.
- Las acciones preventivas y correctivas pueden modificar las políticas de control ambientales, mientras que el monitoreo, que sería realizado por la municipalidad, regula el sistema como tal, evaluando los indicadores de eficiencia.

Vaca W. Arez J. (2012), en el estudio de la tesis “Evaluación de impacto sonoro en la Pontificia Universidad Católica del Perú de Lima, llega a las siguientes conclusiones:

- Los mapas de ruido muestran una tendencia cíclica; pues existe una similar tendencia en cuanto a los niveles de presión sonora en todos los días analizados (Similares valores y gama de colores).
- Los niveles de ruido son superiores a los recomendados para las actividades dentro del campus según recomendaciones nacionales e internacionales. La fuente proviene principalmente de los vehículos que transitan la Av. Universitaria y Riva Agüero.
- La facultad más afectada con el impacto acústico es el centro preuniversitario CEPREPUCP; donde se alcanzan valores alrededor de los 80 dB de nivel de presión sonora

con ponderación “A”. Asimismo se detectó que estos niveles de presión; producto del ruido vehicular; alcanza a los pabellones A (Ciencias) y Química niveles de presión sonora con ponderación “A” alrededor de los 60 a 70 dB.

- Se encontró algunos sectores dentro del campus (Facultad de ciencias Sociales, CAPU, Biblioteca Central) con rangos elevados niveles de presión sonora con ponderación “A” (60 a 65 dB), esto se debe a la confluencia de alumnado que circula por esos sectores.
- Es posible disminuir los niveles de presión sonora aumentando la absorción en el interior de las aulas, esto resulta importante si es que se quiere obviar el cierre de ventanas empleando vidrios insulados, lo que demandaría un alto costo no solo en el material a utilizarse, sino también por el empleo de ventilación forzada en las aulas.

Barreto C. (2007), en el estudio de la tesis “Contaminación por ruido en aeronaves en Bellavista – Callao” de la Universidad San Marcos de Lima, llega a las siguientes conclusiones:

- El Nivel de Ruido Continuo Equivalente (LAeqT) calculado en cada una de las Estaciones de la Red de Monitoreo de Bellavista, son valores hallados a partir del Nivel de Exposición Sonora (SEL) y el tiempo de duración de cada evento (paso de las aeronaves). Estos valores exceden los valores establecidos en el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruidos..
- Comparando los valores del LAeqT, calculados en cada estación de monitoreo se ha determinado claramente cuál de los puntos o zonas son las más contaminadas, de modo que en forma descendente se puede establecer que $R-2 > R-1 > R-4 > R-3 > R-5$.

- Los LAeqT obtenidos en cada Estación de Monitoreo, exceden a los valores establecidos referidos para zonas residenciales, lo cual implica que el ámbito de estudio se encuentra contaminada por las emisiones de ruido de las aeronaves que pasan por dicha zona urbana, por donde dichas aeronaves sobrevuelan a bajas alturas
- Las aeronaves hacen su paso por la estación R-2, a escasos 213 m de altura, registrándose los mayores niveles de ruido de toda la red de monitoreo.
- Otra causa de la contaminación sonora de Bellavista es la antigüedad del Parque Aéreo, con un 70 % de la flota que opera en el Aerp. Int. Jorge Chávez, es antigua.

A nivel local

Cárdenas A. (2015), en el estudio de la tesis “Determinación de la contaminación acústica por vehículos motorizados en tres puntos estratégicos de Pucallpa” De la Universidad Alas Peruanas de Ucayali llega a las siguientes conclusiones:

- Los valores máximos determinados en los tres puntos estratégicos fueron: Comercial Tottus con 84,1 dB, el sector Ovalo Sáenz Peña con 83,2 y la Plaza De Armas con 85,0 dB.
- Los valores mínimos determinados en los tres puntos estratégicos fueron: Comercial Tottus con 69,8 dB, el sector Ovalo Sáenz Peña con 72,3 y la Plaza De Armas con 69,0 dB
- Los valores máximo determinados según horas fueron: a las 7:00 con 79,7 dB, a las 12:00 con 84,0 y a las 18:00 con 85,0 dB
- Los valores mínimos determinados según horas fueron: a las 7:00 con 69,0 dB, a las 12:00 con 71,8 y a las 18:00 con 74,3 dB.

- Los valores máximo determinados según los días fueron: el lunes con 84,5 dB, el martes con 83,1 dB, el miércoles con 83,1 dB, el jueves con 82,0 dB, el viernes con 84,1 dB, el sábado con 85,0 dB y el domingo con 82,1 dB
- Los valores mínimos determinados según los días fueron: el lunes con 73,3 dB, el martes con 75,2 dB, el miércoles con 74,1 dB, el jueves con 69,0 dB, el viernes con 71,9 dB, el sábado con 69,8 dB y el domingo con 76,6 dB.

2.1.2 BASES TEÓRICAS

a) Contaminación acústica

DEFINICIÓN

Se llama contaminación acústica o contaminación sonora al exceso de sonido que altera las condiciones normales del ambiente en una determinada zona. Si bien el ruido no se acumula, traslada o mantiene en el tiempo como las otras contaminaciones, también puede causar grandes daños en la calidad de vida de las personas si no se controla bien o adecuadamente.

El término "contaminación acústica" hace referencia al ruido (entendido como sonido excesivo y molesto), provocado por las actividades humanas (tráfico, industrias, locales de ocio, aviones, barcos, entre otros.) que produce efectos negativos sobre la salud auditiva, física y mental de los seres vivos.

Este término está estrechamente relacionado con el ruido debido a que esta se da cuando el ruido es considerado como un contaminante, es decir, un sonido molesto que puede producir efectos nocivos fisiológicos y psicológicos para una persona o grupo de personas.

Las principales causas de la contaminación acústica son aquellas relacionadas con las actividades humanas como el transporte, la construcción de edificios, obras públicas y las industrias, entre otras.

Se ha dicho por organismos internacionales, que se corre el riesgo de una disminución importante en la capacidad auditiva, así como la posibilidad de trastornos que van desde lo psicológico (paranoia, perversión) hasta lo fisiológico por la excesiva exposición a la contaminación sónica.

Un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), considera los 70 dB (a), como el límite superior deseable.

En España, se establece como nivel de confort acústico los 55 . Por encima de este nivel, el sonido resulta pernicioso para el descanso y la comunicación.

Según estudios de la Unión Europea (2005): 80 millones de personas están expuestas diariamente a niveles de ruido ambiental superiores a 65 y otros 170 millones, lo están a niveles entre 55-65.

EFFECTOS AUDITIVOS

El sistema auditivo se resiente ante una exposición prolongada a la fuente de un sonido, aunque esta sea de bajo nivel.

El efecto auditivo provocado por el ruido ambiental se llama socioacusia. Cuando una persona se expone de forma prolongada a un nivel de sonido excesivo, nota un silbido en el oído, esta es una señal de alerta. Inicialmente, los daños

producidos por una exposición prolongada no son permanentes, sobre los 10 días desaparecen. Sin embargo, si la exposición a la fuente no cesa, las lesiones serán definitivas. La audición se irá perdiendo, hasta convertirse en sordera.

No solo el ruido prolongado es perjudicial, un sonido repentino de 160 , como el de una explosión o un disparo, pueden llegar a perforar el tímpano o causar otras lesiones irreversibles. Citando puntualmente las afecciones auditivas que produce el ruido tenemos: Desplazamiento Temporal y Permanente del umbral de audición.

- **Desplazamiento temporal del umbral de audición (TTS:Temporary threshold shift)**

Consiste en una elevación del umbral producida por la presencia de un ruido, existiendo recuperación total al cabo de un período, siempre y cuando no se repita la exposición al mismo. Se produce habitualmente durante la primera hora de exposición al ruido. Está puede causar dilatación de pupilas, fatiga, dolor de cabeza, etc.

- **Desplazamiento permanente del umbral de audición (PTS:Permanent threshold shift)**

Es el mismo efecto TTS pero agravado por el paso del tiempo y la exposición al ruido. Cuando alguien se somete a numerosos TTS y durante largos períodos (varios años), la recuperación del umbral va siendo cada vez más lenta y dificultosa, hasta volverse irreversible.

El desplazamiento permanente del umbral de audición está directamente vinculado con la presbiacucia (pérdida de la sensibilidad auditiva debida a los efectos de la edad).

La sordera producida por el desplazamiento permanente del umbral de audición afecta a ambos oídos y con idéntica intensidad.

- **Interferencia en la comunicación oral**

La inteligibilidad de la comunicación se reduce debido al ruido de fondo. El oído es un transductor y no discrimina entre fuentes de ruido, la separación e identificación de las fuentes sonoras se da en el cerebro. Como ya es sabido, la voz humana produce sonido en el rango de 100 a 10 000 Hz, pero la información verbal se encuentra en el rango de los 200 a 6000 Hz. La banda de frecuencia determinada para la inteligibilidad de la palabra, es decir entender palabra y frase, esta entre 500 y 2500 Hz. La interferencia en la comunicación oral durante las actividades laborales puede provocar accidentes causados por la incapacidad de oír llamados de advertencia u otras indicaciones. En oficinas como en escuelas y hogares, la interferencia en la conversación constituye una importante fuente de molestias.

EFFECTOS NO AUDITIVOS

Con el paso de los años, la contaminación sonora se ha convertido en un problema para la salud. Es por ello, que la industria ha aumentado sus esfuerzos para disminuir la emisión de ruido en fuentes específicas. Una opción para

facilitar esta determinación de ruido en dichas fuentes, es localizando el punto de dicha fuente donde se genera mayor cantidad de energía sonora. La contaminación acústica, además de afectar al oído puede provocar efectos psicológicos negativos y otros efectos fisiopatológicos.

Por supuesto, el ruido y sus efectos negativos no auditivos sobre el comportamiento y la salud mental y física dependen de las características personales, al parecer el estrés generado por el ruido se modula en función de cada individuo y de cada situación.

- **Efectos psicopatológicos**

1. A más de 60 dB.

- a) Dilatación de las pupilas y parpadeo acelerado
- b) Agitación respiratoria, aceleración del pulso y taquicardias.
- c) Aumento de la presión arterial y dolor de cabeza.
- d) Menor irrigación sanguínea y mayor actividad muscular. Los músculos se ponen tensos y dolorosos, sobre todo los del cuello y espalda.

2. A más de 85 dB.

- a) Disminución de la secreción gástrica, gastritis o colitis.
- b) Aumento del colesterol y de los triglicéridos, con el consiguiente riesgo cardiovascular. En enfermo con problemas cardiovasculares, arteriosclerosis o problemas coronarios, los ruidos fuertes y súbitos pueden llegar a causar hasta un infarto.

c) Aumenta la glucosa en sangre. En los enfermos de diabetes, la elevación de la glucemia de manera continuada puede ocasionar complicaciones médicas a largo plazo.

- **Efectos psicológicos**

1. insomnio y dificultad para conciliar el sueño.
2. Fatiga.
3. Estrés (por el aumento de las hormonas relacionadas con el estrés como la adrenalina), depresión y ansiedad
4. Irritabilidad y agresividad.
5. Histeria y neurosis.
6. Aislamiento laboral.

Todos los efectos psicológicos están íntimamente relacionados, por ejemplo:

- El aislamiento conduce a la depresión.
- El insomnio produce fatiga. La fatiga, falta de concentración. La falta de concentración a la poca productividad y la falta de productividad al estrés.

Entre otros efectos no auditivos tenemos:

- **Efectos sobre el sueño**

El ruido produce dificultades para conciliar el sueño y despierta a quienes están dormidos. El sueño es una actividad que ocupa un tercio de nuestras vidas y nos permite descansar, ordenar y proyectar nuestro consciente. El sueño está constituido por dos tipos: el sueño

clásico profundo (no REM —etapa de sueño profundo—, el que a su vez se divide en cuatro fases distintas), y por otro lado está el sueño paradójico (REM). Se ha demostrado que sonidos del orden de aproximadamente 60 dBA, reducen la profundidad del sueño, acrecentándose dicha disminución a medida que crece la amplitud de la banda de frecuencias, las cuales pueden despertar al individuo, dependiendo de la fase del sueño en que se encuentre y de la naturaleza del ruido. Es importante tener en cuenta que estímulos débiles sorprendivos también pueden perturbar el sueño.

- **Efectos sobre la conducta**

El ruido produce alteraciones en la conducta momentáneas, las cuales consisten en agresividad o mostrar un individuo con un mayor grado de desinterés o irritabilidad. Estas alteraciones, que generalmente son pasajeras, se producen a consecuencia de un ruido que provoca inquietud, inseguridad o miedo en algunos casos.

- **Efectos en la memoria**

En aquellas tareas en donde se utiliza la memoria se ha demostrado que existe un mayor rendimiento en aquellos individuos que no están sometidos al ruido, debido a que este produce crecimiento en la activación del sujeto y esto en relación con el rendimiento en cierto

tipo de tareas, produce una sobre activación traducida en el descenso del rendimiento. El ruido hace que la articulación en una tarea de repaso sea más lenta, especialmente cuando se tratan palabras desconocidas o de mayor longitud, es decir, en condiciones de ruido, el individuo se desgasta psicológicamente para mantener su nivel de rendimiento.

Por supuesto que todos los efectos son directamente proporcional al tiempo de exposición de la persona.

- **Efectos en la atención**

El ruido hace que la atención no se localice en una actividad específica, haciendo que esta se pierda en otros. Perdiendo así la concentración de la actividad.

- **Efectos en el embarazo**

Se ha observado que las madres embarazadas que han estado desde comienzos de su embarazo en zonas muy ruidosas, tienen niños que no sufren alteraciones, pero si la exposición ocurre después de los 5 o 6 meses de gestación, después del parto los niños no soportan el ruido, lloran cuando lo sienten, y al nacer tienen un tamaño inferior al normal.

- **Efectos sobre los niños**

El ruido repercute negativamente sobre el aprendizaje y la salud de los niños. Cuando los

niños son educados en ambientes ruidosos, estos pierden su capacidad de atender señales acústicas, sufren perturbaciones en su capacidad de escuchar, así como un retraso en el aprendizaje de la lectura y la comunicación verbal. Todos estos factores favorecen el aislamiento del niño, haciéndolo poco sociable.

b) Calidad de vida

La calidad de vida es el bienestar, felicidad, satisfacción de la persona que le permite una capacidad de actuación o de funcionar en un momento dado de la vida. Es un concepto subjetivo, propio de cada individuo, que está muy influido por el entorno en el que vive como la sociedad, la cultura, las escalas de valores.

Según la OMS, la calidad de vida es: "la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno".

El concepto de calidad de vida en términos subjetivos, surge cuando las necesidades primarias básicas han quedado satisfechas con un mínimo de recursos. El nivel de vida son aquellas condiciones de vida que tienen una fácil traducción cuantitativa o incluso monetaria como la renta per cápita, el nivel educativo, las condiciones de vivienda, es decir,

aspectos considerados como categorías separadas y sin traducción individual de las condiciones de vida que reflejan como la salud, consumo de alimentos, seguridad social, ropa, tiempo libre, derechos humanos. Parece como si el concepto de calidad de vida apareciera cuando está establecido un bienestar social como ocurre en los países desarrollados.

Dimensiones de la calidad de vida:

La calidad de vida tiene su máxima expresión en la calidad de vida relacionada con la salud. Las tres dimensiones que global e integralmente comprenden la calidad de vida son:

Dimensión física: Es la percepción del estado físico o la salud, entendida como ausencia de enfermedad, los síntomas producidos por la enfermedad, y los efectos adversos del tratamiento. No hay duda que estar sano es un elemento esencial para tener una vida con calidad.

Dimensión psicológica: Es la percepción del individuo de su estado cognitivo y afectivo como el miedo, la ansiedad, la incomunicación, la pérdida de autoestima, la incertidumbre del futuro. También incluye las creencias personales, espirituales y religiosas como el significado de la vida y la actitud ante el sufrimiento.

Casi podríamos hacer un paralelismo entre el concepto clásico de la felicidad, como dice la canción: "Dos cosas hay en la vida: salud (dimensión física), y amor (dimensión psicológica).

Características de la calidad de vida:

Concepto subjetivo: Cada ser humano tiene su concepto propio sobre la vida y sobre la calidad de vida, la felicidad.

Concepto universal: Las dimensiones de la calidad de vida son valores comunes en las diversas culturas.

Concepto holístico: La calidad de vida incluye todos los aspectos de la vida, repartidos en las tres dimensiones de la calidad de vida, según explica el modelo biopsicosocial. El ser humano es un todo.

Concepto dinámico: Dentro de cada persona, la calidad de vida cambia en periodos cortos de tiempo: unas veces somos más felices y otras menos.

Interdependencia: Los aspectos o dimensiones de la vida están interrelacionados, de tal manera que cuando una persona se encuentra mal físicamente o está enferma, le repercute en los aspectos afectivos o psicológicos y sociales.

2.1.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

1) **Ciencia.**

La ciencia (del latín scientia, "conocimiento") es un conjunto de métodos y técnicas para la adquisición y organización de conocimientos estructurados y sistemáticos de las cosas por sus principios y causas.

2) **Contaminación acústica.**

Se llama contaminación acústica o contaminación sonora al exceso de sonido que altera las condiciones normales del ambiente en una determinada zona. Si bien el ruido no se acumula, traslada o mantiene en el tiempo como las otras contaminaciones, también puede causar grandes daños en la calidad de vida de las personas si no se controla bien o adecuadamente

3) **Ruido.**

Es la sensación auditiva inarticulada generalmente desagradable. En el medio ambiente, se define como todo molesto para el oído o, más exactamente, como todo sonido no deseado.

4) **Calidad de vida.**

La calidad de vida es: "la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno"

5) Dimensión física.

Es la percepción del estado físico o la salud, entendida como ausencia de enfermedad, los síntomas producidos por la enfermedad, y los efectos adversos del tratamiento. No hay duda que estar sano es un elemento esencial para tener una vida con calidad.

6) Dimensión psicológica.

Es la percepción del individuo de su estado cognitivo y afectivo como el miedo, la ansiedad, la incomunicación, la pérdida de autoestima, la incertidumbre del futuro. También incluye las creencias personales, espirituales y religiosas como el significado de la vida y la actitud ante el sufrimiento.

CAPÍTULO III

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Habiendo terminado la etapa de la recolección de datos, he realizado el proceso de codificación y tabulación de la información, en la cual se hace necesario presentar los datos en forma sintetizada y lista para su análisis e interpretación correspondiente, mediante cuadros estadísticos de frecuencia simple y su representación gráfica, que nos permite visualizar los resultados de la variable de estudio.

A continuación se presentan los cuadros y gráficos estadísticos de los resultados de la investigación.

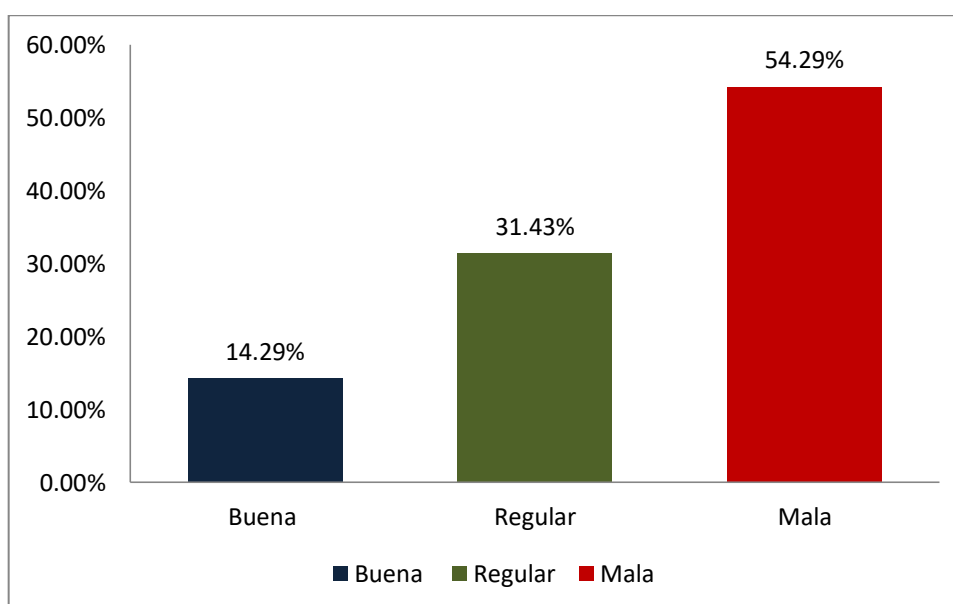
CUADRO N° 1
RESULTADOS DE LA PRUEBA DEL GRUPO DE ESTUDIO SEGÚN
DIMENSIONES DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS
ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP
DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017.

DIMENSIONES	Escalas					
	Buena		Regular		Mala	
	fi	%	fi	%	fi	%
Aspecto físico	4	11.43	10	28.57	21	60.00
Aspecto Psicológico	6	17.14	12	34.29	17	48.57
PROMEDIO	14.29		31.43		54.29	

Fuente: Cuestionario

Elaboración: Tesista

GRAFICO N° 1
RESULTADOS DE LA PRUEBA DEL GRUPO DE ESTUDIO SEGÚN
DIMENSIONES DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS
ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP
DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017.



Fuente: Cuestionario

Elaboración: Tesista

Análisis e interpretación

En el cuadro y gráfico N° 1, que corresponde a la prueba del grupo de estudio, en relación a las dimensiones de la calidad de vida, (el aspecto físico y el aspecto psicológico), podemos observar que de 35 pobladores del grupo de estudio, que viven a las cercanías de los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo de Ucayali, que representan el 100%, que el 14,29% siente que su calidad de vida es buena, el 31,43% siente que presenta una calidad de vida regular y el 54,29% siente que presenta un mala calidad de vida.

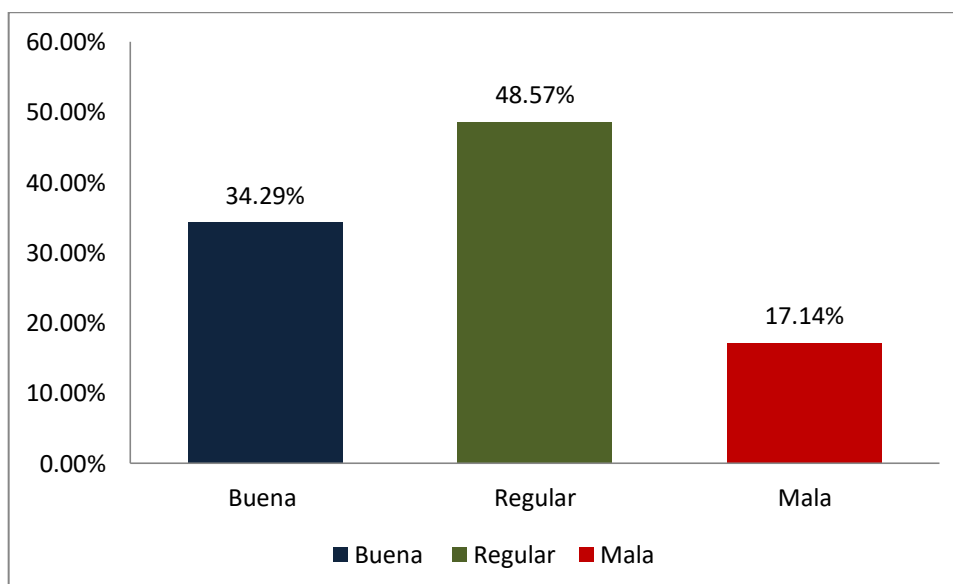
CUADRO Nº 2
RESULTADOS DE LA PRUEBA DEL GRUPO COMPARATIVO SEGÚN
DIMENSIONES DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS
ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP
DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017.

DIMENSIONES	Escalas					
	Buena		Regular		Mala	
	fi	%	fi	%	fi	%
Aspecto físico	11	31.4	16	45.7	8	22.9
Aspecto Psicológico	13	37.1	18	51.4	4	11.4
PROMEDIO	34.29		48.57		17.14	

Fuente: Cuestionario

Elaboración: Tesista

GRÁFICO Nº 2
RESULTADOS DE LA PRUEBA DEL GRUPO COMPARATIVO SEGÚN
DIMENSIONES DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS
ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP
DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017.



Fuente: Cuestionario

Elaboración: Tesista

Análisis e interpretación

En el cuadro y gráfico N° 2, que corresponde a la prueba del grupo de comparativo, en relación a las dimensiones de la calidad de vida, (el aspecto físico y el aspecto psicológico), podemos observar que de 35 pobladores del grupo de comparativo, que viven en las zonas más alejadas de los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo de Ucayali, que representan el 100%, que el 34,29% siente que su calidad de vida es buena, el 48,57% siente que presenta una calidad de vida regular y solo el 17,14% siente que presenta un mala calidad de vida.

CUADRO N°3

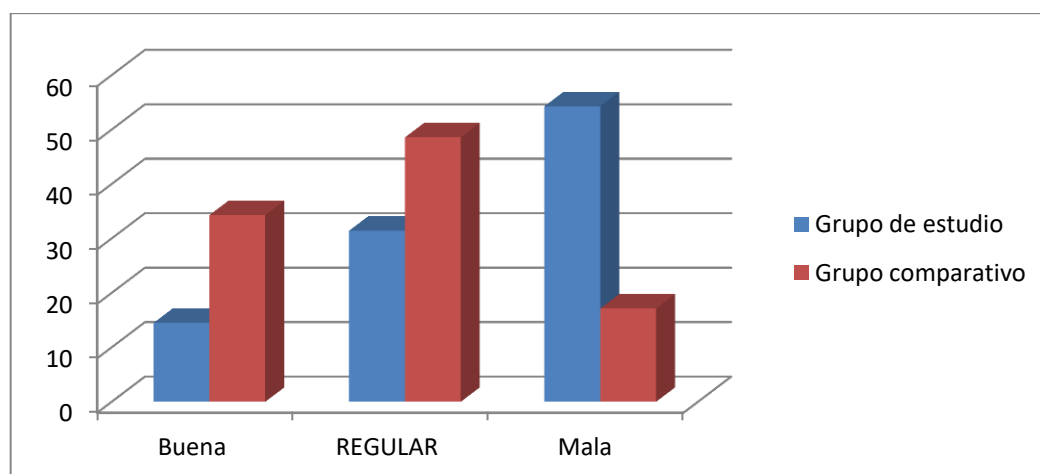
CUADRO COMPARATIVO DE LOS RESULTADOS DE LA PRUEBA DEL GRUPO DE ESTUDIO Y GRUPO COMPARATIVO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017.

	Desarrollo educativo	
	Grupo de estudio	Grupo comparativo
	%	%
Buena	14,49	34,29
Regular	31,43	48,57
Mala	54,29	17,14
TOTAL	100%	100%

Fuente: Cuestionario
Elaboración: Tesista

GRAFICO N°3

CUADRO COMPARATIVO DE LOS RESULTADOS DE LA PRUEBA DEL GRUPO DE ESTUDIO Y GRUPO COMPARATIVO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017.



Fuente: Cuestionario
Elaboración: Tesista

Contrastando los resultados del grupo de estudio y del grupo comparativo encontramos los siguientes resultados.

- El grupo de estudio en un 54,29% siente que lleva una mala calidad de vida mientras que el grupo comparativo solo en un 17,14% siente que lleva una mala calidad de vida.

- El grupo de estudio en un 31,43% siente que lleva una regular calidad de vida mientras que el grupo comparativo en un 48,57% siente que lleva una regular calidad de vida.

- El grupo de estudio en un 14,49% siente que lleva una buena de calidad de vida mientras que el grupo comparativo en un 34,29% siente que lleva una buena de calidad de vida.

La contrastación de estos resultados nos lleva a confirmar la hipótesis de trabajo, ya que la contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

Prueba de Hipótesis

Prueba T

Estadísticos de muestras relacionadas

	Media	N	Desviación típ.	Error típ. de la media
Par 1 Contaminación acústica	1,50	70	0,504	0,060
Calidad de vida	1,89	70	0,772	0,092

Correlaciones de muestras relacionadas

	N	Correlación	Sig.
Par 1 Contaminación acústica y Calidad de vida	70	-0,373	0,001

Prueba de muestras relacionadas

	Diferencias relacionadas					t	gl	Sig. bilateral
	Media	Desv . típ.	Error típ. De la media	95% Interv. Conf. para la difer.				
				Infer.	Sup.			
Par 1 – Cont. acústica Calidad de vida	-0,386	1,067	0,128	-0,640	-0,131	-3,024	69	0,004

Se confirmó la hipótesis planteada que la contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017; como lo demuestra la correlación con un -0,373 y la prueba T presenta el valor de -3,024; aceptando la hipótesis planteada.

DISCUSIÓN

Con el objetivo

En la investigación se cumplió con el objetivo planteado de determinar la influencia de la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017; Como lo demuestran los resultados, la contaminación acústica influye significativamente en la calidad de vida en un 54,29%.

Con la hipótesis

Se confirmó la hipótesis planteada que la contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017; como lo demuestra la correlación con un $-0,373$ y la prueba T presenta el valor de $-3,024$; aceptando la hipótesis planteada.

Con los antecedentes

Los antecedentes como el de Sánchez R. (2015), en el estudio de la tesis “Evaluación y caracterización de la contaminación acústica en un núcleo urbano de tipo turístico costero (El Portil, Huelva) demostrando que la contaminación acústica influye en las zonas urbanas. De igual modo con Barreto C. (2007), en el estudio de la tesis “Contaminación por ruido en aeronaves en Bellavista – Callao”, presentando en presentando resultados que las aeronaves generan la contaminación acústica.

CONCLUSIONES

- La contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017, con una correlación de $-0,373$ y con la prueba T de $-3,024$.
- El grupo de estudio en un $54,29\%$ siente una mala calidad de vida, mientras que el grupo comparativo solo en un $17,14\%$ siente una mala calidad de vida.
- El grupo de estudio en un $31,43\%$ siente una regular calidad de vida, mientras que el grupo comparativo en un $48,57\%$ siente una regular calidad de vida.
- El grupo de estudio en un $14,49\%$ siente una buena calidad de vida, mientras que el grupo comparativo en un $34,29\%$ siente una buena calidad de vida.
- La contrastación de estos resultados nos lleva a confirmar la hipótesis de trabajo, ya que la contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.

RECOMENDACIONES

Considerando los resultados de la investigación se recomienda los siguientes puntos:

- Se recomienda que los directivos del aeropuerto hagan cumplir a las empresas de las aeronaves con el límite tolerable de sonidos en decibeles admitidos según las normas y leyes establecidas.
- Se recomienda realizar talleres y capacitaciones respecto al manejo de la contaminación acústica y sus consecuencias en la salud.
- Se recomienda a las autoridades de concientizar a la población de la importancia que presenta la contaminación acústica en la calidad de vida de la población.
- En lo posible evitar los vuelos nocturnos (10 pm a 1 am) de las naves ruidosas o de la mañana (5:00 am a 7:00 am)
- Se recomienda a las líneas aéreas establecer planes razonables de pase a retiro de sus naves más ruidosas y la adquisición de naves modernas y menos ruidosas.
- Se recomienda la formación de una oficina de control de ruidos, para su mitigación.
- Se recomienda hacer un mapa de ruido y dar apoyo psicológico a la población afectada.

FUENTES DE INFORMATION

1. Acosta S., Aponte E., Araujo L., Balza A. y Betancourt J. *La Contaminación Sónica sobre los habitantes del sector El Campito. Mérida. Venezuela. 2008*, Venezuela, Universidad de los Andes. 2008.
2. Bernal, C. y Muñoz, C. *Métodos de Investigación*. Universidad de los Lagos. Chile: Pearson. 2006.
3. Barreto C. contaminación por ruido de aeronaves en bellavista – callao de la universidad san marcos de lima.2007.
4. Bobbio, N. Estado, Gobierno y Sociedad: por una teoría general de la política” México. Editorial Fondo de Cultura Económica. 1989.
5. Cárdenas A. determinación de la contaminación acústica por vehículos motorizados en tres puntos estratégicos de Pucallpa, universidad alas peruanas de Ucayali.2015.
6. Eiser, R. *Psicología Social. Actitudes, cognición y conducta social*. Madrid: Ediciones Pirámide. 1989
7. Maycotte E. Espacios abiertos y calidad de vida en conjuntos habitacionales organizados en condominio, México. 2010.
8. Frankel, Marvin. Aircraft noise and residential property values: Results of a survey study. *Appraisal Journal*, January Vol 59, Issue 1, p. 96. 1991.
9. Hernández, R.; Fernández, C. Y Baptista, P. *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw-Hill. 1997.
10. INEI (instituto nacional de estadística e informática), reporta la población de Ucayali, en el año 2013.
11. INEI (instituto nacional de estadística e informática), da conocer la población de los asentamientos humanos a estudiar.
12. Lobos V. *Evaluación del ruido ambiental en la ciudad de Puerto Montt*, Universidad Austral de Chile. 2008.
13. NBE-CA 88. Norma Básica de la Edificación sobre Condiciones Acústicas en los Edificios. Legislación Española. Boletín Oficial del Estado 8/10/88
14. OMS (organización mundial de la salud), 2000.

15. Pesse, Ricardo. Una evaluación económica del ruido en Santiago. Encuentro chileno de Acústica Valdivia, Chile. 1999.
16. Pineda - Alvarado – Canales Metodología de la Investigación. 2da Edición. .Ed. Prosalute. 1994.
17. Sánchez C. Hugo y Reyes C. Metodología y Diseños de la Investigación Científica. Perú. Tercera Edición. 1987.
18. Sánchez R. Evaluación y caracterización de la contaminación acústica en un núcleo urbano de tipo turístico costero (El Portil, Huelva). Universidad de Huelva. España. 2015.
19. Sánchez C. Hugo y Reyes C. Metodología y Diseños de la Investigación Científica. Perú. Tercera Edición. 1987.
20. Treviño A. Falencias sobre seguridad y calidad de vida México, Universidad Autónoma de Nuevo León. 2009
21. Vaca W. Árez J. Evaluación de impacto sonoro en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima. 2012.
22. Viena D., Valera O., Peso E. y Juárez J. Programa sensorial-auditivo para disminuir el impacto ambiental causado por los altos niveles sonoros en las ciudades de Morales, Tarapoto, y Banda de Shilcayo en el año 2014. Tarapoto. Universidad Nacional de San Martín. 2014.

ANEXOS

Anexo N° 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

“INFLUENCIA DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS REDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017”

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VAR.	DIMEN.	INDICAD.	ÍNDICE
<p>Pregunta General. ¿Cuál es la influencia de la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es la influencia de la contaminación acústica en el aspecto físico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali? • ¿Cuál es la influencia de la contaminación acústica en el aspecto psicológico de los 	<p>Objetivo General Determinar la influencia de la contaminación acústica en la calidad de vida de los pobladores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.</p> <p>Objetivos Específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar la influencia de la contaminación acústica en el aspecto físico de los pobladores a los alrededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali . • Evaluar la influencia de la contaminación acústica en el aspecto psicológico de los 	<p>Hipótesis general Hi La contaminación acústica influye negativamente en la calidad de vida de los pobladores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali, 2017.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • H1 La contaminación acústica influye negativamente en el aspecto físico de los pobladores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali . • H2 La contaminación acústica influye negativamente en el aspecto psicológico de los pobladores 	<p>Variable Independ. Contaminación acústica</p> <p>Variable Depend Calidad de vida</p>	<p>Nivel de presión sonora</p> <p>Aspecto físico</p> <p>aspecto psicológico</p>	<p>Decibelios máximos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decibelios mínimos • Ruido. <p>• Afecta a la salud de las personas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perturbación del sueño. • Efectos auditivos <p>• Molestia en las comunicaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Molestia en la concentración • Incertidumbre de los efectos que producen. • Estrés y sistema inmune- 	<p>Adecuado Inadecuado</p> <p>Buena Regular Mala</p> <p>Buena Regular Mala</p>

pobladores a los rededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali?	pobladores a los rededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali .	a los rededores del Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Ucayali.				
---	--	--	--	--	--	--

Anexos 2

CUESTIONARIO DE LA CALIDAD DE VIDA FRENTE A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

INSTRUCCIONES

Estimado poblador:

El presente cuestionario es para realizar la investigación titulada “INFLUENCIA DE LA CONTAMINACION ACUSTICA EN LA CALIDAD DE VIDA DE LOS POBLADORES A LOS ALREDEDORES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITAN FAP DAVID ABENSUR RENGIFO, UCAYALI 2017” se le sugiere presentada la información contenida en este instrumento, el cual ha sido realizado para recoger, información de la calidad de vida que presenta en relación a la contaminación acústica.

Tenga presente señor poblador algunas recomendaciones:

- Contestar con completa sinceridad y honestidad
- Lea cuidadosamente antes de comenzar a responder el cuestionario.
- Analice e interprete las preguntas del cuestionario.

1. Siente usted el ruido de los aviones que aterrizan y despegan del aeropuerto:

- a) Siempre
- b) A veces
- C) Nunca

2. A usted le incomoda el ruido emitido por los aviones que aterrizan y despegan del aeropuerto:

- a) Mucho
- b) Poco
- C) Nada

3. El ruido emitido en el aeropuerto le causa molestia sobre la actividad del sueño.
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca
- :
4. El ruido emitido en el aeropuerto lo molesta en las actividades de concentración.
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca
5. Presenta molestias sobre la actividad de la comunicación ocasionado por el ruido emitido en el aeropuerto.
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca
6. Cree usted que el ruido emitido en el aeropuerto le genera molestias e incomodidad por el lugar en donde vive.
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca
7. Usted se estresa frecuentemente
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca

8. Usted presenta problemas cardiovasculares:
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca
9. Usted presenta un buen rendimiento en sus labores.
- a) Mucho
 - b) Poco
 - C) Nada
10. Usted presenta molestias auditivas.
- a) Mucho
 - b) Poco
 - C) Nada
11. Su audición que usted presenta es:
- a) Buena
 - b) Regular
 - C) Mala
12. Usted sufre de migrañas:
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca
13. Usted sufre de dolor de cabeza:
- a) Siempre
 - b) A veces
 - C) Nunca

14. Los malestares que usted presenta son frecuentes:

- a) Siempre
- b) A veces
- C) Nunca

15. Desearía usted cambiarse de casa si tuviera la posibilidad

- a) Si
- b) Tal vez
- C) No

Fotografías:

Foto n°01, encuestando al poblador más lejano



Foto n° 02, encuestando al poblador más cercano

