



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

Factores de diseño urbano y su influencia en la movilidad en el
sector “Virgen De Fátima”, Huaraz, 2023

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Arquitectura

AUTOR:

Ugaz Penadillo, Carlos Jair (orcid.org/0000-0002-1886-5040)

ASESORES:

Dr. Tarma Carlos, Luis Enrique (orcid.org/0000-0003-1486-4726)

Mg. Rodriguez Mendoza, Cristhian Renzho Elsayed (orcid.org/0000-0002-9500-6530)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

TRUJILLO - PERÚ

2023

DEDICATORIA

A mi madre, quien siempre me motiva a ser una mejor persona y profesional cada día, a mi padre por enseñarme a ir siempre un paso adelante en la vida y a mi abuela, por creer constantemente en mí y brindarme su cariño incondicional.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por darme la fuerza y sabiduría necesaria para cumplir mis objetivos, a mis asesores por compartir su conocimiento para ayudarme a mejorar la investigación y a las personas que compartieron su tiempo e información con el estudio.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, TARMA CARLOS LUIS ENRIQUE, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "Factores de Diseño Urbano y su Influencia en la Movilidad en el Sector "Virgen De Fátima", Huaraz, 2023", cuyo autor es UGAZ PENADILLO CARLOS JAIR, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 8.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TRUJILLO, 25 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
TARMA CARLOS LUIS ENRIQUE DNI: 19321480 ORCID: 0000-0003-1486-4726	Firmado electrónicamente por: LTARMA el 04-08- 2023 11:10:45

Código documento Trilce: TRI - 0619328





UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, UGAZ PENADILLO CARLOS JAIR estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO del programa de MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Factores de Diseño Urbano y su Influencia en la Movilidad en el Sector Virgen De Fátima", Huaraz, 2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Nombres y Apellidos	Firma
UGAZ PENADILLO CARLOS JAIR DNI: 70746541 ORCID: 0000-0002-1886-5040	Firmado electrónicamente por: CUGAZPE el 31-07- 2023 10:22:02

Código documento Trilce: INV - 1296230



ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	vii
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	7
III. METODOLOGÍA.....	21
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	21
3.2. Variables y operacionalización	22
3.3. Población, muestra y muestreo	23
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	25
3.5. Procedimientos	26
3.6. Método de análisis de datos	27
3.7. Aspectos éticos.....	27
IV. RESULTADOS	29
V. DISCUSIÓN.....	34
VI. CONCLUSIONES.....	40
VII. RECOMENDACIONES	41
REFERENCIAS	42
ANEXOS	48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Prueba de normalidad de los puntajes de las variables Factores de Diseño Urbano y Movilidad con sus pertinentes dimensiones de estudio, enmarcado en el sector Virgen de Fátima	29
Tabla 2: Relación entre la variable Factores de diseño urbano y la variable Movilidad en el sector Virgen de Fátima.....	30
Tabla 3: Relación entre la dimensión Factores físico-espaciales y la variable Movilidad en el sector Virgen de Fátima	31
Tabla 4: Relación entre la dimensión Factores socio-económicos y la variable Movilidad en el sector Virgen de Fátima	32
Tabla 5: Relación entre la dimensión Factores viales y la variable Movilidad en el sector Virgen de Fátima.....	33

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Esquema de diseño de investigación.....	22
---	----

RESUMEN

La carencia de buena planificación es uno de los mayores problemas de toda ciudad en tiempos contemporáneos al no considerar factores urbanos de gran influencia en las dinámicas de la ciudad, destacando la función de la movilidad en la población. Por ello, el presente estudio tuvo como objetivo principal determinar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023, Para la investigación se consideró un enfoque cuantitativo, tipo básico, diseño transversal no experimental correlacional simple. En tanto, para la muestra se consideraron 125 residentes del sector en cuestión. Los instrumentos aplicados fueron 2 cuestionarios validados por expertos junto a una ficha de observación para la recolección de información. Se halló que la relación entre los factores de diseño urbano y la movilidad en el sector Virgen de Fátima otorgaban un valor del coeficiente de correlación de Spearman de 0.463, lo cual indica una correlación moderada positiva. De esta manera, se concluyó que los factores de diseño urbano influyen de manera moderada en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, lo que indica que, si mejoran o aumentan los factores de diseño urbano, ocurrirá lo mismo con la movilidad.

Palabras clave: Factores de diseño urbano, movilidad, movilidad peatonal, movilidad vehicular

ABSTRACT

The lack of proper planning is one of the major problems in any city in contemporary times, as it fails to consider influential urban factors in the city dynamics, with a particular emphasis on the role of mobility in the population. Therefore, the main objective of this study was to determine the influence of urban design factors on mobility in the Virgen de Fátima sector, Huaraz, 2023. The research adopted a quantitative approach, specifically a basic type of non-experimental correlational cross-sectional design. A sample of 125 residents from the sector under study was considered. The instruments used consisted of two questionnaires validated by experts, along with an observation form for data collection. The findings indicated that the relationship between urban design factors and mobility in the Virgen de Fátima sector yielded a Spearman correlation coefficient of 0.463, indicating a moderate positive correlation. Thus, it was concluded that urban design factors moderately influence mobility in the Virgen de Fátima sector, suggesting that an improvement or increase in urban design factors will have a similar effect on mobility.

Keywords: Urban design factors, mobility, pedestrian mobility, vehicular mobility

I. INTRODUCCIÓN

Desde el origen de los asentamientos humanos hasta la creación de las primeras ciudades, la urbanización del territorio a nivel mundial se ha definido como un fenómeno transformador, el cual a través de su evolución y el paso del tiempo se ha ramificado en múltiples dimensiones dentro de las cuales se destacan las cuestiones políticas, culturales, sociales o históricas, enriquecidas por medio de diferentes sucesos en su accionar dada la naturaleza viva y dinámica de la ciudad abriendo camino al hecho urbano y arquitectónico, desde la progresiva expansión residencial, migraciones hacia distintos centros urbanos, revoluciones tecnológicas, desplazamientos hacia los núcleos de las urbes hasta el establecimiento de actividades resaltantes para su sustentabilidad económica y territorial. El informe de ONU-HÁBITAT (2022) se centró en los desafíos que las ciudades enfrentan en su crecimiento más allá de su territorio junto a la consideración de que las áreas urbanas deben estar preparadas para futuros constantemente cambiantes e impredecibles, un punto que se vio concretado ante la naturaleza disruptiva de la pandemia de COVID-19; en base a ello, con un mundo en constante expansión en el que el suelo urbano representa un 56 por ciento, se espera que hacia el año 2050 este proceso se incremente en un 12 por ciento adicional aunque aquellas áreas urbanas ya consolidadas cuentan con una proyección de estabilización o declive en el crecimiento urbano, por lo que se hace hincapié en el aumento de la población, la configuración socioespacial, la composición económica, los niveles de informalidad, la movilidad sostenible y los retos políticos e institucionales, ya que el proceso de urbanización es desigual y requiere diferentes propuestas y estrategias. Como resultado, se han generado problemas que afectan las bases de las dinámicas urbanas, como los asentamientos informales en las periferias, la concentración de actividades en un único núcleo de la ciudad, la ineffectividad de la conectividad vial y la limitación del movimiento a nivel peatonal y vehicular, así como la distribución ineficiente de los usos del suelo y los servicios municipales insuficientes. En este contexto, se destaca la conformación del espacio a través de factores de diseño urbano y su

influencia en la movilidad como aspectos clave de análisis en la comprensión de los problemas que afectan directamente a la población, como la percepción, la seguridad, la accesibilidad, la calidad del espacio, las razones por las que se movilizan, los medios de llegada, las acciones que realizan, las actividades con las que interactúan, la ubicación de puntos de concentración, los intervalos, las interacciones con el entorno y la conectividad vial. En consecuencia, es importante considerar estos aspectos al abordar la planificación y elementos del diseño urbano dentro del contexto de la movilidad sostenible y el crecimiento de las ciudades, teniendo como finalidad optimizar el bienestar de hábitat de los residentes y garantizar su comodidad. Como mencionan Jiménez y Ospina (2020), el diseño urbano se enmarca en una construcción socioespacial dentro de una simbiosis entre el espacio público y las particularidades de la población o comunidad a la que pertenece, por lo que el carácter de lugar lo complementan la sociabilidad y la convivencia a manera de factores organizadores para la circulación, transitabilidad y capacidad de esparcimiento; un punto que es complementado por Moreno (2021) quien expone las circunstancias que han enfrentado las urbes latinoamericanas, más aún con la presencia de la COVID-19, evidenciando que los intentos por encaminar estrategias de movilidad sostenible dentro de la planificación urbana no han sido los suficientes, resultando en que el reto de lograr el modelo de una ciudad compacta y transitable es cada vez más distante en un escenario en el que la población busca masivamente desplazarse hacia el núcleo de la urbe en busca de satisfacer sus necesidades y acceder a servicios pero enfrentándose a limitaciones sustanciales en cuanto a movilidad urbana.

El panorama en el Perú no se presenta ajeno a estos problemas ya que, partiendo desde la ciudad de Lima, Evans (2020) mencionó que las reacciones a la vida urbana, desplazamientos, su relación con los desplazamientos a través del entorno urbano y la aglomeración de personas o servicios en distintos puntos la metrópoli pasan desde regulares hasta insatisfechas, evidenciando una heterogeneidad de respuestas, pero resaltando mayor porcentaje de insatisfacción conforme se evidencian percepciones cercanas a la periferia de la ciudad, en la que residentes de

asentamientos o barriadas encontraban limitaciones u obstáculos al tratar de desplazarse hacia el centro de actividades más cercano a ellos; complementariamente, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2019) expuso las circunstancias que han llevado al transporte urbano peruano a la crisis en la que se encuentra, mencionando que en el caso de Lima un 85 por ciento de los viajes realizados en transporte motorizado corresponden a transporte público, mientras que en el caso de Arequipa y Piura un 68 por ciento respectivamente concierne a este tipo de movilidad optando por combis, microbuses, colectivos o taxis, ante ello se enuncia la ausencia de planeamiento integral, informalidad en los servicios, ineficaz transporte público, caducidad del parque automotor, escasa labor de fiscalización, carencia de señalización y semáforos, sumado a la desfavorable situación de la infraestructura vial como ejes significativos de este problema. La perspectiva se amplía a través de lo expuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) donde se evidenció que los viajes diarios realizados por los habitantes limeños en transporte público tradicional, véase combis, microbuses o mototaxis, corresponden a un 40.60 por ciento, dejando atrás a servicios que han intentado conformarse a manera de una alternativa segura como el Metropolitano o los corredores complementarios. El tiempo de desplazamiento es otro punto crítico en la movilidad ya que es preciso que el ciudadano peruano logre desplazarse de manera presta a su destino, sin embargo el contexto en la capital refleja una antítesis de este paradigma a través de lo mostrado por la encuesta de percepción Lima Cómo Vamos (2019) en la que se expuso que solo un 23.9 por ciento de los habitantes logran desplazarse en 15 minutos a sus destinos desde la salida de sus hogares, mientras que un 12.7 por ciento puede movilizarse en un marco temporal que abarca hasta 1 hora y media, denotando la urgente necesidad de optimizaciones para los medios disponibles de transporte público. Ante las circunstancias adversas en torno al estado de la movilidad, el diseño urbano y la impredecibilidad de situaciones que pueden ocurrir en las ciudades, Promovilidad (2020) estableció, dentro de su guía para transporte sostenible no motorizado, los elementos esenciales que requieren las ciudades peruanas para emprender

estrategias de movilidad sostenible ya que, pese a las medidas impuestas durante la crisis sanitaria como el aislamiento social, la reducción de la capacidad de transporte o prohibición de desplazamiento de vehículos motorizados, persiste en la población la necesidad de desplazarse para cumplir con sus actividades laborales o comerciales.

Asimismo, la situación hacia el interior del país ha evidenciado factores precarios que inciden en la percepción del diseño urbano en sus desplazamientos o patrones de movilidad dentro de las urbes como son los geográficos, climatológicos o netamente aquellos resultantes de intervención humana. Un ejemplo emblemático de esta situación es la ciudad de Huaraz, ubicada en la provincia de Huaraz, departamento de Ancash, la cual, a través de su historia, ha experimentado sucesos cruciales que cambiaron la totalidad de su trama urbana como el aluvión de 1941 y el terremoto acontecido en 1970, tras los cuales la ciudad emprendió la búsqueda de recuperarse, reconstruirse, sentar bases urbanas a futuro, sumado a establecer núcleos, tramas y vías definidas para la población que volvía progresivamente a asentarse. Con el transcurrir de los años, se establecieron ejes definidos dentro del centro de la ciudad como atractores de movilidad, actividad, desplazamiento y urbanización, siendo uno de los más importantes la avenida Raymondi debido a que conecta los barrios ubicados hacia el este y oeste de la urbe, además de que atraviesa el núcleo comercial de la ciudad dentro del cual se encuentra el sector Virgen de Fátima. Tarazona (2017) enunció en su análisis las vías de mayor convergencia de tránsito en la ciudad entre las que destacan la avenida Centenario, la avenida Fitzcarrald y la avenida Raymondi debido a la superposición de flujos de transporte que concurren estas vías como autos particulares, combis, colectivos, vehículos de carga e incluso buses interprovinciales, ante lo cual también enfatiza la significativa acogida de pasajeros que experimenta este escenario, representado en un 40.4 por ciento en la totalidad de la ciudad. De esta manera, el sector Virgen de Fátima se ha consolidado como una columna vertebral dentro de Huaraz debido a su crucial cercanía con diversos equipamientos y negocios de gran concurrencia. Sin embargo, a pesar de la significativa presencia que posee

en la urbe, su diseño urbano no ha sido adecuado para brindar seguridad, bienestar y accesibilidad a los transeúntes que se desplazan constantemente por sector realizando sus actividades cotidianas o desplazándose a sus centros laborales, resaltando las zonas cercanas al mercado de abastos “Virgen de Fátima”, el cuadrante comercial “Quilcay” y las zonas en las que se concentran servicios de comercio, salud y ocio; debido a ello, los peatones se enfrentan constantemente a intensos flujos de movilidad vehicular, tanto particular como pública, puntos de concentración de bullicio, focos de comercio informal, infraestructura vial copada y descuidada, resultando en una situación de intimidación para el peatón quien se enfrenta a un conflicto en su desplazamiento diario para realizar las actividades que necesita. Debido a estas circunstancias, se abarcó la prioridad de enrumbar una investigación enfocada en analizar el diseño urbano del sector Virgen de Fátima y su influencia en la movilidad de la ciudad.

En razón de ello, se justificó esta investigación en relación con su valor teórico, metodológico, social y práctico; partiendo del valor teórico, se pretendió que esta investigación contribuya al estudio del diseño urbano, la trama vial, las actividades compatibles, la accesibilidad necesaria para los peatones, así como la movilidad y su implicancia en los flujos de desplazamiento vehicular y peatonal. Respecto a su valor metodológico, se buscó optimizar la aproximación hacia la indagación de la movilidad y el diseño urbano a través de la averiguación en los enfoques de análisis e instrumentos posibles a emplear en la recolección de información para la población y su contexto. En cuanto a su valor social, se estableció que la investigación contribuya al estudio de las dinámicas existentes entre los flujos de movilidad y los espacios que transita la población para brindar información beneficiosa, útil y valiosa para la población que reside y transita en este sector. Por último, en cuanto a su valor práctico, se pretende dar a conocer los vínculos, conflictos y perspectivas en torno al análisis del diseño urbano y flujos de movilidad para su aplicación en el campo del urbanismo u otras disciplinas que requieran la información para su estudio desde distintas perspectivas. En definitiva, esta investigación fue relevante para aportar

conocimiento actual y nuevo a un objeto de análisis que requiere mayor investigación en el ámbito urbano a nivel nacional.

En base a todo lo expuesto previamente, se planteó la pregunta general de investigación: ¿Cómo los factores de diseño urbano influyen en la movilidad del sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023? Consecuentemente, se elaboraron las preguntas específicas: ¿Cómo los factores espaciales influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023?, ¿cómo los factores socio-económicos influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023?, ¿cómo los factores viales influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023? Posteriormente se definió el objetivo principal del estudio: Determinar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad del sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023. Del mismo modo, se establecieron los objetivos específicos: Analizar la influencia de los factores espaciales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023; examinar la influencia de los factores socio-económicos en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023; analizar la influencia de los factores viales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

Por lo tanto, en lo que concierne a las hipótesis de los objetivos, aquella respectiva para el objetivo principal refirió que los factores de diseño urbano sí influyen en la movilidad del sector Virgen de Fátima; en cuanto a los objetivos específicos, la hipótesis vinculada al primer objetivo se enmarcó en que los factores espaciales sí influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, posteriormente en cuanto al segundo objetivo se estipuló que los factores socio-económicos sí tienen influencia en la movilidad del sector Virgen de Fátima, finalmente en relación al tercer objetivo se tuvo que los factores viales sí tienen influencia en la movilidad del sector Virgen de Fátima.

II. MARCO TEÓRICO

Se planteó la base teórica del presente estudio la cual se enfocó en los conceptos relacionados a factores de diseño urbano y movilidad. Para ello, se llevó a cabo una exhaustiva búsqueda de información con el fin de obtener conocimientos relevantes y actualizados sobre estos temas. Asimismo, la revisión de trabajos previos, tanto a nivel internacional como nacional, permitió indagar en distintos puntos de vista, perspectivas, metodologías y resultados relacionados con las categorías, enriqueciendo así la comprensión de los mismos y su aplicación en el contexto de estudio.

Como punto de partida, enfocando el interés hacia el contexto nacional y considerando una aproximación directa al problema de movilidad dentro de la ciudad de Huaraz, se tuvo como primer antecedente la investigación realizada por Támara (2019) en su tesis doctoral titulada “*Modelo secuencial de movimiento vehicular para la formulación del plan de movilidad urbana sostenible en Huaraz-Ancash-2018*” en la cual se propuso analizar detalladamente las problemáticas de la movilidad urbana que enfrenta la ciudad. En torno a la metodología, se consideró un enfoque mixto y un diseño no experimental de tipo descriptivo, junto a la implementación de diferentes estrategias e instrumentos tales como folletos, publicaciones, participación pública, fichas descriptivas y plataformas digitales de información. Consecuentemente, en los resultados se encontró una intensa preferencia por el transporte vehicular, influenciada en gran medida por la infraestructura vial presente, la inadecuada accesibilidad, la baja calidad del transporte público, falta de señalización y ausencia de atención hacia la movilidad peatonal. Por ello, a manera de conclusión se describe que estas problemáticas se enmarcan dentro de una situación de debilidad en torno a la gestión administrativa, la cual ha mostrado una falta de coordinación entre las entidades gestoras y ha dejado a la movilidad urbana, tanto en entornos comerciales, educativos o residenciales, carente de sostenibilidad e integridad.

En tanto, como segundo antecedente se tuvo a Arana Velarde (2021) con su investigación denominada “*Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo*” en la cual se consideró

como finalidad realizar la determinación de la correlación entre la movilidad urbana y el desarrollo insostenible de la urbe en el marco de un intervalo temporal de 13 años, específicamente desde 2007 hasta 2020. Para ello, se planteó el uso de un enfoque mixto con un diseño explicativo-descriptivo y se utilizaron herramientas como tablas estadísticas, imágenes satelitales y mapeos de distritos obtenidos a partir de información pública concerniente a movilidad. Considerando la representación arquetípica que explica el papel de la movilidad en el desarrollo de las ciudades, sus modalidades y su capacidad para fomentar el crecimiento urbano o saturar las áreas consolidadas como base argumental inicial, se encontró que el aumento de la población, la expansión de la superficie urbana y el aumento de la movilidad urbana entre 2007 y 2020 fueron impulsados por la movilidad motorizada que se convirtió en el medio principal para los desplazamientos de la población. Esto resultó en una situación de conurbación en la que el transporte público disminuyó en cantidad y ocurrió un aumento en el uso de vehículos de baja capacidad, como taxis o colectivos, lo cual modificó progresivamente el espacio urbano afectando negativamente la actividad agrícola, uno de los pilares económicos del Valle del Mantaro.

Consecuentemente, presentando como tercer antecedente y complementando el mismo rubro de estudio, Chique, et. al. (2018) en su artículo titulado "*Análisis del sistema de transporte urbano para optimizar el tiempo de viaje del pasajero de la ciudad de Puno, 2018*" tuvieron como objetivo analizar la conformación del sistema de transporte que abastecía a la ciudad de Puno considerando aspectos como el sistema vial, el intervalo temporal de viaje, la tendencia de movilidad, los puntos de origen, destino y las rutas. Para lograr este objetivo, se precisó del enfoque cuantitativo y un diseño de carácter no experimental, junto con cuestionarios como instrumentos para recopilar información. Los resultados reflejaron limitantes relacionadas con el diseño urbano, como la infraestructura vial, los obstáculos para la movilidad vehicular y la concentración de usos de suelo. Como conclusión, se sugirieron intervenciones para mejorar la dinámica del sistema vial de la ciudad de Puno.

Teniendo en cuenta otro punto de vista al considerar el fenómeno migratorio en la evolución del espacio urbano, se tuvo como cuarto antecedente a Cacsire (2021) en su tesis doctoral titulada "*Migraciones internas y prácticas de apropiación de espacios en el territorio altoandino de Perú: el caso de Juliaca*" en la cual se buscó comprender las condiciones de las migraciones en el altiplano peruano a través de los ejes de movilidad, vida cotidiana y comportamientos de las comunidades emigrantes. Para este propósito, se utilizó un enfoque cualitativo y se recopiló información a través de observaciones y análisis de modelos de intervención. Los resultados indicaron que factores como la producción ciudadana del entorno urbano, inestabilidad, escasez económica y falta de vivienda son elementos cruciales en la transformación territorial de la urbe, incorporando la vida cotidiana y las expresiones culturales en su morfología y arquitectura, pero generando contextos de discordia social y degradación ambiental. Como conclusión, se destacó la importancia de considerar la inserción cultural en las políticas de ordenamiento socio-espacial.

En tanto, expandiendo el panorama hacia el contexto internacional y considerando la preocupación por la movilidad dentro la forma urbana a través de sus múltiples factores, se tuvo como quinto antecedente a Engelfriet y Koomen (2018) en su investigación titulada "*The impact of urban form on commuting in large Chinese cities*" en la cual exploraron el impacto de múltiples variables urbanas en el desplazamiento de la población en múltiples ciudades de China. Para este propósito, se precisó el uso de un enfoque mixto y se enfatizó el estudio en la dimensión territorial de las ciudades, densidad urbana, convergencia de usos de suelo, policentricidad y aglomeración espacial. A partir de ello se encontró que, en las ciudades extensas sin núcleos comerciales definidos, los tiempos de desplazamiento promedio eran sustancialmente más altos. Por lo tanto, se concluyó en la meditación sobre el inmediato requerimiento para desarrollar estrategias de planificación de manera pronta para evitar efectos negativos a largo plazo en la movilidad urbana, accesibilidad y habitabilidad que puedan incidir en el potencial económico de las urbes analizadas.

De manera complementaria con una aproximación integral hacia el espacio construido y la movilidad sostenible, se tuvo como sexto antecedente a Bautista-Hernández (2021) en su investigación titulada *“Mode choice in commuting and the built environment in México City. Is there a chance for non-motorized travel?”* quien buscó indagar en los aspectos relacionados con los problemas contemporáneos que enfrentan las ciudades como la congestión vehicular, contaminación, forma urbana y espacio construido, sumado a los factores que constantemente motivan el desplazamiento peatonal por encima del motorizado y centrándose en la ciudad de México. Utilizando un enfoque mixto y herramientas como modelos de regresión, mapeos de patrones de movilidad y bitácoras de observación, se encontró que las características socioeconómicas y factores de la forma urbana en las zonas transitadas eran determinantes para la decisión de cada peatón de moverse por la ciudad, brindando información valiosa para la elaboración de políticas de movilidad sostenible más comprensivas que permitan transformar el espacio urbano en un lugar que pueda dialogar más con el ciclismo y el peatón.

Por otro lado, como séptimo antecedente y abriendo el panorama hacia las características espaciales y sociales en la ciudad, Guzmán, et. al. (2020) en su investigación titulada *“Assesing the role of the built environment and sociodemographic characteristics on walking travel distances in Bogotá”* determinaron como objetivo estudiar la relación entre las características socioeconómicas, diseño urbano y distancias de desplazamiento de la población en la ciudad de Bogotá. A través del uso de un enfoque mixto y herramientas como modelos de regresión, entrevistas con la población e información obtenida de fuentes estatales acerca de la tasa de empleo y crecimiento poblacional, se halló que las distancias transitadas eran altas en áreas con escasa variedad de actividades concentradas junto a tasas bajas de empleo y habitabilidad. Por lo tanto, se evidenció la necesidad de implementar políticas que permitan la redistribución de actividades y equipamientos en la trama urbana de manera que puedan estar más cercanas a aquellas urbanizaciones con menores ingresos por persona que padecen dificultades para su acceso.

En tanto, considerado como octavo antecedente y estableciendo una perspectiva hacia la relación entre el transporte público y el diseño urbano, Stojanovski (2020) en su investigación titulada *“Urban design and public transportation–public spaces, visual proximity and Transit-Oriented Development”* planteó como objetivo analizar la relación entre los factores espaciales de los paraderos o puntos de concentración peatonales y los tipos de actividades comerciales y espacios públicos que se gestan alrededor de ellos en tres ciudades suizas. La metodología utilizada fue cualitativa y se basó en la toma de registros fotográficos, mapeos de los vecindarios y elaboración de ilustraciones gráficas. Los resultados encontrados revelaron que los núcleos comerciales se concentran alrededor de los paraderos más concurridos y que esta situación obedece a factores espaciales como la disposición de las vías, focos de actividades comerciales, apertura de las fachadas, orientación de las mismas, entre múltiples otros factores. A manera de conclusión, se determinó que los patrones de crecimiento urbano basados en el tránsito en torno a espacios públicos complementan las distancias de caminabilidad, siendo uno de los puntos más importantes a considerar en la planificación del transporte público dentro de las ciudades; asimismo, se enfatizó en el rol que tiene la proximidad visual en la generación de pasajeros para este tipo de movilidad.

Prosiguiendo con el noveno antecedente y acercando la relación entre espacio urbano y movilidad, Vega Centeno, et. al. (2022) en su estudio denominado *“Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad: Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena”* se propusieron indagar en torno a los efectos de la pandemia de COVID-19 en la movilidad cotidiana de la población de estas ciudades, considerando las barreras socio-espaciales preexistentes enmarcadas dentro de la estructura urbana. La metodología utilizada fue mixta, con el uso de instrumentos como datos censales, entrevistas, análisis factoriales y de conglomerado. Se estableció un mapa de las vulnerabilidades presentes en el espacio urbano y su tipología, evidenciando a través de los resultados el rol que ejercieron estas en las dificultades que experimentó la población al afrontar la cuarentena y en la

movilidad desde las comunidades periféricas, las cuales presentaron las circunstancias más adversas al momento de desplazarse.

Con el propósito de ahondar en el estudio de las variables, se indagaron planteamientos y teorías relacionadas de manera que las posturas, enunciados, críticas y proyecciones puedan aportar o complementar las cuestiones conceptuales que abarca la investigación. Para ello, se inició planteando la perspectiva teórica de los factores de diseño urbano como aquellos que conforman fundamentalmente los cimientos de ideales para la producción y creación de ciudades ideales que brinden bienestar y seguridad a sus habitantes tomando en cuenta aspectos espaciales, físicos, sociales, económicos, culturales, ambientales y estéticos para aportar a la identificación y generación de información útil para el desarrollo de estrategias de planificación; por lo que estos se enmarcan en factores referentes a la mejora de la calidad de vida, unidad comunitaria, ampliación de oportunidades, promoción de la igualdad y el fomento de estrategias sustentables. Además, estos factores se integran de manera orgánica a la movilidad de la población debido a su capacidad de garantizar accesibilidad y conectividad dentro de la ciudad, lo cual permite su consideración en visiones interdisciplinarias que busquen ciudades más integradas.

Consecuentemente, este planteamiento se ve sustentado en la teoría de Brown y Dixon (2014), quienes establecen los fundamentos para identificar lo que significan los factores de diseño urbano en un mundo contemporáneo en el que se priorizan la vida, los espacios y los edificios, en ese orden de importancia. Según estos autores, el primer principio del diseño urbano debe ser la mejora de la calidad de vida a través del desarrollo de entornos caminables que permitan la libertad de elección al momento de desplazarse, conectando a la gente y proyectando sus intereses, gustos y metas para enrumbar las actividades comerciales gestándose como factor físico-espacial. El segundo principio refiere a la unidad comunitaria relacionada al factor social, característica que invita a los habitantes a compartir sus vidas y experimentar el vivir en sociedad. El tercer principio expone la posibilidad de expandir las oportunidades disponibles para crear un mercado competitivo que beneficie económicamente a la urbe, y la promoción de la

igualdad aboga por el acceso a los tres principios previos en pos de la equidad y facilidad para beneficiarse de esta enmarcándose como factor económico. El quinto y último principio refiere a la adopción de estrategias sustentables con el fin de fomentar compromiso y resiliencia en la comunidad, complementando el factor espacial con aspectos ambientales; por ello, los diseñadores urbanos tienen una gran responsabilidad en la consecución de esta visión. En consecuencia, el análisis de estos principios y su relación con la creación de entornos urbanos sostenibles y habitables resulta esencial para el logro de ciudades ideales para sus habitantes.

En base a la teoría anterior y enfocado hacia la herencia histórica y el futuro al que esta puede llevar a las ciudades, Bandarin, et. al. (2014) proponen una visión del diseño urbano que se enfoca los factores que inciden en la morfología de la ciudad y su aplicación en el tejido urbano. A raíz de ello, consideran puntos como la pérdida de la sensación de integridad urbana y la segregación como algunos de los fenómenos que han afectado profundamente la ciudad contemporánea, y que han sido abordados a través de propuestas relacionadas a la reconexión artificial de la urbe, resultando en el incremento de la intensidad del tránsito vehicular y aislando el paisaje que rodea la ciudad. En este contexto, el diseño urbano se consolida como una herramienta clave para mejorar la calidad de vida en la ciudad, para lo cual proponen considerar diversos factores como la capacidad formativa latente en el sistema, la habilidad de identificar los arquetipos existentes que han llevado a la constitución actual, la facultad de estudiar la interconexión de los patrones de interacción entre los actores urbanos y la pericia para detectar ejes hacia los cuales se ha congestionado el crecimiento territorial. A partir de estos factores, se puede lograr diagnosticar y analizar la dinámica de la urbe, en tanto puedan ser utilizados para fortalecer la satisfacción vital de sus habitantes y el bienestar de la ciudad en su conjunto.

Aportando al punto de vista planteado en la teoría previa, Cuthbert (2014) presenta una perspectiva más pragmática y teórica sobre el diseño urbano en la que se consideran los factores culturales, sociales, económicos, ambientales y estéticos que conforman el sistema de la ciudad y su diseño. Según el autor, es importante entender la transformación del espacio desde

la unidad, los fundamentos sociales que la componen y la forma en que se encuentran articulados dentro del sistema, permitiendo integrar a este rol al diseñador urbano quien debe ser capaz de generar un programa de intervención a partir de la percepción del problema, objetivos e ideas de diseño, pasando por retroalimentación y rediseño para posibles soluciones, experimentando predicciones y culminando en la implementación de la estrategia definida. Asimismo, se destaca la relevancia al tomar en cuenta el escenario en el que se desarrolla el diseño urbano, desde factores espaciales como el rol del edificio, calle o cuadra hasta la función de la ciudad antes de la región metropolitana. En este sentido, su enfoque destaca la necesidad de una intervención práctica y teórica para abordar los problemas del diseño urbano y la ciudad en su conjunto.

No obstante, con un acercamiento hacia el sistema arterial que compone a la ciudad y el rol que cumplen las calles en su dinámica, Bosselmann (2008) se centra en la importancia de las vías y su papel en la dinámica espacial de la ciudad. El autor plantea que toda estructura urbana debe satisfacer no solo las necesidades humanas básicas, sino también los valores y metas de la comunidad. Para ello, el diseño debe ser creativo y permitir que la ciudad se revitalice, repare y unifique, por lo que parte desde los orígenes de la calle para identificar la función de la topografía en la creación de la trama urbana; consecuentemente, propone los factores de diseño que deben seguir las vías en función de las zonas que las circundan. En tanto, enuncia que, para potenciar la ciudad, las calles deben ser capaces de conectar y ser identificables por la población, adoptando cualidades peatonales y conformando centros de actividades caminables. Además, pueden complementar a los parques convirtiéndose en paseos que sirvan como conectores verdes y proteger a los residentes de la congestión vehicular y de fenómenos naturales, abriendo paso al diseño urbano con factores que también pueden aprovechar condiciones climáticas favorables y adaptarse a condiciones adversas. Finalmente, destaca que la vida en los espacios públicos puede ser más dinámica si se le da el ambiente adecuado al peatón para contribuir a través de estrategias de diseño urbano.

En este sentido, Oliveira (2016) se enfoca en la interacción entre los elementos que conforman las propuestas de diseño urbano dentro del tejido, destacando su transformación a lo largo del tiempo y su relación con el contexto natural en el que se enmarcan, incluyendo elementos como la calidad del suelo, el clima, la exposición solar, los vientos y el tipo de ecosistema. Asimismo, resalta la importancia del sistema vial y su relación con las circunstancias naturales, así como la lotización dentro de la trama urbana. El autor también destaca como factor el papel del sistema edificatorio, diferenciando entre edificios comunes y aquellos que, debido a su forma o uso, son fácilmente identificables en la ciudad. Esta perspectiva complementa y amplía la comprensión de los factores de diseño urbano que influyen en la transformación del espacio, destacando la interacción entre los distintos elementos que conforman la urbe y su relación con el contexto natural en el que se asientan. Desde este ámbito, resulta relevante para la investigación considerar la visión de Oliveira como una perspectiva complementaria que aporta a la comprensión de los factores de diseño urbano.

Por consiguiente, considerando que el transporte sostenible y de bajo impacto de emisiones ha adquirido relevancia en las políticas urbanas, Harmaajarvi, et. al. (2004) profundizan en las características del diseño urbano que pueden contribuir a la promoción de un transporte sostenible y de baja exigencia energética en la ciudad. Se destaca la necesidad de una alta densidad poblacional, junto con zonas residenciales centralizadas cercanas a los lugares de trabajo y una baja capacidad para estacionamientos en el área pública. Estas características generan distancias más cortas de desplazamiento, lo que aumenta la probabilidad de emplear medios públicos de transporte o desplazarse a nivel peatonal en lugar de los vehículos privados, reduciendo así los requerimientos energéticos y liberación de gases contaminantes. Los autores también destacan la importancia de la planificación del transporte y la integración de múltiples tipos de desplazamiento motorizado en la ciudad, lo que puede mejorar la accesibilidad y la calidad del transporte público, agilizar la eficiencia de traslados y promover giros de perspectiva hacia opciones más

sostenibles. En general, el enfoque en un transporte sostenible y de baja emisión de carbono en las políticas urbanas requiere una combinación de medidas de diseño urbano, planificación del transporte y fomento de la movilidad sostenible, en un esfuerzo para mejorar la calidad de vida de los residentes urbanos y reducir la huella de carbono de la ciudad.

Asimismo, Guggenheim y Soderstrom (2010) se enfocan en la complejidad de la ciudad y la forma en que esta ha evolucionado a lo largo del tiempo, haciendo énfasis en la importancia de entender la forma urbana a través de una perspectiva interdisciplinaria. Según los autores, la ciudad es un producto de múltiples factores, incluyendo aspectos sociales, culturales, arquitectónicos, y geográficos, que han influido en su desarrollo y configuración actual. En este sentido, se destaca la necesidad de considerar la movilidad de las ideas que han contribuido a la creación de la ciudad como elementos fundamentales para comprender la forma urbana. Asimismo, se hace hincapié en la importancia de reconocer el papel de los migrantes y su influencia en la configuración de la ciudad, así como la interacción entre diferentes actores urbanos en el proceso de diseño y planificación urbana. Por ello, su postura apunta a la necesidad de considerar la complejidad y multidimensionalidad de la ciudad en el análisis de los elementos que inciden a nivel de diseño urbano.

Asimismo, Farell (2013) propone una postura divergente a lo expuesto anteriormente, partiendo de la premisa de que el buen diseño no necesariamente implica una buena planificación. Con base en ello, el autor expone las posiciones enfrentadas que experimentan los urbanistas frente a los arquitectos en una dimensión de práctica que resulta compleja y abierta, y que suele regirse por manuales. No obstante, en tiempos recientes, se ha dado un cambio de paradigma en el que se abanderan términos como el espacio, la sustentabilidad y la inclusividad, los cuales han cobrado gran relevancia en el ámbito del diseño urbano. Por tanto, se hace necesario una visión más integrada de la disciplina, en la que se aborden de forma transversal los diferentes espectros que presentan influencia en la transformación de la ciudad, así como una mayor cooperación y trabajo

conjunto entre urbanistas, arquitectos y otros actores involucrados en la planificación y diseño de la ciudad.

Cambiando la perspectiva y abordando la categoría de movilidad, el panorama de esta se extiende a través de múltiples dimensiones; por lo que, partiendo de la perspectiva teórica, la movilidad urbana se define como la movilización de personas y bienes en una ciudad, además de los elementos que influyen en ella y las consecuencias resultantes de estas interacciones. Dentro de estos elementos relevantes son considerados la perspectiva individual del peatón hacia su ciudad, las estrategias de planificación, la sostenibilidad y la interacción social, aspectos cuyos roles en perspectivas actuales han sido enmarcados y enfocados hacia la promoción de movilidad sostenible, igualdad de acceso a oportunidades y la mejora de calidad de vida frente a un contexto en el que el constante incremento del parque automotor, sumado a la prevalencia que se le ha dado a la movilidad vehicular desde la esfera administrativa, ha producido efectos adversos preocupantes reflejados en la disputa del espacio disponible con el desplazamiento peatonal, afectando el aspecto ambiental, interrumpiendo las actividades cotidianas de los habitantes, generando accidentes y creando un clima de insostenibilidad.

Este planteamiento se sustenta en la teoría de Narayanaswami (2019) quien inicia caracterizando la movilidad como aquella dimensión que no solo se limita a la construcción de infraestructura sino que se aproxima más en el capacidad de acercar a la población hacia los lugares a los cuales quieren dirigirse con el propósito de que los servicios y actividades puedan ser accesibles de manera sencilla; consecuentemente, expone los factores que influyen en la movilidad urbana, partiendo con la motorización como el uso en constante incremento de vehículos originado por un crecimiento descontrolado de la ciudad en regiones y países en vías de desarrollo, la gestión urbana que carece de medidas para impulsar el desplazamiento a pie frente a la movilidad vehicular, la seguridad humana frente a la pérdida de espacio peatonal y la creación de infraestructura vial la cual, en casos como las ciudades latinoamericanas, no logran ganarle el paso a la segregación urbana.

Complementando esta teoría previa, Jirón e Imilán (2018) expresan que en América latina se ha generado un crucial giro de la movilidad en el que las perspectivas desde la planificación urbana contemplan a este espectro como un revolucionario movimiento de ideas, personas, comunidades, interacciones sociales e información que se relacionan directamente con ritmos y desplazamientos generados por los cambios de lugar a los que obedece esta dinámica.

Por ello, a manera de complemento, Vincent (2018) en su teoría explora la movilidad a través de tres distintivas características como son la densidad poblacional, relacionada íntimamente debido al uso energético que lo acompaña, la diversidad, a través de la cual se aprecia la variedad de usos de suelo asignador a un área en específico, y el diseño vial, en el que se enfatiza el tamaño de las manzanas, conectividad entre vías, criterios de accesibilidad, presencia de cruces peatonales y otros factores.

Paralelamente, Mendolicchio y Huleileh (2015) presentan su teoría desde el punto de vista de la persona hasta abarcar la ciudad a partir del hecho de que la movilidad en tiempos contemporáneos es un reto para la persona quien múltiples veces es enfrentada contra la complejidad de la vida y cuestiona sus decisiones, la comunidad colectiva quienes constantemente experimentan fenómenos como migraciones, adaptaciones culturales, globalización, diferencias sociales, y los espectros políticos, sociales, económicos, conformando un contexto en el que la movilidad transforma constantemente el espacio urbano en el que se desarrolla desde la presencia más global hasta la más esencial del propio peatón.

En la misma línea de pensamiento, Favre (2014) contempla los elementos o “ingredientes” que inciden en la movilidad enunciando al transporte como creador de movimiento y la energía que debe ser utilizada con el fin de satisfacer los requerimientos contemporáneos de desplazamiento con una demanda constantemente al alza, pero presentando variaciones dependiendo de las circunstancias demográficas, culturales o sociales que buscan solucionar los itinerarios de un punto A al punto B de múltiples formas.

Con ello en consideración, Burgess y Jenks (2001) enuncian una postura complementaria en la que la movilidad sostenible promueve que las comunidades sean seguras, caminables, promotoras de acceso en igualdad a las oportunidades, por lo que la ciudad es aquel ente responsable de generar este ambiente pero usualmente fallando en el proceso debido a la inversión previamente realizada en beneficio de la movilidad vehicular que termina desencadenando en obstáculos para el libre desplazamiento a pie, contaminación del aire, segregación urbana, por mencionar algunos.

No obstante, aportando con una perspectiva diferente, Attard, et. al. (2015) exponen la variabilidad de definiciones y críticas hacia la movilidad sostenible en las que se la limitaba al funcionamiento del transporte en el campo social y ambiental dentro de las mejores circunstancias posibles asumiendo que todos los casos de centros urbanos pudieran gestionar nuevas políticas en iguales condiciones frente al necesario estudio del estado precario de la movilidad en múltiples países, junto a las diferencias en comportamiento, estilos de vida, factores geográficos y culturales que impactan más de lo evidente en la forma de viajar de los habitantes, por lo que enfatiza la necesidad de emprender mayores esfuerzos de investigación en torno a otros espectros urbanos que puedan beneficiarse de la movilidad sostenible al integrar el comportamiento al momento de desplazarse, itinerarios, diseño urbano y alternativas de transporte.

Dentro de la movilidad sostenible, las características pueden disgregarse hacia la movilidad peatonal y vehicular, por ello, con una perspectiva que envuelve ambos elementos, Cervero, et. al. (2017) enfoca su postulado hacia el efecto del tránsito vehicular sobre el tejido urbano argumentando la afección que sufren las interacciones sociales a partir de la saturación de tráfico que experimentan las urbes producto de la ampliación de infraestructura vial, apertura de estacionamientos y reducción de espacio caminable; no obstante, expone que si bien actividades como ir a trabajar o dirigirse al centro de estudios van a ocurrir sea cual sea el estado del espacio urbano, las actividades opcionales como detenerse un momento, hablar, compartir ideas, disfrutar del ambiente, solo son posibles si el diseño urbano es suficientemente bueno como para crear dichas interacciones, culminando

con la reflexión de que la movilidad peatonal o vehicular va a ocurrir definitivamente, pero está en manos del diseño urbano que las interacciones sociales logren suscitarse.

Complementando esta perspectiva, Jan Gehl (2014) toma como origen el rol que tienen las ciudades, su estructura, planteamiento y la forma en la que estas han influido en el comportamiento del habitante, moldeando su preferencia hacia el método de desplazamiento más práctico que este pueda encontrar para moverse; en tanto, conecta este fenómeno con la prevalencia que se le ha otorgado al vehículo motorizado dentro del sistema arterial de la ciudad, ya que con el fin de buscar soluciones ante el incesante incremento en el uso de automóviles se destinó todo espacio posible para ampliar la capacidad de tránsito y los estacionamientos disponibles, pero resultando en una antítesis de lo que se buscaba y alentando al peatón a adquirir progresivamente más vehículos. Posteriormente, se vincula esta perspectiva hacia la dimensión humana, aquella donde se experimentan las interacciones sociales, las necesidades y la vida en las ciudades, y su rol crucial dentro de la movilidad que se desarrolla en las urbes. Para ello postula que una gran parte de los habitantes en naciones subdesarrolladas son forzados a realizar sus labores cotidianas dentro del espacio urbano existente, pero a medida que el parque automotor se incrementa la disputa por el espacio disponible para la movilidad a pie se recrudece dando paso a un declive en la plenitud vital urbana para los peatones, estipulando así lo crucial que es tener espacios públicos atractivos, variedad de servicios, trayectos cortos, vías seguras y abiertas a diversos tipos de transporte para fortalecer la seguridad del peatón al transitar por su ciudad.

En tanto, Marsden y Reardon (2018), exponen la situación adversa que atraviesa la movilidad vehicular pese a todos los beneficios que otrora atrajo hacia las ciudades con resultados que varían desde problemas en la calidad del aire, sedentarismo, accidentes, contribuciones al calentamiento global, a la par de las falencias en la gestión administrativa del territorio que en el afán de brindar soluciones, realizan estas enfocadas en la motorización sin considerar la decadencia del espacio caminable y la calidad de vida del peatón.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

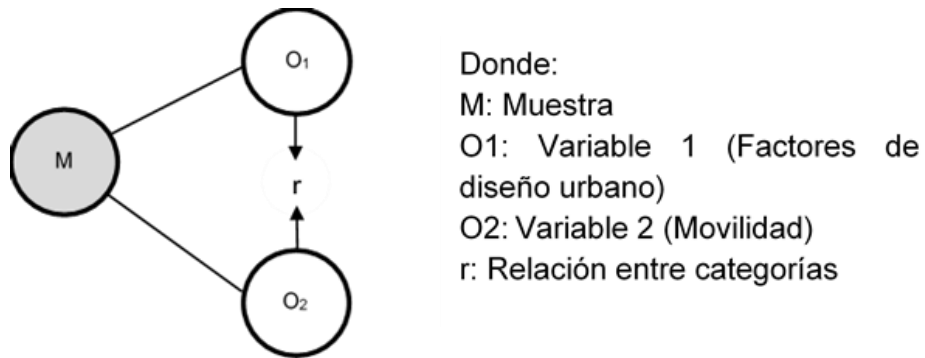
3.1.1. Tipo de investigación: La indagación obedeció al tipo básico sustentado en lo que expone CONCYTEC (2020) ya que la investigación tiene como fin la obtención de conocimiento a un nivel integral teniendo en consideración el análisis y comprensión de las dimensiones cruciales de fenómenos, circunstancias observables o relaciones establecidas entre diferentes aspectos. De igual manera, la investigación se delimitó dentro de un enfoque cuantitativo en el marco de lo postulado Muñoz Rocha (2015) dado que el estudio parte de hechos ocurridos y documentados, la información relacionada es suficiente para validar las hipótesis y existen adecuados referentes empíricos que aporten a responder el problema de investigación, todo ello representado en valores numéricos y estadísticos que permitirán el cumplimiento de los objetivos.

3.1.2. Diseño de investigación: La presente pesquisa se desarrolló con un diseño no experimental dado que, vinculado con lo postulado por Sampieri, Collado y Lucio (2018), este tipo de investigación es aquel en el que las variables no se manipulan intencionalmente, sino que son evaluados luego del suceso entre su interacción y dentro del propio contexto sin sufrir alteraciones en el tiempo de lo ocurrido. En tanto, en relación al aspecto temporal, la investigación se presenta en un corte transversal puesto que, como menciona Bernal Torres (2014), el fenómeno materia de estudio se analiza en un intervalo cronológico determinado para indagar las categorías durante un momento único. Asimismo, la investigación se engloba dentro de un alcance correlacional simple dado que, en el marco de lo enunciado por Cabezas, et. al. (2018), los estudios correlacionales pretenden indagar en la relación o nivel de conexión entre dos categorías dentro de una muestra o escenario específico, esto desarrollado en la perspectiva de que se pretende establecer características que evidencien indicios sobre un posible fenómeno; posteriormente, tras haber realizado la medición y aplicación de las técnicas, se puede verificar el nivel de

correlación que existe. Basado en esto, el diseño del estudio se presentó de la siguiente forma:

Figura 1

Esquema de diseño para la investigación



3.2. Variables y operacionalización

Movilidad:

- Definición conceptual: Se encuentra definida de acuerdo a Brudvig (2014) como el desplazamiento de ideas, personas e información experimentada de múltiples formas a través del transporte, actividades diarias y estilos de vida; así como las personas interactúan, se mueven dentro y fuera de un entorno, del mismo modo el capital económico y los bienes también se han vuelto móviles. En base a ello, las dimensiones consideradas son: Movilidad peatonal y movilidad vehicular.
- Definición operacional: Se vio el vínculo o relación entre las dimensiones movilidad peatonal y movilidad vehicular, las cuales serán evaluadas a través del uso de un cuestionario de escala ordinal conformado por 20 ítems y cuatro alternativas, permitiendo la evaluación de la movilidad urbana.
- Indicadores: Ejes de articulación, tendencias de desplazamiento, comodidad peatonal, puntos de concentración, modos de transporte, oferta de transporte público, ejes de transporte, focos de congestión.
- Escala de medición: Se optó por el uso de una escala ordinal teniendo como base lo planteado por Orlandoni (2010) quien estipula que esta escala de medida se utiliza al precisar de propiedades de identidad o magnitud en circunstancias en las que se busca una cualidad medible.

Factores de diseño urbano:

- **Definición conceptual:** De acuerdo a Carmona (2014) es definida como el conjunto de factores sociales, económicos, ideológicos y tecnológicos que son partícipes en el proceso responsable de la creación del espacio habitable para la gestación de interacciones sociales y el otorgamiento de significado de un lugar, desde el hogar o el vecindario hasta la ciudad y la región. Para ello, las dimensiones conformadas son: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales
- **Definición operacional:** Se vieron los rasgos o características relacionadas a las dimensiones físico-espaciales, económicas y viales, cuyas percepciones serán evaluadas a través del empleo de un cuestionario diseñado para una escala ordinal que contará con 20 preguntas y cinco alternativas además de una ficha de observación.
- **Indicadores:** Imagen urbana, áreas verdes, contaminación ambiental, mobiliario urbano, actividades económicas, puntos de comercio informal, equipamiento comercial, accesibilidad, diseño vial, señalización, percepción de seguridad, estado de conservación.
- **Escala de medición:** Se precisó la utilización de una escala ordinal ya que, de acuerdo a lo planteado por Orlandoni (2010), esta escala de medida se utiliza al precisar de propiedades de identidad o magnitud en circunstancias en las que se busca una cualidad medible.

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población: De acuerdo a Arias, et. al. (2016), la totalidad de individuos para una indagación se conforma como una suma de casos definidos, accesibles y delimitados que pasarán a ser considerados como referente para la elección de la muestra, especificando criterios para escoger adecuadamente a los participantes en base a inclusión, exclusión o eliminación. Para el presente estudio, se consideraron dos aspectos principales que permitirán el análisis adecuado del problema, enfocando la primera en torno a la población que transita diariamente a través el sector, y la segunda en referencia a los habitantes del sector “Virgen de Fátima”. El polígono delimitado

considera las manzanas circunscritas dentro de las vías principales que dinamizan las actividades comerciales, culturales y recreativas desarrolladas diariamente en esta área, teniendo como bordes limítrofes hacia el norte a la avenida Raymondi, hacia el este al jirón San Martín, hacia el sur al jirón Mariscal Cáceres y hacia el oeste a la avenida Confraternidad Internacional Oeste, complementado por vías secundarias como el jirón Juan de la Cruz Romero, avenida 27 de Noviembre, jirón Requena, jirón Mariscal Cáceres y jirón Bolognesi, junto a los pasajes sin nombre que interconectan las calles. Por lo tanto, se trabajó en base un total de 745 residentes. (Ver anexo 14)

- **Criterios de inclusión:** Se determinaron las características de las personas ideales a ser consideradas: Residentes del sector Virgen de Fátima que habiten cerca de las vías existentes en el sector, residentes que se movilicen a nivel peatonal y utilicen transporte público frecuentemente.
- **Criterios de exclusión:** Se establecieron los siguientes criterios: Residentes del sector Virgen de Fátima menores de 15 años, ya que no es un rango de edad que se considere adecuado para la aplicación de la encuesta.

3.3.2. Muestra: Otzen y Manterola (2017) estipulan que este aspecto de la investigación da paso a la extracción de información de forma generalizada y garantizada de una población accesible dentro de la cual todos los individuos tienen la capacidad de ser seleccionados, permitiendo generar a partir de dichos resultados inferencias, análisis y conclusiones de un tema en específico que es foco de interés en el estudio con un alto nivel de certeza. En base a ello, se tuvo en cuenta la proyección de población proyectada desde 2017 hacia el año 2020 en el distrito de Huaraz mostrando que cuenta con una población de 68,466 habitantes.

Con estos datos en consideración, se tomaron en cuenta los datos de población por manzana establecidos por INEI de aquellas contenidas en el polígono establecido para el estudio, conformando una población de 745 residentes para, posteriormente, proceder a realizar

la operación matemática para la obtención de la muestra determinada con los valores recogidos. A partir de ello, la muestra se encontró conformada por 125 residentes del sector Virgen de Fátima. (Ver anexo 3)

3.3.3. Muestreo: El estudio en cuestión precisó del empleo de muestreo del tipo probabilístico aleatorio debido a que, en línea con la teoría de Sampieri, Collado y Lucio (2018), la elección de los individuos responde a circunstancias relacionadas con los elementos de la investigación o los fines del investigador, por lo que no se depende de la probabilidad estricta, sumado a que la totalidad de los individuos tienen la oportunidad de ser escogidos para formar parte.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos: De acuerdo a Arias (2006) son aquellas formas de obtener datos complementando este argumento enunciando que los instrumentos son los recursos materiales empleados para el acopio y almacenamiento de información por lo que cada investigación puede determinar los métodos a emplear de acuerdo a sus objetivos. Por ello, se utilizó la encuesta, la cual se considera como la técnica que tiene como objetivo establecer una dinámica social que permita la recopilación de información como perspectivas, opiniones y conductas al considerar el punto de vista del individuo, y la observación partiendo del interés del investigador por percibir visualmente el fenómeno motivo de indagación. Consecuentemente, se precisaron de los siguientes instrumentos: El cuestionario, estableciéndose como una importante adición para el estudio ya que este instrumento permitió representar los objetivos establecidos en interrogantes para los participantes, además de la ficha de observación la cual presentó un alto valor al poder registrar la información de hechos observables de un determinado estudio presentando un formato de anotaciones complementado por fotografías. (Ver anexo 4)

En cuanto a la validez de los instrumentos, de acuerdo a Villasís-Keever, et. al. (2018), el proceso de validación se sustenta en el hecho de que estos deben acercarse a la verdad lo más posible. Teniendo ello en cuenta, se optó por la evaluación de cuatro especialistas a los cuales se les presentaron dos cuestionarios y una ficha de observación como instrumentos respectivos con

el fin de revisar la eficiencia de los indicadores y preguntas asignadas para cada variable, habiendo aplicado posteriormente la prueba de Aiken para corroborar el juicio de los expertos, a través del cual se obtuvo un valor de 1.00 para los cuestionarios de Factores de Diseño Urbano y Movilidad, estableciendo una validez adecuada para el instrumento. (Ver anexo 11)

Para el proceso de confiabilidad se precisó el coeficiente alfa de Cronbach. De esta manera, se pusieron a prueba los instrumentos a través de una prueba piloto aplicada a 20 personas seleccionadas de forma aleatoria. Consecuentemente, el coeficiente fue calculado utilizando el software estadístico SPSS. De acuerdo a Bonnett y Wright (2014) los valores que refleje el coeficiente determinan la calidad del instrumento a utilizar; por ello, para el cuestionario de la variable “Factores de diseño urbano”, el valor resultante del alfa de Cronbach fue de 0.851 que corresponde a un nivel bueno o aceptable, siendo confiable para su aplicación en el estudio. En tanto, en relación al cuestionario de la variable “Movilidad”, el valor resultante del alfa de Cronbach fue de 0.820 que corresponde a un nivel bueno o aceptable, mostrando ser confiable para su aplicación en el estudio.

3.5. Procedimientos: Estableciendo el escenario de estudio dentro del sector Virgen de Fátima, el estudio se enmarcó dentro de la interpretación de datos recopilados que permitieron la identificación concreta del problema. Con ello en consideración, los instrumentos se desarrollaron en base a las variables designadas para este estudio: Factores de diseño urbano y movilidad, las cuales se encuentran divididas en dimensiones e indicadores respectivamente. Bajo estos puntos, se procedió a la recopilación de información a través de encuestas y fichas de observación; partiendo de la aplicación de cuestionarios se identificó a aquellos usuarios cuya movilidad se haya visto más afectada a través de una introducción personal, información de la investigación, siguiendo un consentimiento informado para que el entrevistado esté enterado del fin del estudio y se maneje un ambiente de confianza, manteniendo en reserva su identidad. Consecuentemente, en un tiempo aproximado de 5 minutos por participante se aplicó el cuestionario a cada usuario. En torno a la observación, se procedió a analizar y contemplar detalladamente los elementos críticos para el estudio a través de

croquis, mapas, fotografías y descripciones, abarcando el aspecto social, espacial y móvil.

- 3.6. Método de análisis de datos:** En el marco de la teoría de Zúñiga y Adasme (2020), el análisis de datos cuantitativo permite la organización de datos recolectados a través del método científico, con el propósito de obtener conclusiones adecuadas. A partir de la adquisición de datos tras la aplicación de técnicas e instrumentos en el sector Virgen de Fátima en el marco de las variables de factores de diseño urbano y movilidad, se precisó de la triangulación, ordenamiento y discusión de la información recabada; debido a ello, se utilizaron métodos como la estadística inferencial para el procesamiento de información adquirida a través del empleo de la prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov que determinó el uso de la prueba de Spearman para verificar la relación entre variables y dimensiones respectivas. En tanto, se tomó el conocimiento adquirido a través de los instrumentos designados para vincularlo con las dimensiones relacionadas como factores físico-espaciales, factores socio-económicos, factores viales, movilidad peatonal y movilidad vehicular, dando pase a una inducción en la que se reflexionó y analizó acerca de las relaciones entre el problema y los hallazgos realizados; para este fin se utilizaron recursos digitales como Excel, SPSS, Word y Adobe Illustrator, para la realización de la síntesis y comprensión de todo lo indagado.
- 3.7. Aspectos éticos:** El espectro ético conformó un punto crucial para el establecimiento de credibilidad y confiabilidad en la investigación, en concordancia con lo estipulado por Franco (2023) quien sostiene que la información debe ser presentada de la manera más objetiva posible con base en que los investigadores deben facilitar la verificación de sus afirmaciones a través de la facilidad de acceso a la información, sobre todo al considerar la cantidad de datos obtenida tras la interacción con participantes y recolección observacional. Por ello, la investigación se dirigió bajo los siguientes criterios:

- **Valor social**
El estudio se orientará a la constante colaboración y participación de los actores sociales del sector para la mejora de la situación de la movilidad para los transeúntes y residentes del sector Virgen de Fátima.
- **Validez científica**
Para esta investigación se tomará en cuenta una metodología acorde a los requerimientos sociales que demanda el sector Virgen de Fátima, por lo que los participantes seleccionados se encontrarán estrechamente relacionados con el fenómeno existente.
- **Consentimiento informado**
La contribución de los participantes se realizará de forma voluntaria, aportando con información veraz y válida acerca del tema materia de investigación.
- **Confidencialidad**
Bajo este criterio, toda información aportada por los participantes será manejada en estricta reserva, evitando su publicación a agentes terceros y manteniendo la confianza con los residentes y transeúntes del sector Virgen de Fátima.

IV. RESULTADOS

Con el fin de definir el método de medición cuantitativo, se realizó la prueba de normalidad para establecer el tipo de prueba que se utilizó para determinar el nivel de relación entre la variable Factores de diseño urbano y la variable Movilidad.

Tabla 1

Prueba de normalidad de los puntajes de las variables Factores de Diseño Urbano y Movilidad con sus pertinentes dimensiones de estudio, enmarcado en el sector Virgen de Fátima

Pruebas de normalidad	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Estadístico	gl	Sig.
Factores de diseño urbano	0.133	125	0.000
Factores físico-espaciales	0.210	125	0.000
Factores socio-económicos	0.202	125	0.000
Factores viales	0.201	125	0.000
Movilidad	0.123	125	0.000
Movilidad peatonal	0.173	125	0.000
Movilidad vehicular	0.150	125	0.000

En cuanto a la tabla 5, se pueden apreciar los valores resultantes de la prueba de Kolmogorov-Smirnov empleada para poder indagar la normalidad de las variables Factores de Diseño Urbano y Movilidad. En base a los valores obtenidos, se halló que la significancia mostrada en la tabla es inferior a 0.05 por lo que no se evidencia normalidad de acuerdo a las reglas y da paso al empleo de pruebas no paramétricas; consecuentemente, para estas se optó por la utilización de la prueba de Spearman de manera que se logre comprobar la relación entre las variables y sus respectivas dimensiones.

Para los resultados de los objetivos, se utilizaron tablas cruzadas de niveles y la aplicación de la prueba de Spearman con el fin comprobar la relación entre variables y dimensiones.

Tabla 2

Relación entre la variable factores de diseño urbano y la variable movilidad enmarcado en el sector Virgen de Fátima

Factores de diseño urbano	Medio		Movilidad Alto		Total	
	n	%	n	%	n	%
Bajo	0	0.0	2	1.8	2	1.6
Medio	0	0.0	21	18.6	21	16.8
Alto	12	100.0	90	79.6	102	81.6
Total	12	100.0	113	100.0	125	100.0

		Factores de diseño urbano		Movilidad
Rho de Spearman	Factores de diseño urbano	Coeficiente de correlación	1.000	,463**
		Sig. (bilateral)		0.000
	Movilidad	N	125	125
		Coeficiente de correlación	,463**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	125	125

En la tabla 6 se puede apreciar que la mayor parte de resultados alcanzados entre las variables mostraron un nivel alto en los residentes con un 79.6%. En tanto, los resultados obtenidos de la prueba de Spearman entre la variable Factores de diseño urbano y la variable Movilidad mostraron un coeficiente rho=0.463, lo que indica que existe una correlación moderada positiva entre ambas sumado a que se evidencia una significancia de p=0.000 (p<0.05), permitiendo inferir que, si los factores de diseño urbano mejoran o aumentan, del mismo modo ocurrirá con la movilidad en el sector Virgen de Fátima.

Tabla 3

Relación entre la dimensión factores físico-espaciales y la variable movilidad enmarcado en el sector Virgen de Fátima

Factores físico-espaciales	Medio		Movilidad Alto		Total	
	n	%	n	%	n	%
Medio	0	0.0	21	18.6	21	16.8
Alto	12	100.0	92	81.4	104	83.2
Total	12	100.0	113	100.0	125	100.0

		Factores físico-espaciales	Movilidad
Rho de Spearman	Factores físico-espaciales	Coefficiente de correlación	1.000
		Sig. (bilateral)	0.005
	Movilidad	Coefficiente de correlación	-,249**
		Sig. (bilateral)	0.005
		N	125

En la tabla 7 se puede apreciar que la mayor parte de resultados alcanzados entre los factores físico-espaciales y movilidad mostraron un nivel alto en los residentes con un 81.4%. Los resultados obtenidos de la prueba estadística de correlación de Spearman entre la dimensión Factores físico-espaciales y la variable Movilidad mostraron un coeficiente rho=-0.249, lo que indica que existe una correlación baja inversa entre ambas sumado a que se evidencia una significancia de $p=0.000$ ($p<0.05$), permitiendo inferir que, si los factores físico-espaciales disminuyen o empeoran, la movilidad aumentará o mejorará en baja medida en el sector Virgen de Fátima. Esto se complementa con los hallazgos obtenidos a nivel de observación ya que la población tiende a desplazarse y realizar sus actividades constantemente sin prestarle mucha atención a la imagen urbana desarrollándose a su alrededor, sumado a que las vías no cuentan con mobiliario urbano suficiente como tachos de basura, bancas o paraderos que puedan ser utilizados por los residentes o usuarios diarios. (Ver anexo 15)

Tabla 4

Relación entre la dimensión factores socio-económicos y la variable movilidad enmarcado en el sector Virgen de Fátima

Factores socio-económicos	Medio		Alto		Total	
	n	%	n	%	n	%
Bajo	0	0.0	2	1.8	2	1.6
Medio	6	50.0	68	60.2	74	59.2
Alto	6	50.0	43	38.1	49	39.2
Total	12	100.0	113	100.0	125	100.0

		Factores socio-económicos	Movilidad
Rho de Spearman	Factores socio-económicos	Coefficiente de correlación	1.000
		Sig. (bilateral)	,427**
	Movilidad	N	125
		Coefficiente de correlación	,427**
		Sig. (bilateral)	0.000
		N	125

En la tabla 8 se puede apreciar que la mayor parte de resultados alcanzados entre los factores socio-económicos y movilidad mostraron un nivel medio en los residentes con un 60.2%. Los resultados obtenidos de la prueba estadística de correlación de Spearman entre la dimensión Factores físico-espaciales y la variable Movilidad mostraron un coeficiente rho=0.427, lo que indica que existe una correlación moderada positiva entre ambas sumado a una significancia de $p=0.000$ ($p<0.05$), permitiendo inferir que, si los factores socio-económicos aumentan o mejoran, igualmente lo hará la movilidad en el sector Virgen de Fátima. A partir de la observación, se evidenciaron gran variedad de actividades comerciales que suplen múltiples necesidades acompañados por crecientes focos de concentración de comerciantes informales en las avenidas Raymondi, 27 de Diciembre y Juan de la Cruz Romero ubicadas hacia los accesos norte, este y oeste del mercado. (Ver anexo 16)

Tabla 5

Relación entre la dimensión Factores viales y la variable Movilidad enmarcado en el sector Virgen de Fátima

Factores viales	Medio		Movilidad Alto		Total	
	n	%	n	%	n	%
Bajo	0	0.0	2	1.8	2	1.6
Medio	2	16.7	42	37.2	44	35.2
Alto	10	83.3	69	61.1	79	63.2
Total	12	100.0	113	100.0	125	100.0

		Factores viales	Movilidad
Rho de Spearman	Factores viales	Coeficiente de correlación	1.000
		Sig. (bilateral)	,527**
	Movilidad	N	125
			125
Rho de Spearman	Factores viales	Coeficiente de correlación	,527**
		Sig. (bilateral)	1.000
	Movilidad	N	0.000
			125

En la tabla 9 se puede apreciar que la mayor parte de resultados alcanzados entre los factores viales y movilidad mostraron un nivel medio en los residentes con un 61.1%. Los resultados obtenidos de la prueba estadística de correlación de Spearman entre la dimensión Factores físico-espaciales y la variable Movilidad mostraron un coeficiente $\rho=0.527$, lo que indica que existe una correlación moderada positiva entre ambas sumado a una significancia de $p=0.000$ ($p<0.05$), permitiendo inferir que, si los factores viales aumentan o mejoran, de igual modo incrementará la movilidad en el sector Virgen de Fátima. A través de la observación, se pudo visualizar la carencia de señalización vial adecuada en el sector pese a contar con un tránsito vehicular bastante intenso en las avenidas Confraternidad Internacional Oeste, Raymondi, Juan de la Cruz Romero y 27 de Diciembre, sumado a vehículos estacionados y vías estrechas que no abastecen la alta demanda que los usuarios del sector exigen. (Ver anexo 17)

V. DISCUSIÓN

Tomando como punto de partida el objetivo principal, el cual fue “Determinar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023”, en el ámbito estadístico se halló que existe una relación entre los factores de diseño urbano y la movilidad de 0.463 de acuerdo al coeficiente de Spearman obtenido junto a una significancia de 0.000 ($p < 0.05$), lo cual indica que existe una correlación moderada positiva entre las variables de investigación e implicando que los factores físico-espaciales, socio-económicos y viales son elementos que presentan una importante incidencia en la movilidad en el sector Virgen de Fátima. Este resultado es respaldado a nivel teórico, ya que concuerda con la teoría de Bandarin, et. al. (2014) quienes enuncian que los factores de diseño urbano mantienen presencia en cada dinámica de la ciudad con el fin de mejorar la calidad de vida y ejerciendo una función como pieza fundamental en la formación de la urbe junto al diagnóstico de problemas que pueda enfrentar esta misma en cada etapa de planificación; por ello, al tener la movilidad como elemento crucial en el que se involucra la población al quehacer de la ciudad, la consideración de diferentes factores que pueden influir en las personas, actividades, ideas y sucesos es relevante al momento de analizar un entorno. En tanto, considerando el nivel de relación encontrado entre las variables en el sector Virgen de Fátima, los resultados coinciden también con lo planteado por Guggenheim y Soderstrom (2010) quienes exponen que, al tener a la ciudad como resultado de la convergencia de múltiples factores, se debe considerar a la movilidad como fundamental al analizar la configuración progresiva de la urbe y sus distintos escenarios únicos, destacando las múltiples dimensiones y perspectivas desde las cuales se pueden investigar las incidencias que ocurren en la urbe, resultando en la necesidad de un panorama interdisciplinario para el estudio, vinculando cercanamente el panorama comercial experimentado en el sector Virgen de Fátima con las diferentes formas que encuentra la población para orientarse, maniobrar y desplazarse por dicha zona. Por otro lado, considerando la atracción que brinda la variedad de negocios y la presencia de equipamiento comercial junto a los resultados hallados, estos presentan aproximaciones a

los resultados obtenidos por Stojanovski (2020) ya que en su investigación, al compartir similitudes en el escenario de estudio en el aspecto comercial, los núcleos comerciales estudiados en las ciudades suizas respectivas de dicha investigación actuaron como polos atractores de movilidad por lo que, bajo estas circunstancias, se requería planificación con urgencia en torno al transporte ya que se buscaba complementar el espacio con mejoras relacionadas a las vías, imagen de los edificios y orientación de estas en favor del desplazamiento peatonal. Complementariamente, lo hallado por Arana Velarde (2021) mostró evidencias similares de la situación generada por el intenso incremento de la movilidad vehicular en un núcleo urbano, llevando a que la población pase a tener una predilección por el desplazamiento vehicular que tuvo consecuencias negativas en el espacio urbano de Huancayo, pasando a desplazar actividades comerciales y agrícolas que eran relevantes para la urbe, mostrando una situación paralela con lo hallado en el sector Virgen de Fátima y la situación de la movilidad y los factores de diseño urbano. Por otro lado, la investigación de Chique, et. al. (2018) se alinea con lo encontrado a nivel de infraestructura en el sector ya que las limitantes encontradas en la ciudad de Puno a nivel espacial se reflejan en torno al diseño urbano, especialmente a nivel de acceso a la infraestructura vial y los múltiples obstáculos presentes para la movilidad vehicular junto a la distribución de usos de suelo. Estos panoramas confirman el nivel moderado de influencia que los factores de diseño urbano tienen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, destacando la importancia de considerar la movilidad en estrategias de planificación urbana, coincidiendo además con lo teorizado por Cuthbert (2014) quien, en su postulado, ahonda acerca de la importancia de entender a profundidad los múltiples elementos que inciden en la ciudad para comprender la forma en que se compone y las disciplinas requeridas para intervenir en cada nivel de los factores de diseño urbano.

Consecuentemente, en relación al primer objetivo específico de este estudio que consistió en analizar la influencia de los factores físico-espaciales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, se encontró una correlación inversa baja entre estos factores y la movilidad a través del resultado de la prueba

de Spearman de -0.249 y un valor de significancia de 0.000 ($p < 0.05$). Estos resultados permiten inferir que los factores de diseño urbano tienen importancia en la movilidad, pero también evidencian la necesidad de considerar otros factores que influyen en esta variable. En tanto, estos resultados se relacionan con el postulado de Brown y Dixon (2014), quienes enfatizan en su teoría que el diseño urbano debe enfocarse en el bienestar y seguridad de la población a través de la creación de relaciones espaciales que fomenten la interacción, la conexión y la socialización entre las personas. Esto implica la creación de entornos caminables que faciliten estas situaciones. Sin embargo, la perspectiva de Narayanaswami (2019) discrepa de este postulado al plantear que la movilidad sale de los límites de la propia infraestructura al aproximarse a la idea de que la población busca desplazarse de manera sencilla y presta a los lugares de trabajo, comercio y transporte, forzándose muchas veces a transitar por lugares que no cuentan con las condiciones adecuadas para asegurar una movilidad óptima. Ante ello, esta postura se complementa por lo mencionado por Farrell (2013) quien en su teoría expone que un adecuado diseño urbano no implica estrictamente una buena planificación, trayendo a colación paradigmas contemporáneos que llevan a revalorizar el espacio y una visión más integrada de la ciudad. Esto se ve complementado por lo obtenido en el aspecto de observación, en el que se apreció que la población se desplazaba sin prestar mayor atención a el entorno, su posible mejora, la carencia de infraestructura o elementos que la beneficien y la falta de áreas verdes dentro del mismo sector. Al tener ello en consideración, los resultados hallados presentan coincidencias con aquellos encontrados en la investigación de Engelfriet y Koomen (2018) ya que contribuye a una comprensión más completa de este fenómeno debido a que, en su estudio sobre el impacto de las variables urbanas en el desplazamiento de la población en ciudades chinas, se encontró que en aquellas ciudades que no contaban con núcleos comerciales establecidos y los tiempos de desplazamiento promedio eran mucho más extensos y tediosos llevaba a situaciones en que la comunidad en movimiento a aceptar su rutina sin prestar atención a la imagen urbana o a los sucesos que ocurren a su

alrededor. Esta perspectiva abre camino a respaldar la consideración de factores físico-espaciales dentro de estrategias para mejorar la movilidad, pero deben considerarse desafíos específicos del sector como la situación del comercio e infraestructura vial.

Con respecto al segundo objetivo específico, el cual fue “Analizar la influencia de los factores socio-económicos en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023”, se obtuvieron resultados que mostraron una correlación positiva moderada entre los factores socio-económicos y la movilidad con un coeficiente de Spearman de 0.427 y una significancia de 0.000 menor a 0.05. Además, se observó una alta concentración de comerciantes informales en las vías de alto tránsito del sector, como la avenida Raymondi y la avenida Juan de la Cruz Romero, así como en los pasajes adyacentes al jirón San Martín y los accesos cercanos al mercado, ocupando espacios de las veredas y pistas para exhibir sus productos. Estos hallazgos permiten destacar la perspectiva de Oliveira (2016), quien en su postulado se enfoca en la comprensión de los factores de diseño urbano desde la calidad ambiental hasta las circunstancias espaciales, tomando especial interés en aquellos factores que transforman el espacio como las interacciones comerciales que dinamizan la actividad de la población y la urbe, lo cual permite ampliar la comprensión entre la interacción de los elementos de la ciudad en contraste con el contexto cotidiano. Del mismo modo se tiene una postura complementaria con la teoría de Mendolicchio y Huleileh (2015) quienes exponen a la movilidad como un desafío a nivel poblacional y espacial debido a las constantes adaptaciones económicas, políticas y sociales que transforman el espacio urbano, sumado a que el peatón se convierte en un espectador y actor simultáneamente de la ajetreada dinámica del sector al que acude. Por otro lado, la investigación de Bautista-Hernández (2021) realizada en la ciudad de México presentó resultados interesantes que se alinean con lo hallado en el sector Virgen de Fátima, teniendo que las circunstancias socio-económicas como la variedad de negocios, cercanía o necesidades que la población pueda suplir las vuelven cruciales para los peatones al momento de tomar decisiones y desplazarse por la ciudad. Una perspectiva complementada por los hallazgos de

Guzmán, et. al. (2020) quien en su investigación destacó que existe una significativa relación entre las características socio-económicas y el diseño urbano, ya que aquellas zonas en Bogotá que no contaban con una amplia variedad de actividades o comercios presentaban una población que experimentaba distancias más extensas al momento de desplazarse para suplir sus necesidades, evidenciando la necesidad de redistribución de actividades para no centralizar el comercio como en el caso del sector Virgen de Fátima, en el cual la presencia de comerciantes informales ha pasado a afectar la movilidad a nivel peatonal junto al funcionamiento del espacio público; además se resalta la necesidad de redistribuir las actividades comerciales teniendo como espectro preciso de análisis e implementación la elaboración de futuras intervenciones y decisiones de planificación urbana.

Continuando con el tercer objetivo específico, el cual fue “Analizar la influencia de los factores viales en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023” se obtuvieron resultados que mostraron una correlación positiva moderada entre los factores viales y la movilidad con un coeficiente de Spearman de 0.527 y una significancia de 0.000 menor a 0.05. La observación reveló además que las vías más transitadas presentaban veredas más amplias, pero también se observó un tránsito vehicular desordenado, falta de señalización vial adecuada, vehículos estacionados sin permiso y abarcando gran parte de las vías como las avenidas 27 de Diciembre y Juan de la Cruz Romero que son algunas de las más transitadas peatonalmente dentro del sector, además de pasajes abarrotados de personas sin ser totalmente de uso peatonal y la carencia de mobiliario urbano como bancas, tachos o drenajes en condiciones adecuadas. Al contrastar los resultados obtenidos con la base teórica considerada se pudo destacar la coincidencia con la postura de Burgess y Jenks (2001) quienes exponen la relevancia de la movilidad sostenible que no ha podido ser correctamente implementada debido a la enorme predisposición por la movilidad vehicular que existe en la población, tanto para manejo particular como en el servicio público, la cual ha pasado a obstaculizar el desplazamiento peatonal, limitar la movilidad no motorizada y aportar contaminación aérea. Los hallazgos a nivel vial se ven complementados también por la teoría de Gehl (2014) quien, al destacar el

papel que mantienen las ciudades y la estructura adquirida en el comportamiento del ciudadano y su elección al movilizarse, enfatiza las desventajas del vehículo motorizado como elemento omnipresente en el sistema vial urbano que afecta negativamente el bienestar en la movilidad, por ello destaca el apostar por espacios públicos atrayentes, importantes, que brinden una amplia variedad de servicios acompañados por trayectos cortos, seguridad en las vías y transporte público eficiente, un punto altamente necesario para cambiar el paradigma existente en el sector Virgen de Fátima. Por otra parte, al tener en cuenta la situación de pasajes no peatonalizados siendo fuertemente transitados en la zona de estudio, el estudio de Vega Centeno, et. al. (2022) acerca del vínculo entre el constructo urbano junto a fenómeno de movilidad aporta con la exploración a la relación entre los factores viales con la movilidad, ya que toma como punto de partida la necesidad de analizar múltiples contextos para adquirir información sobre las barreras socioespaciales que se han creado alrededor de la población generando dificultades y resaltando la importancia de abordarlos, sobre todo en contextos similares al sector Virgen de Fátima en Huaraz. Adicionalmente, la relación hallada se ve apoyada también por el estudio de Támara (2019) quien, al analizar la ciudad de Huaraz junto a su sistema vial, encontró una alta preferencia por el transporte vehicular en una ciudad que ha permitido la predominancia motorizada generando dificultades en la accesibilidad, transporte público y movilidad peatonal. A pesar de que se cuentan con algunas medidas de infraestructura vial, se han presentado deficiencias y limitaciones que pasan a afectar la movilidad de la población, sumado a que se debe reconsiderar la predominancia del transporte vehicular y priorizar alternativas que integren accesibilidad, transporte público y movilidad peatonal segura con el fin de buscar un entorno más inclusivo y sostenible.

VI. CONCLUSIONES

1. Se determinó que los factores de diseño urbano muestran una relación moderada con la movilidad en el sector Virgen de Fátima, al exhibir un coeficiente de Spearman de 0.463 y una significancia de 0.00 que evidencia el hecho de que sí existe influencia por parte de los factores de diseño urbano hacia la movilidad con una correlación moderada positiva. No obstante, es relevante hacer mención de que los factores de diseño urbano son solo algunos de los elementos que influyen sobre el desplazamiento de la población.
2. Se analizó que los factores físico-espaciales sí influyen en baja medida a la movilidad en el sector Virgen de Fátima considerando los resultados hallados en la prueba de correlación de Spearman de -0.249 junto a una significancia de 0.00, lo que indica una leve correlación inversa entre la dimensión y la variable; por ello, las estrategias de planificación que se desarrollen involucrando al sector deben tomar en consideración el espectro espacial para mejorar la movilidad de la población.
3. Se analizó que los factores socio-económicos presentan una relación moderada con la movilidad al exhibir un coeficiente de Spearman de 0.427 y una significancia de 0.00, lo cual evidencia que los factores socio-económicos sí influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima con una correlación positiva de nivel moderado entre ambos elementos; esto evidencia lo imprescindible que es la elaboración de estrategias que enfoquen el reordenamiento de las actividades económicas para el beneficio de los residentes y población en tránsito.
4. Se analizó que los factores viales muestran una relación moderada con la movilidad en el sector al contar con un coeficiente de Spearman de 0.527 y una significancia de 0.00, lo cual expone que los factores viales sí influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima con una correlación positiva de nivel moderado entre ambos aspectos; este aspecto demuestra la importancia de la infraestructura vial y accesibilidad para el desarrollo de las actividades cotidianas del sector evidenciando, además, el requerimiento por un enfoque urbano hacia la movilidad sostenible.

VII. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a las autoridades municipales encargadas de la planificación y fiscalización del sector Virgen de Fátima, enfocar la planificación a mejorar el diseño de calles y espacios públicos para garantizar un tránsito peatonal seguro y amplio. Esto incluye instalar mobiliario urbano, mantener las calles en buen estado y crear espacios públicos atractivos para los peatones.
2. Se recomienda a las autoridades provinciales y regionales fomentar medios de transporte más sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y el caminar. Esto se puede hacer mejorando el servicio de transporte público, creando ciclovías y corredores peatonales, y haciendo que la ciudad sea más amigable para los peatones.
3. Se recomienda a las autoridades provinciales encargadas del sector a mejorar el planeamiento urbano futuro tomando en consideración las circunstancias socio-económicas de la población. Esto incluye el compromiso de que la totalidad de habitantes adquieran aperturas a horizontes prometedores y que puedan participar en la toma de decisiones sobre el futuro de la ciudad.
4. Se recomienda a las autoridades provinciales respectivas la elaboración de un plan de movilidad integral que involucre a la población y que mantenga un eje de reducción de contaminación. Este plan debe abordar todos los factores que influyen en la movilidad, como el diseño urbano, el transporte público, los medios de transporte no motorizados y la contaminación.

REFERENCIAS

- Arana Velarde, F. (2021). *Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo*. Obtenido de Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376869567007>
- Arias Gómez, Villasís Keever, & Miranda Novales. (2016). *El protocolo de investigación III: La población de estudio*. Obtenido de Redalyc: <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Attard, M., Shiftan, Y., Ison, S., & Shaw, J. (2015). *Sustainable Urban Transport*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2131759550/bookReader?accountid=37408>
- Bandarin, F., & Van Oers, R. (2014). *Reconnecting the City : The Historic Urban Landscape Approach and the Future of Urban Heritage*. Obtenido de Proquest: [proquest.com/docview/2131819167/bookReader?accountid=37408](https://www.proquest.com/docview/2131819167/bookReader?accountid=37408)
- Bautista-Hernández, D. (2021). *Mode choice in commuting and the built environment in México City. Is there a chance for non-motorized travel?* Obtenido de Journal of Transport Geography: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103024>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Pearson.
- Bonett, D., & Wright, T. (2014). *Cronbach's alpha reliability: Interval estimation, hypothesis testing, and sample size planning*. Obtenido de ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/266798982_Cronbach's_alpha_reliability_Interval_estimation_hypothesis_testing_and_sample_size_planning
- Bosselmann, P. (2008). *Urban Transformation : Understanding City Form and Design*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2131993499/bookReader?accountid=37408>
- Brown, L., & Dixon, D. (2014). *Urban Design for an Urban Century : Shaping More Livable, Equitable, and Resilient Cities*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2131420072/bookReader?accountid=37408>

- Brudvig, I. (2014). *Conviviality in Bellville. an Ethnography of Space, Place, Mobility and Being in Urban South Africa : An Ethnography of Space, Place, Mobility and Being in Urban South Africa Conviviality in Bellville*. Obtenido de Proquest:
<https://www.proquest.com/docview/2131396589/bookReader?accountid=37408>
- Burguess, R., & Jenks, M. (2001). *Compact Cities : Sustainable Urban Forms for Developing Countries*. Obtenido de Proquest:
<https://www.proquest.com/docview/2132020079/bookReader?accountid=37408>
- Cabezas Mejía, E., Andrade Naranjo, D., & Torres Santamaría, J. (2018). *Introducción a la Metodología de la Investigación Científica*. Obtenido de [https://repositorio.espe.edu.ec/jspui/bitstream/21000/15424/1/Introduccion %20a%20la%20Metodologia%20de%20la%20investigacion%20cientifica.pdf](https://repositorio.espe.edu.ec/jspui/bitstream/21000/15424/1/Introduccion%20a%20la%20Metodologia%20de%20la%20investigacion%20cientifica.pdf)
- Cacsire Grimaldos, R. (2021). *Migraciones internas y prácticas de apropiación de espacios en el territorio altoandino de Perú : el caso de Juliaca*. Obtenido de <https://oa.upm.es/69531/>: <https://oa.upm.es/69531/>
- Carmona, M. (2014). *Explorations in Urban Design : An Urban Design Research Primer*. Obtenido de Proquest:
<https://www.proquest.com/docview/2131290882/bookReader?accountid=37408>
- Cervero, R., Guerra, E., & Al, S. (2017). *Beyond Mobility : Planning Cities for People and Places*. Obtenido de Proquest:
<https://www.proquest.com/docview/2156243853/bookReader?accountid=37408>
- Chique Calderón, B., Chique Calderón, H., & Cabrera Zúñiga, L. (2020). *Análisis del sistema de transporte urbano para optimizar el tiempo de viaje del pasajero de la ciudad de Puno-2018*. Obtenido de Revista de Investigación de la Escuela de Postgrado de la Universidad Privada de Tacna:
<https://doi.org/10.47796/ves.v9i1.285>
- Comunicaciones, M. d. (2020). *Política Nacional de Transporte Urbano - PNTU*. Obtenido de Gobierno Nacional del Perú:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1648403/Difusi%C3%B3n%20de%20la%20PNTU.pdf.pdf>

CONCYTEC. (2020). *GUÍA PRÁCTICA PARA LA FORMULACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO*. Obtenido de Dirección de Políticas y Programas de CTI: https://www.untels.edu.pe/documentos/2020_09/2020.09.22_formuacionproyectos.pdf

Cuthbert, A. (2014). *Understanding Cities : Method in Urban Design*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2131180827/bookReader?accountid=37408>

Engelfriet, L., & Koomen, E. (2018). *The impact of urban form on commuting in large Chinese cities*. Obtenido de Transportation: <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9762-6>

Evans Morales, F. (2020). *Habitar en movimiento*. Obtenido de Discursos del Sur, revista de teoría crítica en Ciencias Sociales: <https://doi.org/10.15381/dds.v0i6.19323>

Farrell, T. (2013). *The City As a Tangled Bank : Urban Design Versus Urban Evolution*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2130898219/bookReader?accountid=37408>

Favre, B. (2014). *Introduction to Sustainable Transports*. Obtenido de <https://www.proquest.com/docview/2131360125/bookReader?accountid=37408>: <https://www.proquest.com/docview/2131360125/bookReader?accountid=37408>

Franco, J. (2023). *Introduction to Political Science Research Methods*. Obtenido de Cuyamaca College: [https://socialsci.libretexts.org/Bookshelves/Political_Science_and_Civics/Introduction_to_Political_Science_Research_Methods_\(Franco_et_al.\)](https://socialsci.libretexts.org/Bookshelves/Political_Science_and_Civics/Introduction_to_Political_Science_Research_Methods_(Franco_et_al.))

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Guggenheim, M., & Söderström, O. (2010). *Re-Shaping Cities : How Global Mobility Transforms Architecture and Urban Form*. Obtenido de Proquest:

- <https://www.proquest.com/docview/2134171092/bookReader?accountid=37408>
- Guzmán, L., Peña, J., & Carrasco, J. (2020). *Assessing the role of the built environment and sociodemographic characteristics on walking travel distances in Bogotá*. Obtenido de Journal of Transport Geography: <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGEO.2020.102844>
- Hamidi, S., & Moazzeni, S. (2019). *Examining the Relationship between Urban Design Qualities and Walking Behavior: Empirical Evidence from Dallas, TX*. Obtenido de Proquest: <https://doi.org/10.3390/su11102720>
- Harmaajarvi, I., Heinonen, S., & Pekka, L. (2004). *Urban form, transportation and greenhouse gas emissions*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2131938932/bookReader?accountid=37408>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Ciudad de México: McGraw Hill. Obtenido de Ediciones McGraw Hill: <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Imilán, W., & Jirón, P. (2018). *Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea*. Obtenido de Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702380>
- Jímenez, & Ospina. (2020). *Sociabilities on the town squares of Buenos Aires. Uses, users and urban design*. Obtenido de Estudios Demográficos y Urbanos: <https://doi.org/10.24201/edu.v35i2.1880>
- Marsden, G., & Reardon, L. (2018). *Governance of the Smart Mobility Transition*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2148742349/bookReader?accountid=37408>
- Mendolicchio, H., & Huleieh, S. (2015). *The Challenges of Mobility : Research, Debates and Practices*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2131743519/bookReader?accountid=37408>

- Narayanaswami, S. (2019). *The New Age Urban Transportation Systems, Volume I : Cases from Asian Economies*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2190194974/bookReader?accountid=37408>
- Oliveira, V. (2016). *Urban Morphology : An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*. Obtenido de Proquest: <https://www.proquest.com/docview/2134457388/bookReader?accountid=37408&parentSessionId=x30DVtvBnEqwwiQiHAZmIGlnUjdZnQMn1kTMPKMfWkE%3D>
- Orlandoni Merli, G. (2010). *Escalas de medición en Estadística*. Obtenido de Redalyc: <https://www.redalyc.org/pdf/993/99315569009.pdf>
- Otzen, T., & Manterola, C. (2017). *Técnicas de muestreo sobre una población a estudio*. Obtenido de Scielo: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>
- PROMOVILIDAD. (2020). *Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado*. Obtenido de SINIA - MINAM: <https://sinia.minam.gob.pe/documentos/guia-implementacion-sistemas-transporte-sostenible-no-motorizado>
- Rocha, M. (2015). *Metodología de la Investigación*. Obtenido de <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2019/08/56-Metodologia-de-la-investigacion-Carlos-I.-Munoz-Rocha.pdf>
- Stojanovski, T. (2019). *Urban Form and Mobility Choices: Informing about Sustainable Travel Alternatives, Carbon Emissions and Energy Use from Transportation in Swedish Neighbourhoods*. Obtenido de Proquest: <https://doi.org/10.3390/su11020548>
- Támara Rodríguez, J. (2018). *Modelo secuencial de movimiento vehicular para la formulación del plan de movilidad urbana sostenible en Huaraz- Ancash- 2018*. Obtenido de ALICIA: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RUNF_51d1b2ee17bedc60cf88319fbed2e800/Details
- Tarazona Jimenez, J. (2017). *Situación y desafíos del transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz*. Obtenido de Aporte Santiaguino: <https://repositorio.unasam.edu.pe/handle/UNASAM/3728>

- Unidas, P. d. (2022). *World Cities Report 2022*. Obtenido de United Nations Human Settlements Programme: https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr_2022.pdf
- Vamos, C. C. (2019). *Acciones prioritarias para impulsar un transporte sostenible, digno y humano para una mejor calidad de vida*. Obtenido de Lima Como Vamos: https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2021/09/Resumen_DocumentoPoliticaMovilidad.pdf
- Vega Centeno, P. (2022). *Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad. Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena*. Obtenido de Bitácora 32, Universidad Nacional de Colombia: <https://doi.org/10.15446/BITACORA.V32N2.99425>
- Vega Centeno, P., Robert, J., Demoraes, F., Moreno Luna, C., & Gouëset, V. (2022). *Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad. Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena*. Obtenido de Bitácora Urbano Territorial: [10.15446/BITACORA.V32N2.99425](https://doi.org/10.15446/BITACORA.V32N2.99425)
- Villasís-Keever, Zurita-Cruz, Miranda-Novales, & Escamilla-Nuñez. (2018). *El protocolo de investigación VII. Validez y confiabilidad de*. Obtenido de Revista Alergia México: <https://www.scielo.org.mx/pdf/ram/v65n4/2448-9190-ram-65-04-414.pdf>
- Vincent, V. (2018). *Forma urbana y movilidad sustentable: reflexiones sobre Montevideo*. Obtenido de Anales de Investigación en Arquitectura, Universidad ORT Uruguay: <https://revistas.ort.edu.uy/anales-de-investigacion-en-arquitectura/article/view/2851>
- Zúñiga, J., & Adasme, R. (2020). *Introducción al análisis cuantitativo de datos*. Obtenido de ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/343188494_Introduccion_al_analisis_cuantitativo_de_datos

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de operacionalización de variables

Variables de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Factores de diseño urbano	De acuerdo a Brown y Dixon (2014), son aquellos principios que guían el crecimiento de la vida, los espacios y edificios en una ciudad con el fin de conectar a la gente, buscar una mejora en la calidad de vida y emprender unidad comunitaria	Características funcionales de un entorno en el que se desarrollan múltiples dinámicas urbanas teniendo factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales. Todo ello evaluado por un cuestionario de 24 preguntas en una escala de tipo Likert con 5 opciones de respuesta y una ficha de observación.	Factores físico-espaciales	Imagen urbana Áreas verdes Contaminación ambiental Mobiliario urbano	Escala de tipo Likert Ordinal
			Factores socio-económicos	Actividades económicas Puntos de comercio informal Equipamiento comercial Accesibilidad Diseño vial	
Movilidad	De acuerdo a Narayanaswami (2019) la movilidad es el fenómeno que desplaza a la población hacia los lugares a los que quieren llegar fuera del límite físico de la infraestructura con el fin de acceder a actividades sociales, servicios y bienes	Elementos e ideas que se desplazan en un determinado ámbito urbano, considerando movilidad peatonal y movilidad vehicular. Todo ello evaluado por un cuestionario de 16 preguntas en una escala de tipo Likert con 5 opciones de respuesta y una ficha de observación	Factores viales	Señalización Percepción de seguridad Estado de conservación	Escala de tipo Likert Ordinal
			Movilidad peatonal	Ejes de articulación Tendencias de desplazamiento Comodidad peatonal Puntos de concentración Modos de transporte	
			Movilidad vehicular	Oferta de transporte público Ejes de transporte Focos de congestión	

Anexo 2: Matriz de consistencia lógica

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Variables
¿Cómo los factores de diseño urbano influyen en la movilidad del sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023?	Determinar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad del sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023	Los factores de diseño urbano sí influyen en gran medida en la movilidad del sector Virgen de Fátima	Factores de diseño urbano Movilidad
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	Dimensiones
¿Cómo los factores espaciales influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023?	Analizar la influencia de los factores espaciales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023	Los factores espaciales sí influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima.	Factores espaciales Movilidad
¿Cómo los factores socio-económicos influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023?,	Examinar la influencia de los factores socio-económicos en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023	Los factores socio-económicos sí tienen influencia en la movilidad del sector Virgen de Fátima.	Factores socio-económicos Movilidad
¿Cómo los factores viales influyen en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023?	Analizar la influencia de los factores viales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023	Los factores viales sí presentan influencia en la movilidad del sector Virgen de Fátima.	Factores viales Movilidad

Anexo 3: Cálculo de muestra para la investigación:

Proyección de población del distrito de Huaraz

020000	ÁNCASH	1 155 451	1 169 522	1 180 638
020100	HUARAZ	178 027	181 866	185 276
020101	HUARAZ	66 195	67 418	68 466
020102	COCHABAMBA	1 745	1 723	1 698
020103	COLCABAMBA	314	293	274
020104	HUANCHAY	1 726	1 689	1 652
020105	INDEPENDENCIA	82 563	84 931	87 112
020106	JANGAS	5 056	5 138	5 206
020107	LA LIBERTAD	1 132	1 122	1 110
020108	OLLEROS	2 513	2 514	2 507

Fuente: Proyección de población hacia 2020 - INEI

Valores a considerar para la muestra

	LEYENDA	DATOS
N	Población	745
Z	Nivel de confianza (95%)	1.96
E	Error permitido (8%)	0.08
P	Probabilidad de que la variable Movilidad sea alta	0.5
Q	Probabilidad de que la variable Movilidad no sea alta	0.5
m	Tamaño de muestra	-

Fórmula de cálculo:

$$m = \frac{Z^2 NPQ}{(N - 1)E^2 + Z^2 PQ}$$

$$m = \frac{1.96^2 * 745 * 0.5 * 0.5}{(745 - 1)0.08^2 + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$m = \frac{715.49}{5.722}$$

$$m = 125.04$$

$$m = 125$$

Anexo 4: Instrumentos por cada variable

VARIABLES	INSTRUMENTO	TÉCNICA	NOMBRE
Factores de diseño urbano	Cuestionario 1	Encuesta	Cuestionario de Factores de Diseño Urbano
	Ficha de observación 1	Observación	Ficha de observación
Movilidad	Cuestionario 2	Encuesta	Cuestionario de Movilidad
	Ficha de observación 1	Observación	Ficha de observación

Anexo 5: Cuestionario de Factores de Diseño Urbano

CUESTIONARIO DE FACTORES DE DISEÑO URBANO

El presente cuestionario se diseñó como elemento importante para el desarrollo del proyecto de investigación para la Maestría en Arquitectura de la Universidad César Vallejo, el cual permitirá conocer su opinión acerca de los factores de diseño urbano en el sector Virgen de Fátima, tema enmarcado dentro del estudio titulado:

“Factores de diseño urbano y su influencia en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023”

INSTRUCCIONES:

El cuestionario cuenta con 25 preguntas y 5 opciones para responder, lea detenidamente cada una de ellas y marque con una (X) la opción que te parezca según lo que pienses.

Si no ocurre, marca la alternativa **TOTALMENTE EN DESACUERDO (1)**

Si casi no ocurre, marca la alternativa **EN DESACUERDO (2)**

Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **INDECISO (3)**

Si ocurre muchas veces, marca la alternativa **DE ACUERDO (4)**

Si ocurre continuamente, marca la alternativa **TOTALMENTE DE ACUERDO (5)**

Acepto participar voluntariamente en esta investigación ya que he sido informado de las metas del estudio y que la información que provea será estrictamente confidencial

Dimensión: Factores físico-espaciales						
N°	Pregunta	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indeciso	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	¿Está de acuerdo en que los edificios sin mantenimiento le dan una sensación de inseguridad al caminar por el sector?					
2	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar la apariencia de los edificios en el sector?					
3	¿Está de acuerdo en que la presencia de más áreas verdes le haría sentir más seguro al moverse por el sector?					
4	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más áreas verdes para mejorar la imagen del sector?					
5	¿Está de acuerdo en que las actividades diarias del sector generan mucha contaminación?					

6	¿Está de acuerdo en que la acumulación de basura y otros contaminantes dificulta su movilidad por el sector?					
7	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las bancas, tachos y postes de luz del sector?					
8	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más bancas, tachos y postes de luz en el sector?					
Dimensión: Factores socio-económicos						
9	¿Está de acuerdo en que la población local apoya el crecimiento comercial del sector?					
10	¿Está de acuerdo en que se deberían promover más los negocios del sector para atraer más clientes y visitantes?					
11	¿Está de acuerdo en que la concentración de comerciantes informales dificulta su movilidad por el sector?					
12	¿Está de acuerdo en que se debe regular la presencia de comerciantes informales en el sector?					
13	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado motiva la llegada de clientes y visitantes al sector?					
14	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado favorece el crecimiento comercial del sector?					
Dimensión: Factores viales						
15	¿Está de acuerdo en que mejorar los accesos hacia el mercado beneficiaría la movilidad del sector?					
16	¿Está de acuerdo en que las veredas y rampas existentes en las calles del sector favorecen su movilidad?					
17	¿Está de acuerdo en que el espacio actual para caminar y para los vehículos en las calles dificulta su movilidad?					
18	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar el diseño de las veredas, rampas y pistas del sector?					

19	¿Está de acuerdo en que se debería implementar mejor señalización vial en el sector?					
20	¿Está de acuerdo en que se debería respetar la señalización vial presente en el sector?					
21	¿Está de acuerdo en que debería priorizarse la seguridad de la gente al movilizarse en el sector?					
22	¿Está de acuerdo en que el diseño de las calles le hace sentirse seguro al moverse por el sector?					
23	¿Está de acuerdo en que el buen estado de las calles es importante para su movilidad por el sector?					
24	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las calles del sector?					

Anexo 6: Cuestionario de Movilidad

CUESTIONARIO DE MOVILIDAD

El presente cuestionario se diseñó como elemento importante para el desarrollo del proyecto de investigación para la Maestría en Arquitectura de la Universidad César Vallejo, el cual permitirá conocer su opinión acerca de los factores de diseño urbano en el sector Virgen de Fátima, tema enmarcado dentro del estudio titulado:

“Factores de diseño urbano y su influencia en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023”

INSTRUCCIONES:

El cuestionario cuenta con 25 preguntas y 5 opciones para responder, lea detenidamente cada una de ellas y marque con una (X) la opción que te parezca según lo que pienses.

Si no ocurre, marca la alternativa **TOTALMENTE EN DESACUERDO (1)**

Si casi no ocurre, marca la alternativa **EN DESACUERDO (2)**

Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **INDECISO (3)**

Si ocurre muchas veces, marca la alternativa **DE ACUERDO (4)**


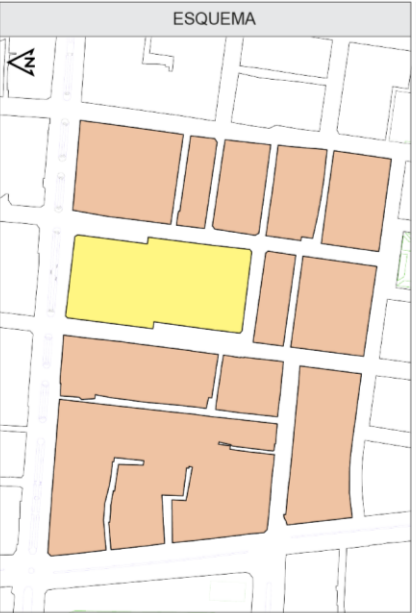
Si ocurre continuamente, marca la alternativa **TOTALMENTE DE ACUERDO (5)**

Acepto participar voluntariamente en esta investigación ya que he sido informado de las metas del estudio y que la información que provea será estrictamente confidencial

Dimensión: Movilidad peatonal						
N°	Pregunta	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indeciso	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	¿Está de acuerdo en que es fácil orientarse al caminar por el sector?					
2	¿Está de acuerdo en que las veredas del sector están bien conectadas y sin obstáculos?					
3	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar para realizar sus actividades a través del sector?					
4	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar rutas más cortas en el sector pese a estar congestionadas?					
5	¿Está de acuerdo en que los obstáculos en las calles le dificultan moverse a través del sector?					

6	¿Está de acuerdo en que las veredas tienen suficiente espacio para caminar cómodamente por el sector?					
7	¿Está de acuerdo en que la aglomeración de personas limita su movilidad al caminar por el sector?					
8	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar medidas para controlar la aglomeración de personas en el sector?					
Dimensión: Movilidad vehicular						
9	¿Está de acuerdo en que el tránsito vehicular ha aumentado en gran medida en el sector?					
10	¿Está de acuerdo en que los vehículos estacionados en las calles contribuyen a la congestión vehicular del sector?					
11	¿Está de acuerdo en que las líneas de transporte público contribuyen a la congestión vehicular del sector?					
12	¿Está de acuerdo en que se debería aumentar la cantidad de líneas de transporte público en el sector?					
13	¿Está de acuerdo en que un tráfico vehicular más ordenado facilitaría la movilidad en el sector?					
14	¿Está de acuerdo en que ampliar las avenidas más transitadas del sector mejoraría la congestión vehicular?					
15	¿Está de acuerdo en que se genera mucha congestión vehicular durante el día en el sector?					
16	¿Está de acuerdo en que la congestión vehicular en las calles dificulta su movilidad por el sector?					

Anexo 7: Ficha de observación

 Universidad César Vallejo	Escuela de Posgrado	FICHA DE OBSERVACIÓN	PROGRAMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
TEMA DE INVESTIGACIÓN		FACTORES DE DISEÑO URBANO Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD EN EL SECTOR VIRGEN DE FÁTIMA, HUARAZ, 2023	NRO. FICHA F-01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
<div style="text-align: center;">ESQUEMA</div> 		<div style="text-align: center;">REGISTRO</div> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; height: 300px;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #f2f2f2;">DATOS GENERALES</th> <th colspan="4" style="background-color: #fff9c4;">FACTORES VALES</th> <th colspan="3" style="background-color: #e1f5fe;">MOVILIDAD PEATONAL</th> <th colspan="8" style="background-color: #ffe0b2;">MOVILIDAD VEHICULAR</th> </tr> <tr> <th style="background-color: #f2f2f2;">NOMBRE DE VÍA</th> <th style="background-color: #fff9c4;">ANCHO DE VEREDA</th> <th style="background-color: #fff9c4;">ANCHO DE VÍA</th> <th style="background-color: #fff9c4;">SEÑALIZACIÓN VIAL</th> <th style="background-color: #fff9c4;">ESTADO DE CONSERVACIÓN</th> <th style="background-color: #e1f5fe;">CONEXIÓN DE ACERAS</th> <th style="background-color: #e1f5fe;">CONCENTRACIÓN DE PERSONAS</th> <th style="background-color: #e1f5fe;">DIRECCIÓN DE DESPLAZAMIENTO</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">HORA DE INICIO (CONGESTIÓN)</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">HORA FIN (CONGESTIÓN)</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">DIRECCIÓN DEL TRÁFICO</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">MOTOTAXI</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">MOTOS LINEALES</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">COLECTIVO</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">PARTICULAR</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">COMBI</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">TRÁNSITO PESADO</th> <th style="background-color: #ffe0b2;">VEHICULOS ESTACIONADOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>		DATOS GENERALES	FACTORES VALES				MOVILIDAD PEATONAL			MOVILIDAD VEHICULAR								NOMBRE DE VÍA	ANCHO DE VEREDA	ANCHO DE VÍA	SEÑALIZACIÓN VIAL	ESTADO DE CONSERVACIÓN	CONEXIÓN DE ACERAS	CONCENTRACIÓN DE PERSONAS	DIRECCIÓN DE DESPLAZAMIENTO	HORA DE INICIO (CONGESTIÓN)	HORA FIN (CONGESTIÓN)	DIRECCIÓN DEL TRÁFICO	MOTOTAXI	MOTOS LINEALES	COLECTIVO	PARTICULAR	COMBI	TRÁNSITO PESADO	VEHICULOS ESTACIONADOS																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
DATOS GENERALES	FACTORES VALES				MOVILIDAD PEATONAL			MOVILIDAD VEHICULAR																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
NOMBRE DE VÍA	ANCHO DE VEREDA	ANCHO DE VÍA	SEÑALIZACIÓN VIAL	ESTADO DE CONSERVACIÓN	CONEXIÓN DE ACERAS	CONCENTRACIÓN DE PERSONAS	DIRECCIÓN DE DESPLAZAMIENTO	HORA DE INICIO (CONGESTIÓN)	HORA FIN (CONGESTIÓN)	DIRECCIÓN DEL TRÁFICO	MOTOTAXI	MOTOS LINEALES	COLECTIVO	PARTICULAR	COMBI	TRÁNSITO PESADO	VEHICULOS ESTACIONADOS																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
<div style="text-align: center;">LEYENDA</div> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>● Áreas verdes</td> <td>→ Accesos al mercado</td> </tr> <tr> <td>● Focos de contaminación</td> <td>□ Rampas</td> </tr> <tr> <td>□ Mobiliario urbano</td> <td>□ Señalización vial</td> </tr> <tr> <td>□ Concentración de comercio formal</td> <td>□ Veredas mayores a 1.20</td> </tr> <tr> <td>□ Concentración de comercio informal</td> <td>□ Veredas menores a 1.20</td> </tr> </table>		● Áreas verdes	→ Accesos al mercado	● Focos de contaminación	□ Rampas	□ Mobiliario urbano	□ Señalización vial	□ Concentración de comercio formal	□ Veredas mayores a 1.20	□ Concentración de comercio informal	□ Veredas menores a 1.20	<div style="text-align: center;">FOTOGRAFÍAS</div>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
● Áreas verdes	→ Accesos al mercado																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
● Focos de contaminación	□ Rampas																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
□ Mobiliario urbano	□ Señalización vial																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
□ Concentración de comercio formal	□ Veredas mayores a 1.20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
□ Concentración de comercio informal	□ Veredas menores a 1.20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
PUNTO DE OBSERVACIÓN: <hr/> <hr/> <hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
UBICACIÓN DEL INVESTIGADOR: <hr/> <hr/> <hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													

Anexo 8: Confiabilidad del cuestionario de Factores de Diseño Urbano

Cuadro N°01: Fiabilidad de Factores de Diseño Urbano

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.851	24

Cuadro N°02: Resumen de Factores de Diseño Urbano

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	20	100.0
	Excluido ^a	0	0.0
	Total	20	100.0

Cuadro N° 03: Estadísticas totales de Factores de Diseño Urbano

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Dimensión: Factores físico-espaciales [1. ¿Está de acuerdo en que se sentiría bien caminando por el sector si los edificios fueran atractivos?]	89,45	192,471	-,100	,867
Dimensión: Factores físico-espaciales [2. ¿Está de acuerdo en que se debería mejorar la apariencia de los edificios en el sector?]	88,45	172,366	,371	,847
Dimensión: Factores físico-espaciales [3. ¿Está de acuerdo en que la presencia de más áreas verdes le haría sentir más seguro al moverse por el sector?]	87,55	186,892	,214	,850

Dimensión: Factores físico-espaciales [4. ¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más áreas verdes para mejorar la imagen del sector?]	87,55	186,892	,214	,850
Dimensión: Factores físico-espaciales [5. ¿Está de acuerdo en que las actividades diarias del sector generan mucha contaminación?]	88,20	187,432	,065	,856
Dimensión: Factores físico-espaciales [6. ¿Está de acuerdo en que la acumulación de basura y otros contaminantes dificulta su movilidad por el sector?]	87,45	176,366	,405	,845
Dimensión: Factores físico-espaciales [7. ¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las bancas, tachos y postes de luz del sector?]	88,95	158,997	,692	,832
Dimensión: Factores físico-espaciales [8. ¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más bancas, tachos y postes de luz en el sector?]	87,20	177,432	,576	,842
Dimensión: Factores socio-económicos [9. ¿Está de acuerdo en que la población local apoya el crecimiento comercial del sector?]	88,30	167,274	,499	,842
Dimensión: Factores socio-económicos [10. ¿Está de acuerdo en que se deberían promover más los negocios del sector para atraer más clientes y visitantes?]	87,80	194,695	-,209	,860

Dimensión: Factores socio-económicos [11. ¿Está de acuerdo en que se debería controlar la concentración de comerciantes informales en el sector?]	88,70	161,800	,760	,830
Dimensión: Factores socio-económicos [12. ¿Está de acuerdo en que la concentración de comerciantes informales dificulta su movilidad por el sector?]	87,45	175,418	,665	,840
Dimensión: Factores socio-económicos [13. ¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado motiva la llegada de clientes y visitantes al sector?]	87,30	179,484	,661	,843
Dimensión: Factores socio-económicos [14. ¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado favorece el crecimiento comercial del sector?]	87,05	181,418	,629	,844
Dimensión: Factores viales [15. ¿Está de acuerdo en que las veredas y rampas existentes en las calles del sector favorecen su movilidad?]	88,45	162,892	,613	,836
Dimensión: Factores viales [16. ¿Está de acuerdo que se deberían aumentar rampas para personas discapacitadas en el sector?]	87,95	172,576	,446	,844
Dimensión: Factores viales [17. ¿Está de acuerdo que el espacio actual para caminar y para los vehículos en las calles dificulta su movilidad?]	87,70	183,695	,181	,852

Dimensión: Factores viales [18. ¿Está de acuerdo en que se debería mejorar el diseño de las veredas, rampas y pistas del sector?]	87,45	176,366	,405	,845
Dimensión: Factores viales [19. ¿Está de acuerdo en que se debería implementar mejor señalización vial en el sector?]	87,05	181,418	,629	,844
Dimensión: Factores viales [20. ¿Está de acuerdo en que se debería respetar la señalización vial presente en el sector?]	89,05	171,734	,445	,844
Dimensión: Factores viales [21. ¿Está de acuerdo en que debería priorizarse la seguridad de la gente al movilizarse en el sector?]	87,95	172,576	,446	,844
Dimensión: Factores viales [22. ¿Está de acuerdo en que el diseño de las calles le hace sentirse seguro al moverse por el sector?]	88,95	158,997	,692	,832
Dimensión: Factores viales [23. ¿Está de acuerdo en que el buen estado de las calles es importante para su movilidad por el sector?]	87,30	179,484	,661	,843
Dimensión: Factores viales [24. ¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las calles del sector?]	89,30	168,747	,450	,844
Alfa de Cronbach: 0.851				

Anexo 9: Confiabilidad del cuestionario de Movilidad

Cuadro N°01: Fiabilidad del cuestionario de Movilidad

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.820	16

Cuadro N°02: Resumen del cuestionario de Movilidad

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	20	100.0
	Excluido ^a	0	0.0
	Total	20	100.0

Cuadro N°03: Estadísticas totales del cuestionario de Movilidad

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Dimensión: Movilidad peatonal [25. ¿Está de acuerdo en que es fácil orientarse al caminar por el sector?]	64,75	42,513	,393	,813
Dimensión: Movilidad peatonal [26. ¿Está de acuerdo en que las veredas del sector están bien conectadas y sin obstáculos?]	65,35	38,239	,388	,818
Dimensión: Movilidad peatonal [27. ¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar para realizar sus actividades a través del sector?]	64,85	41,397	,515	,807

Dimensión: Movilidad peatonal [28. ¿Está de acuerdo en que se debería incentivar más a la gente a caminar por el sector?]	65,10	39,147	,627	,798
Dimensión: Movilidad peatonal [29. ¿Está de acuerdo en que los obstáculos en las calles le dificultan moverse a través del sector?]	65,25	40,513	,688	,800
Dimensión: Movilidad peatonal [30. ¿Está de acuerdo en que las veredas tienen suficiente espacio para caminar cómodamente por el sector?]	66,35	40,450	,107	,868
Dimensión: Movilidad peatonal [31. ¿Está de acuerdo en que la concentración de personas limita su movilidad al caminar por el sector?]	64,95	40,261	,498	,806
Dimensión: Movilidad peatonal [32. ¿Está de acuerdo en que se deberían implementar medidas para controlar la concentración de personas en el sector?]	64,85	41,713	,400	,812
Dimensión: Movilidad vehicular [33. ¿Está de acuerdo en que se usan vehículos en exceso para transitar por el sector?]	64,70	43,168	,426	,814

Dimensión: Movilidad vehicular [34. ¿Está de acuerdo en que sería favorable tomar medidas para reducir el uso de vehículos en el sector?]	65,30	39,484	,746	,795
Dimensión: Movilidad vehicular [35. ¿Está de acuerdo en que las líneas de transporte público contribuyen a la congestión vehicular del sector?]	65,30	39,695	,859	,794
Dimensión: Movilidad vehicular [36. ¿Está de acuerdo en que se debería aumentar la cantidad de líneas de transporte público en el sector?]	65,90	38,200	,410	,815
Dimensión: Movilidad vehicular [37. ¿Está de acuerdo en que un tráfico vehicular más ordenado facilitaría la movilidad en el sector?]	64,80	42,274	,408	,812
Dimensión: Movilidad vehicular [38. ¿Está de acuerdo en que ampliar las avenidas más transitadas del sector mejoraría la congestión vehicular?]	64,90	41,358	,622	,804
Dimensión: Movilidad vehicular [39. ¿Está de acuerdo en que se genera mucha congestión vehicular durante el día en el sector?]	65,10	41,463	,423	,811

Dimensión: Movilidad vehicular [40. ¿Está de acuerdo en que la congestión vehicular en las calles dificulta su movilidad por el sector?]	65,05	39,524	,755	,795
Alfa de Cronbach: 0.820				

Anexo 10: Primer certificado de validez de contenido del cuestionario Factores de diseño urbano



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario 01: Factores de diseño urbano" La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS
Grado profesional:	Maestría () Doctor (X)
Área de formación académica:	Clínica () Social (X) Educativa (X) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	PROYECTUAL Y DOCENCIA EN ARQUITECTURA
Institución donde labora:	UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO Y UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 01: Factores de diseño urbano
Autor:	Ugaz Penadillo, Carlos Jair
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023.
Significación:	Evaluated in base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Factores de diseño urbano	1. Factores físico-espaciales 2. Factores socio-económicos 3. Factores viales	Factores o criterios urbanos que inciden en el diseño del espacio que la población diariamente recorre dentro de la ciudad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “FACTORES DE DISEÑO URBANO”

Dimensiones del instrumento:

- Primera dimensión: Factores físico-espaciales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores espaciales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Imagen urbana	¿Está de acuerdo en que los edificios sin mantenimiento le dan una sensación de inseguridad al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar la apariencia de los edificios en el sector?	X		X		X		
Áreas verdes	¿Está de acuerdo en que la presencia de más áreas verdes le haría sentir más seguro al moverse por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más áreas verdes para mejorar la imagen del sector?	X		X		X		
Contaminación ambiental	¿Está de acuerdo en que las actividades diarias del sector generan mucha contaminación?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la acumulación de basura y otros contaminantes dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		
Mobiliario urbano	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las bancas, tachos y postes de luz del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más bancas, tachos y postes de luz en el sector?	X		X		X		

Dimensiones del instrumento:

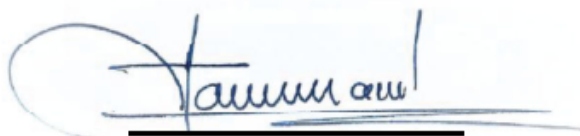
- Segunda dimensión: Factores socio-económicos
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores socio-económicos en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Actividades económicas	¿Está de acuerdo en que la población local apoya el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían promover más los negocios del sector para atraer más clientes y visitantes?	X		X		X		
Puntos de comercio informal	¿Está de acuerdo en que la concentración de comerciantes informales dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debe regular la presencia de comerciantes informales en el sector?	X		X		X		
Equipamiento comercial	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado motiva la llegada de clientes y visitantes al sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado favorece el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		

Dimensiones del instrumento:

- Tercera dimensión: Factores viales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores viales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Accesibilidad	¿Está de acuerdo en que mejorar los accesos hacia el mercado beneficiaría la movilidad del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas y rampas existentes en las calles del sector favorecen su movilidad?	X		X		X		
Diseño vial	¿Está de acuerdo que el espacio actual para caminar y para los vehículos en las calles dificulta su movilidad?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar el diseño de las veredas, rampas y pistas del sector?	X		X		X		
Señalización	¿Está de acuerdo en que se debería implementar mejor señalización vial en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería respetar la señalización vial presente en el sector?	X		X		X		
Percepción de seguridad	¿Está de acuerdo en que debería priorizarse la seguridad de la gente al movilizarse en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que el diseño de las calles le hace sentirse seguro al moverse por el sector?	X		X		X		
Estado de conservación	¿Está de acuerdo en que el buen estado de las calles es importante para su movilidad por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las calles del sector?	X		X		X		


Firma del evaluador
DNI: 19321480

Primer certificado de validez de contenido del cuestionario Movilidad



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario 02: Movilidad" La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS		
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	(X)
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	PROYECTUAL Y DOCENCIA EN ARQUITECTURA		
Institución donde labora:	UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO Y UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 02: Movilidad
Autor:	Carlos Jair Ugaz Penadillo
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023
Significación:	Evaluado en base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Movilidad	1. Movilidad peatonal 2. Movilidad vehicular	Movimiento de ideas, personas y elementos que forman parte intrínseca de las dinámicas que agilizan la urbe y su crecimiento

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “MOVILIDAD”

Dimensiones del instrumento:

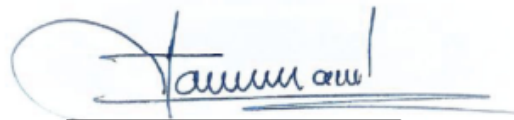
- Primera dimensión: Movilidad peatonal
- Objetivos de la dimensión: Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector “Virgen de Fátima”.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Ejes de articulación	¿Está de acuerdo en que es fácil orientarse al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas del sector están bien conectadas y sin obstáculos?	X		X		X		
Tendencias de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar para realizar sus actividades a través del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar rutas más cortas en el sector pese a estar congestionadas?	X		X		X		
Comodidad peatonal	¿Está de acuerdo en que los obstáculos en las calles le dificultan moverse a través del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas tienen suficiente espacio para caminar cómodamente por el sector?	X		X		X		
Puntos de concentración	¿Está de acuerdo en que la aglomeración de personas limita su movilidad al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar medidas para controlar la aglomeración de personas en el sector?	X		X		X		

Dimensiones del instrumento:

- Segunda dimensión: **Movilidad vehicular**
- Objetivos de la dimensión: **Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector "Virgen de Fátima".**

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Modos de transporte	¿Está de acuerdo en que el tránsito vehicular ha aumentado en gran medida en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que los vehículos estacionados en las calles contribuye a la congestión vehicular del sector?	X		X		X		
Oferta de transporte público	¿Está de acuerdo en que las líneas de transporte público contribuyen a la congestión vehicular del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería aumentar la cantidad de líneas de transporte público en el sector?	X		X		X		
Ejes de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que un tráfico vehicular más ordenado facilitaría la movilidad en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que ampliar las avenidas más transitadas del sector mejoraría la congestión vehicular?	X		X		X		
Focos de congestión vehicular	¿Está de acuerdo en que se genera mucha congestión vehicular durante el día en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la congestión vehicular en las calles dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		



Firma del evaluador
 DNI: 19321480

Primer certificado de validez de la ficha de observación



Evaluación por juicio de expertos

Universidad César Vallejo	Escuela de Posgrado	FICHA DE OBSERVACIÓN	PROGRAMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
TEMA DE INVESTIGACIÓN: FACTORES DE DISEÑO URBANO Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD EN EL SECTOR VIRGEN DE FÁTIMA, HUARAZ, 2023		NRO. FICHA: F-01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">ESQUEMA</p> <p style="text-align: center; margin: 5px 0 0 0;">LEYENDA</p> <table style="width: 100%; font-size: small;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> ● Áreas verdes ● Focos de contaminación Mobiliario urbano Concentración de comercio formal Concentración de comercio informal </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> Accesos al mercado Rampas Señalización vital Veredas mayores a 1.20 Veredas menores a 1.20 </td> </tr> </table> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ● Áreas verdes ● Focos de contaminación Mobiliario urbano Concentración de comercio formal Concentración de comercio informal 	<ul style="list-style-type: none"> Accesos al mercado Rampas Señalización vital Veredas mayores a 1.20 Veredas menores a 1.20 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">REGISTRO</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr style="background-color: #f2f2f2;"> <th rowspan="2">DATOS GENERALES</th> <th colspan="4">FACTORES URBANOS</th> <th colspan="3">MOVILIDAD PLANTAL</th> <th colspan="8">MOVILIDAD VEHICULAR</th> </tr> <tr> <th>NOMBRE DE VIA</th> <th>ANCHO DE VEREDA</th> <th>ANCHO DE VÍA</th> <th>SEÑALIZACIÓN URBANA</th> <th>ESQUEMA DE COSEGUIMIENTO</th> <th>CONEXIÓN DE ALERBAS</th> <th>CONCENTRACIÓN DE PERSONAS</th> <th>DIRECCIÓN DEL DESPLAZAMIENTO</th> <th>HORA DE INICIO OBSERVACIÓN</th> <th>HORA FIN OBSERVACIÓN</th> <th>DIRECCIÓN DEL TRÁFICO</th> <th>MODALIDAD</th> <th>TIPO DE LINEAS</th> <th>COLECTIVO</th> <th>PARTECULAR</th> <th>COMBI</th> <th>TRANSITO PELETO</th> <th>VEHICULOS ESTACIONADOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> </div>			DATOS GENERALES	FACTORES URBANOS				MOVILIDAD PLANTAL			MOVILIDAD VEHICULAR								NOMBRE DE VIA	ANCHO DE VEREDA	ANCHO DE VÍA	SEÑALIZACIÓN URBANA	ESQUEMA DE COSEGUIMIENTO	CONEXIÓN DE ALERBAS	CONCENTRACIÓN DE PERSONAS	DIRECCIÓN DEL DESPLAZAMIENTO	HORA DE INICIO OBSERVACIÓN	HORA FIN OBSERVACIÓN	DIRECCIÓN DEL TRÁFICO	MODALIDAD	TIPO DE LINEAS	COLECTIVO	PARTECULAR	COMBI	TRANSITO PELETO	VEHICULOS ESTACIONADOS																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
<ul style="list-style-type: none"> ● Áreas verdes ● Focos de contaminación Mobiliario urbano Concentración de comercio formal Concentración de comercio informal 	<ul style="list-style-type: none"> Accesos al mercado Rampas Señalización vital Veredas mayores a 1.20 Veredas menores a 1.20 																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
DATOS GENERALES	FACTORES URBANOS				MOVILIDAD PLANTAL			MOVILIDAD VEHICULAR																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	NOMBRE DE VIA	ANCHO DE VEREDA	ANCHO DE VÍA	SEÑALIZACIÓN URBANA	ESQUEMA DE COSEGUIMIENTO	CONEXIÓN DE ALERBAS	CONCENTRACIÓN DE PERSONAS	DIRECCIÓN DEL DESPLAZAMIENTO	HORA DE INICIO OBSERVACIÓN	HORA FIN OBSERVACIÓN	DIRECCIÓN DEL TRÁFICO	MODALIDAD	TIPO DE LINEAS	COLECTIVO	PARTECULAR	COMBI	TRANSITO PELETO	VEHICULOS ESTACIONADOS																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
FOTOGRAFÍAS																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
(Area for photographs)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
PUNTO DE OBSERVACIÓN: _____ UBICACIÓN DEL INVESTIGADOR: _____																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			

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

Apellidos y nombres del evaluador: TARMA CARLOS LUIS ENRIQUE

Grado académico del evaluador: DOCTOR EN ARQUITECTURA

Firma del evaluador

Segundo certificado de validez del cuestionario Factores de diseño urbano



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario 01: Factores de diseño urbano". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	DR. RODRIGUEZ MENDOZA, Cristhian Renzho
Grado profesional:	Maestría () Doctor (X)
Área de formación académica:	Clínica () Social () Educativa (x) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Salud y educación
Institución donde labora:	Seguro social de salud
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (x)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 01: Factores de diseño urbano
Autor:	Ugaz Penadillo, Carlos Jair
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023.
Significación:	Evaluado en base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)



4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Factores de diseño urbano	1. Factores físico-espaciales 2. Factores socio-económicos 3. Factores viales	Factores o criterios urbanos que inciden en el diseño del espacio que la población diariamente recorre dentro de la ciudad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “FACTORES DE DISEÑO URBANO”

Dimensiones del instrumento:

- Primera dimensión: Factores físico-espaciales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores espaciales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Imagen urbana	¿Está de acuerdo en que los edificios sin mantenimiento le dan una sensación de inseguridad al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar la apariencia de los edificios en el sector?	X		X		X		
Áreas verdes	¿Está de acuerdo en que la presencia de más áreas verdes le haría sentir más seguro al moverse por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más áreas verdes para mejorar la imagen del sector?	X		X		X		
Contaminación ambiental	¿Está de acuerdo en que las actividades diarias del sector generan mucha contaminación?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la acumulación de basura y otros contaminantes dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		
Mobiliario urbano	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las bancas, tachos y postes de luz del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más bancas, tachos y postes de luz en el sector?	X		X		X		



Dimensiones del instrumento:

- Segunda dimensión: Factores socio-económicos
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores socio-económicos en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Actividades económicas	¿Está de acuerdo en que la población local apoya el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían promover más los negocios del sector para atraer más clientes y visitantes?	X		X		X		
Puntos de comercio informal	¿Está de acuerdo en que la concentración de comerciantes informales dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debe regular la presencia de comerciantes informales en el sector?	X		X		X		
Equipamiento comercial	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado motiva la llegada de clientes y visitantes al sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado favorece el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		



Dimensiones del instrumento:

- Tercera dimensión: Factores viales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores viales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Accesibilidad	¿Está de acuerdo en que mejorar los accesos hacia el mercado beneficiaría la movilidad del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas y rampas existentes en las calles del sector favorecen su movilidad?	X		X		X		
Diseño vial	¿Está de acuerdo que el espacio actual para caminar y para los vehículos en las calles dificulta su movilidad?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar el diseño de las veredas, rampas y pistas del sector?	X		X		X		
Señalización	¿Está de acuerdo en que se debería implementar mejor señalización vial en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería respetar la señalización vial presente en el sector?	X		X		X		
Percepción de seguridad	¿Está de acuerdo en que debería priorizarse la seguridad de la gente al movilizarse en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que el diseño de las calles le hace sentirse seguro al moverse por el sector?	X		X		X		
Estado de conservación	¿Está de acuerdo en que el buen estado de las calles es importante para su movilidad por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las calles del sector?	X		X		X		

Cristhian Renzho Elsayed Rodriguez Mendoza
 COESPE: 429
 DNI: 42575861

Segundo certificado de validez del cuestionario Movilidad



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario 02: Movilidad" La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	DR. RODRIGUEZ MENDOZA, Cristhian Renzho
Grado profesional:	Maestría () Doctor (X)
Área de formación académica:	Clínica () Social () Educativa (x) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Salud y educación
Institución donde labora:	Seguro social de salud
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (x)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 02: Movilidad
Autor:	Carlos Jair Ugaz Penadillo
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023
Significación:	Evaluated in base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.



4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Factores de diseño urbano	1. Factores físico-espaciales 2. Factores socio-económicos 3. Factores viales	Factores o criterios urbanos que inciden en el diseño del espacio que la población diariamente recorre dentro de la ciudad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Factores de diseño urbano	1. Factores físico-espaciales 2. Factores socio-económicos 3. Factores viales	Factores o criterios urbanos que inciden en el diseño del espacio que la población diariamente recorre dentro de la ciudad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “MOVILIDAD”

Dimensiones del instrumento:

- Primera dimensión: Movilidad peatonal
- Objetivos de la dimensión: Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector “Virgen de Fátima”.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Ejes de articulación	¿Está de acuerdo en que es fácil orientarse al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas del sector están bien conectadas y sin obstáculos?	X		X		X		
Tendencias de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar para realizar sus actividades a través del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar rutas más cortas en el sector pese a estar congestionadas?	X		X		X		
Comodidad peatonal	¿Está de acuerdo en que los obstáculos en las calles le dificultan moverse a través del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas tienen suficiente espacio para caminar cómodamente por el sector?	X		X		X		
Puntos de concentración	¿Está de acuerdo en que la aglomeración de personas limita su movilidad al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar medidas para controlar la aglomeración de personas en el sector?	X		X		X		



Dimensiones del instrumento:

- Segunda dimensión: Movilidad vehicular
- Objetivos de la dimensión: Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector “Virgen de Fátima”.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Modos de transporte	¿Está de acuerdo en que el tránsito vehicular ha aumentado en gran medida en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que los vehículos estacionados en las calles contribuye a la congestión vehicular del sector?	X		X		X		
Oferta de transporte público	¿Está de acuerdo en que las líneas de transporte público contribuyen a la congestión vehicular del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería aumentar la cantidad de líneas de transporte público en el sector?	X		X		X		
Ejes de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que un tráfico vehicular más ordenado facilitaría la movilidad en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que ampliar las avenidas más transitadas del sector mejoraría la congestión vehicular?	X		X		X		
Focos de congestión vehicular	¿Está de acuerdo en que se genera mucha congestión vehicular durante el día en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la congestión vehicular en las calles dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		

Segundo certificado de validez del instrumento Ficha de observación



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL INSTRUMENTO "FICHA DE OBSERVACIÓN"

Universidad César Vallejo		Escuela de Posgrado		FICHA DE OBSERVACIÓN												PROGRAMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA			
TEMA DE INVESTIGACIÓN		FACTORES DE DISEÑO URBANO Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD EN EL SECTOR VIRGEN DE FÁTIMA, HUARAZ, 2023												NRO. FICHA		F-01			
ESQUEMA		REGISTRO																	
		DAOS GENERALES		FACTORES VIALES				MOVILIDAD PERSONAL				MOVILIDAD VEHICULAR							
		NOMBRE DE VIA	ANCHO DE LA VEREDA	ANCHO DE LA VIA	SEÑALIZACIÓN VIAL	ESTADO DE LA COBERTURA	CONLORO DE ACERAS	DENSIDAD DE PERSONAS	DIRECCIÓN DE DESPLAZAMIENTO	HORAS DE INICIO DE CONCESIÓN	HORAS DE FIN DE CONCESIÓN	DIRECCIÓN DEL INICIO	MODALIDAD	MOTOS INDIVIDUALES	COLECTIVO	PARTICULAR	COMBI	TRANSITO PESADO	VEHICULOS ESTACIONADOS
LEYENDA		FOTOGRAFÍAS																	
● Áreas verdes	➔ Accesos al mercado																		
● Focos de contaminación	➔ Rampas																		
🏠 Mobiliario urbano	🚧 Señalización vial																		
📊 Concentración de comercio formal	📏 Veredas mayores a 1.20																		
📊 Concentración de comercio informal	📏 Veredas menores a 1.20																		
PUNTO DE OBSERVACIÓN:																			
UBICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN:																			

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

Apellidos y nombres del evaluador: Rodriguez Mendoza Cristhian Renzho Elsayed

Grado académico del evaluador: Maestro en ciencias

Cristhian Renzho Elsayed Rodriguez Mendoza
 COESPE: 429
 NI: 42575861

Tercer certificado de validez del cuestionario Factores de diseño urbano



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario 01: Factores de diseño urbano". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Alejandro Padilla Cuadros
Grado profesional:	Maestría (X) Doctor ()
Área de formación académica:	Clinica () Social () Educativa (X) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Proyectual, educativa
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo, Universidad Tecnológica del Perú
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 01: Factores de diseño urbano
Autor:	Ugaz Penadillo, Carlos Jair
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023.
Significación:	Evaluado en base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Factores de diseño urbano	1. Factores físico-espaciales 2. Factores socio-económicos 3. Factores viales	Factores o criterios urbanos que inciden en el diseño del espacio que la población diariamente recorre dentro de la ciudad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “FACTORES DE DISEÑO URBANO”

Dimensiones del instrumento:

- Primera dimensión: Factores físico-espaciales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores espaciales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Imagen urbana	¿Está de acuerdo en que los edificios sin mantenimiento le dan una sensación de inseguridad al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar la apariencia de los edificios en el sector?	X		X		X		
Áreas verdes	¿Está de acuerdo en que la presencia de más áreas verdes le haría sentir más seguro al moverse por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más áreas verdes para mejorar la imagen del sector?	X		X		X		
Contaminación ambiental	¿Está de acuerdo en que las actividades diarias del sector generan mucha contaminación?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la acumulación de basura y otros contaminantes dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		
Mobiliario urbano	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las bancas, tachos y postes de luz del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más bancas, tachos y postes de luz en el sector?	X		X		X		

Dimensiones del instrumento:

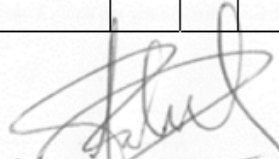
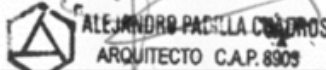
- Segunda dimensión: Factores socio-económicos
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores socio-económicos en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Actividades económicas	¿Está de acuerdo en que la población local apoya el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían promover más los negocios del sector para atraer más clientes y visitantes?	X		X		X		
Puntos de comercio informal	¿Está de acuerdo en que la concentración de comerciantes informales dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debe regular la presencia de comerciantes informales en el sector?	X		X		X		
Equipamiento comercial	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado motiva la llegada de clientes y visitantes al sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado favorece el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		

Dimensiones del instrumento:

- Tercera dimensión: Factores viales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores viales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Accesibilidad	¿Está de acuerdo en que las veredas y rampas existentes en las calles del sector favorecen su movilidad?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían aumentar rampas para personas discapacitadas en el sector?	X		X		X		
Diseño vial	¿Está de acuerdo que el espacio actual para caminar y para los vehículos en las calles dificulta su movilidad?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar el diseño de las veredas, rampas y pistas del sector?	X		X		X		
Señalización	¿Está de acuerdo en que se debería implementar mejor señalización vial en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería respetar la señalización vial presente en el sector?	X		X		X		
Percepción de seguridad	¿Está de acuerdo en que debería priorizarse la seguridad de la gente al movilizarse en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que el diseño de las calles le hace sentirse seguro al moverse por el sector?	X		X		X		
Estado de conservación	¿Está de acuerdo en que el buen estado de las calles es importante para su movilidad por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las calles del sector?	X		X		X		

Firma del evaluador
DNI 25838560

Tercer certificado de validez del cuestionario Movilidad



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario 02: Movilidad" La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Alejandro Padilla Cuadros
Grado profesional:	Maestría (<input checked="" type="checkbox"/>) Doctor ()
Área de formación académica:	Clinica () Social () Educativa (<input checked="" type="checkbox"/>) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Proyectual, educativa
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo, Universidad Tecnológica del Perú
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (<input checked="" type="checkbox"/>)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 02: Movilidad
Autor:	Carlos Jair Ugaz Penadillo
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023
Significación:	Evaluated in base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)



Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Movilidad	1. Movilidad peatonal 2. Movilidad vehicular	Movimiento de ideas, personas y elementos que forman parte intrínseca de las dinámicas que agilizan la urbe y su crecimiento

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “MOVILIDAD”

Dimensiones del instrumento:

- Primera dimensión: Movilidad peatonal
- Objetivos de la dimensión: Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector “Virgen de Fátima”.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Ejes de articulación	¿Está de acuerdo en que es fácil orientarse al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas del sector están bien conectadas y sin obstáculos?	X		X		X		
Tendencias de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar para realizar sus actividades a través del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar rutas más cortas en el sector pese a estar congestionadas?	X		X		X		
Comodidad peatonal	¿Está de acuerdo en que los obstáculos en las calles le dificultan moverse a través del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que las veredas tienen suficiente espacio para caminar cómodamente por el sector?	X		X		X		
Puntos de concentración	¿Está de acuerdo en que la aglomeración de personas limita su movilidad al caminar por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar medidas para controlar la aglomeración de personas en el sector?	X		X		X		

Dimensiones del instrumento:

- Segunda dimensión: **Movilidad vehicular**
- Objetivos de la dimensión: **Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector "Virgen de Fátima".**

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Modos de transporte	¿Está de acuerdo en que el tránsito vehicular ha aumentado en gran medida en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que los vehículos estacionados en las calles contribuyen a la congestión vehicular del sector?	X		X		X		
Oferta de transporte público	¿Está de acuerdo en que las líneas de transporte público contribuyen a la congestión vehicular del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debería aumentar la cantidad de líneas de transporte público en el sector?	X		X		X		
Ejes de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que un tráfico vehicular más ordenado facilitaría la movilidad en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que ampliar las avenidas más transitadas del sector mejoraría la congestión vehicular?	X		X		X		
Focos de congestión vehicular	¿Está de acuerdo en que se genera mucha congestión vehicular durante el día en el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la congestión vehicular en las calles dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		




Firma del evaluador
DNI 25838560

Tercer certificado de validez del instrumento Ficha de observación



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL INSTRUMENTO "FICHA DE OBSERVACIÓN"

Universidad César Vallejo		Escuela de Posgrado		FICHA DE OBSERVACIÓN					PROGRAMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA											
TEMA DE INVESTIGACIÓN		FACTORES DE DISEÑO URBANO Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD EN EL SECTOR VIRGEN DE FATIMA, HUARAZ, 2022							NRO. FICHA		F-01									
ESQUEMA		REGISTRO																		
		FACTORES VALES				MOVILIDAD PEATONAL			MOVILIDAD VEHICULAR											
		DATOS GENERALES		ANCHO DE VEREDA		ESTADO DE CONSERVACIÓN		HORARIO (CONGESTION)		CONEXIÓN DE ACERAS	CONCENTRACIÓN DE PERSONAS		DIRECCIÓN DE DESPLAZAMIENTO		MOTOTAR	MOTOS LINEALES	COLECTIVO	PARTICULAR	COMBI	TRANSITO PESADO
LEYENDA																				
<p>● Áreas verdes</p> <p>⊙ Focos de contaminación</p> <p>⊠ Mobiliario urbano</p> <p>■ Concentración de comercio formal</p> <p>⊞ Concentración de comercio informal</p> <p>→ Acceso al mercado</p> <p>▭ Rampas</p> <p>○ Señalización vial</p> <p>— Veredas mayores a 1.20</p> <p>— Veredas menores a 1.20</p>																				
PUNTO DE OBSERVACIÓN:																				
UBICACIÓN DEL INVESTIGADOR:																				
		FOTOGRAFÍAS																		

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

Apellidos y nombres del evaluador: Padilla Cuadros Alejandro

Grado académico del evaluador: Magister

ALEJANDRO PADIILLA CUADROS
ARQUITECTO C.A.P. 868

Firma del evaluador

Cuarto certificado de validez del cuestionario Factores de diseño urbano



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento **"Cuestionario 01: Factores de diseño urbano"** La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	SÁNCHEZ LÓPEZ BRIAN WILDER		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Proyección - Educación		
Institución donde labora:	UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

2. Pronósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 01: Factores de diseño urbano
Autor:	Ugaz Penadillo, Carlos Jair
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023.
Significación:	Evaluated in base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)



Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Factores de diseño urbano	1. Factores físico-espaciales 2. Factores socio-económicos 3. Factores viales	Factores o criterios urbanos que inciden en el diseño del espacio que la población diariamente recorre dentro de la ciudad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “FACTORES DE DISEÑO URBANO”

Dimensiones del instrumento:

- Primera dimensión: Factores físico-espaciales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores espaciales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Imagen urbana	¿Está de acuerdo en que los edificios sin mantenimiento le dan una sensación de inseguridad al caminar por el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar la apariencia de los edificios en el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Áreas verdes	¿Está de acuerdo en que la presencia de más áreas verdes le haría sentir más seguro al moverse por el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más áreas verdes para mejorar la imagen del sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Contaminación ambiental	¿Está de acuerdo en que las actividades diarias del sector generan mucha contaminación?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que la acumulación de basura y otros contaminantes dificulta su movilidad por el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mobiliario urbano	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las bancas, tachos y postes de luz del sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar más bancas, tachos y postes de luz en el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



Dimensiones del instrumento:

- Segunda dimensión: Factores socio-económicos
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores socio-económicos en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Actividades económicas	¿Está de acuerdo en que la población local apoya el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se deberían promover más los negocios del sector para atraer más clientes y visitantes?	X		X		X		
Puntos de comercio informal	¿Está de acuerdo en que la concentración de comerciantes informales dificulta su movilidad por el sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que se debe regular la presencia de comerciantes informales en el sector?	X		X		X		
Equipamiento comercial	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado motiva la llegada de clientes y visitantes al sector?	X		X		X		
	¿Está de acuerdo en que la presencia del mercado favorece el crecimiento comercial del sector?	X		X		X		

Dimensiones del instrumento:

- Tercera dimensión: Factores viales
- Objetivos de la Dimensión: Analizar la influencia de los factores viales en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Accesibilidad	¿Está de acuerdo en que mejorar los accesos hacia el mercado beneficiaría la movilidad del sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que las veredas y rampas existentes en las calles del sector favorecen su movilidad?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Diseño vial	¿Está de acuerdo que el espacio actual para caminar y para los vehículos en las calles dificulta su movilidad?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que se debería mejorar el diseño de las veredas, rampas y pistas del sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Señalización	¿Está de acuerdo en que se debería implementar mejor señalización vial en el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que se debería respetar la señalización vial presente en el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Percepción de seguridad	¿Está de acuerdo en que debería priorizarse la seguridad de la gente al movilizarse en el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que el diseño de las calles le hace sentirse seguro al moverse por el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Estado de conservación	¿Está de acuerdo en que el buen estado de las calles es importante para su movilidad por el sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	¿Está de acuerdo en que se debería dar mantenimiento a las calles del sector?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	


 Firma del evaluador
 DNI 9620928

Cuarto certificado de validez del cuestionario Movilidad



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario 02: Movilidad". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	SÁNCHEZ LÓPEZ BRIAN WILDER		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Proyección - Educación		
Institución donde labora:	UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario 02: Movilidad
Autor:	Carlos Jair Ugaz Penadillo
Procedencia:	Huaraz, Ancash
Administración:	Universidad César Vallejo
Tiempo de aplicación:	2 semanas
Ámbito de aplicación:	Sector "Virgen de Fátima", Huaraz, 2023
Significación:	Evaluado en base a una escala de Likert para recoger información relacionada a las dimensiones: Factores físico-espaciales, factores socio-económicos y factores viales, con cada una dividida en sus respectivos indicadores.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)



Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Movilidad	1. Movilidad peatonal 2. Movilidad vehicular	Movimiento de ideas, personas y elementos que forman parte intrínseca de las dinámicas que agilizan la urbe y su crecimiento

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario Regeneración del espacio público, elaborado por Carlos Jair Ugaz Penadillo en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	SI	El ítem se comprende fácilmente.
	NO	El ítem no se comprende fácilmente.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	SI	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
	NO	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	SI	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
	NO	El ítem no es relevante y no debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de SI o NO su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO “MOVILIDAD”

Dimensiones del instrumento:

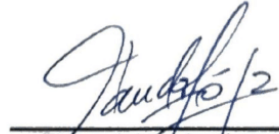
- Primera dimensión: Movilidad peatonal
- Objetivos de la dimensión: Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector “Virgen de Fátima”.

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Ejes de articulación	¿Está de acuerdo en que es fácil orientarse al caminar por el sector?	x		x		x		
	¿Está de acuerdo en que las veredas del sector están bien conectadas y sin obstáculos?	x		x		x		
Tendencias de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar para realizar sus actividades a través del sector?	x		x		x		
	¿Está de acuerdo en que las personas prefieren caminar rutas más cortas en el sector pese a estar congestionadas?	x		x		x		
Comodidad peatonal	¿Está de acuerdo en que los obstáculos en las calles le dificultan moverse a través del sector?	x		x		x		
	¿Está de acuerdo en que las veredas tienen suficiente espacio para caminar cómodamente por el sector?	x		x		x		
Puntos de concentración	¿Está de acuerdo en que la aglomeración de personas limita su movilidad al caminar por el sector?	x		x		x		
	¿Está de acuerdo en que se deberían implementar medidas para controlar la aglomeración de personas en el sector?	x		x		x		

Dimensiones del instrumento:

- Segunda dimensión: Movilidad vehicular
- Objetivos de la dimensión: Analizar la influencia de los factores de diseño urbano en la movilidad en el sector "Virgen de Fátima".

INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE EVALUACION						Observaciones y/o recomendaciones
		Claridad		Coherencia		Relevancia		
		Si	No	Si	No	Si	No	
Modos de transporte	¿Está de acuerdo en que el tránsito vehicular ha aumentado en gran medida en el sector?	✗		✗		✗		
	¿Está de acuerdo en que los vehículos estacionados en las calles contribuye a la congestión vehicular del sector?	✗		✗		✗		
Oferta de transporte público	¿Está de acuerdo en que las líneas de transporte público contribuyen a la congestión vehicular del sector?	✗		✗		✗		
	¿Está de acuerdo en que se debería aumentar la cantidad de líneas de transporte público en el sector?	✗		✗		✗		
Ejes de desplazamiento	¿Está de acuerdo en que un tráfico vehicular más ordenado facilitaría la movilidad en el sector?	✗		✗		✗		
	¿Está de acuerdo en que ampliar las avenidas más transitadas del sector mejoraría la congestión vehicular?	✗		✗		✗		
Focos de congestión vehicular	¿Está de acuerdo en que se genera mucha congestión vehicular durante el día en el sector?	✗		✗		✗		
	¿Está de acuerdo en que la congestión vehicular en las calles dificulta su movilidad por el sector?	✗		✗		✗		


 Firma del evaluador
 DNI 9620928

Cuarto certificado de validez del instrumento Ficha de observación



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL INSTRUMENTO "FICHA DE OBSERVACIÓN"

Universidad César Vallejo		Escuela de Posgrado		FICHA DE OBSERVACIÓN										PROGRAMA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA										
TEMA DE INVESTIGACIÓN				FACTORES DE DISEÑO URBANO Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD EN EL SECTOR VIRGEN DE FÁTIMA, HUARAZ, 2023										NRO. FICHA		F-01								
ESQUEMA				REGISTRO																				
ESQUEMA				DATOS GENERALES				FACTORES URBANOS				MOVILIDAD PERSONAL				MOVILIDAD VEHICULAR								
				NOMBRE DE LA VIA	ANCHO DE VEREDA	ANCHO DE VIA	SEÑALIZACIÓN VIAL	ESTADO DE CONSERVACION	CONEXION DE ACERAS	CONCENTRACION DE PERSONAS	DIRECCION DEL DESPLAZAMIENTO	HORAS DE INICIO (CONCESION)	HORAS FIN (CONCESION)	DIRECCION DEL IRAMCO	MOTOS	MOTOS LINEALES	COLECTIVO	PARTICULAR	COMBI	IRAMCO PESADO	VEHICULOS ESTACIONADOS			

FOTOGRAFÍAS

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

Apellidos y nombres del evaluador: Sánchez López Brian Wilder

Grado académico del evaluador: Maestro

Firma del evaluador
 DNI 9620928

Anexo 11: Prueba de Aiken para validez de expertos

VALIDEZ DE EXPERTOS "FACTORES DE DISEÑO URBANO"

Cuadro N° 01: Validez de contenido por criterio de jueces del Cuestionario de Factores de Diseño Urbano

Items	N° Jueces	CRITERIOS			Acuerdos	V Aiken	Descriptivo
		CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA			
Factores físico-espaciales						100.0%	Válido
1	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
2	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
3	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
4	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
5	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
6	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
7	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
8	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
Factores socio-económicos						100.0%	Válido
9	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
10	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
11	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
12	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
13	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
14	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
Factores viales						100.0%	Válido
15	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
16	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
17	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
18	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
19	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
20	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
21	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
22	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
23	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
24	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
Factores de diseño urbano					288	100.0%	Válido

VALIDEZ DE EXPERTOS "MOVILIDAD"

Cuadro N° 01: Validez de contenido por criterio de jueces del Cuestionario de Movilidad

Ítemes	N° Jueces	CRITERIOS			Acuerdos	V Aiken	Descriptivo
		CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA			
Movilidad peatonal					100.0%	Válido	
1	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
2	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
3	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
4	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
5	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
6	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
7	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
8	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
Movilidad vehicular					100.0%	Válido	
9	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
10	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
11	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
12	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
13	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
14	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
15	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
16	4	4	4	4	12	100.0%	Válido
Movilidad					192	100.0%	Válido

Anexo 12: Cuestionario virtual aplicado para resultados

Cuestionario de Factores de diseño urbano y Movilidad

El presente cuestionario se diseñó como elemento importante para el desarrollo del proyecto de investigación para la Maestría en Arquitectura de la Universidad César Vallejo, el cual permitirá conocer su opinión acerca de los factores de diseño urbano en el sector alrededor del mercado central Virgen de Fátima ubicado en la ciudad de Huaraz, tema enmarcado dentro del estudio titulado:

“Factores de diseño urbano y su influencia en la movilidad en el sector Virgen de Fátima, Huaraz, 2023”

INSTRUCCIONES:

El cuestionario cuenta con 40 preguntas y 5 opciones para responder, lea detenidamente cada una de ellas y marque con una (X) la opción que te parezca según lo que pienses.

- Si no ocurre, marca la alternativa TOTALMENTE EN DESACUERDO (1)
- Si casi no ocurre, marca la alternativa EN DESACUERDO (2)
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa INDECISO (3)
- Si ocurre muchas veces, marca la alternativa DE ACUERDO (4)
- Si ocurre continuamente, marca la alternativa TOTALMENTE DE ACUERDO (5)

carlosugpena@gmail.com [Switch accounts](#)



Not shared

* Indicates required question

Enlace del cuestionario:

<https://forms.gle/AGv4MmcTmTv8AVUHA>

Anexo 13: Base de datos de resultados

N	Factores físico-espaciales											Factores socio-económicos							Factores viales											Factores de diseño urbano						
	P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	Sub	Nivel	Desc.	P09	P10	P11	P12	P13	P14	Sub	Nivel	Desc.	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	Sub	Nivel	Desc.	Total	Nivel	Desc.
1	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto
2	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
3	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto
4	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto
5	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
6	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto
7	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto
8	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
9	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto
10	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto
11	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
12	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto
13	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto
14	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
15	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto
16	5	5	5	5	4	4	5	5	38	3	Alto	5	5	4	4	5	5	28	3	Alto	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	46	3	Alto	184	3	Alto
17	4	4	5	5	4	4	4	4	34	3	Alto	4	4	3	3	4	4	22	2	Medio	3	3	3	3	5	5	3	3	5	5	38	2	Medio	155	3	Alto
18	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	30	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	196	3	Alto
19	4	4	4	4	3	3	4	4	30	2	Medio	3	3	2	2	3	3	16	1	Bajo	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	26	1	Bajo	121	3	Alto
20	5	5	5	5	4	4	5	5	38	3	Alto	4	4	4	4	4	4	24	2	Medio	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	46	3	Alto	175	3	Alto
21	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
22	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto

23	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto
24	5	5	5	5	5	5	5	4	39	3	Alto	1	4	5	5	5	5	25	3	Alto	3	1	5	5	5	5	5	3	5	5	42	3	Alto	176	3	Alto
25	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	4	5	5	4	4	27	3	Alto	5	5	5	5	5	5	1	5	5	46	3	Alto	186	3	Alto	
26	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	4	4	28	3	Alto	5	3	1	5	5	5	5	1	5	5	40	2	Medio	182	3	Alto
27	5	5	5	4	5	5	5	4	38	3	Alto	3	4	4	4	4	4	23	2	Medio	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	48	3	Alto	175	3	Alto
28	5	5	4	5	5	4	5	5	38	3	Alto	4	3	3	2	4	5	21	2	Medio	5	5	5	3	3	5	5	3	5	5	44	3	Alto	167	3	Alto
29	5	5	4	5	5	5	5	5	39	3	Alto	4	4	4	5	5	5	27	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	188	3	Alto
30	4	5	4	5	5	5	5	5	38	3	Alto	5	4	4	3	4	4	24	2	Medio	5	3	5	5	5	3	3	5	5	5	44	3	Alto	173	3	Alto
31	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	4	4	4	5	5	25	3	Alto	5	5	5	5	5	5	1	3	5	44	3	Alto	180	3	Alto	
32	5	5	5	5	4	5	5	5	39	3	Alto	5	5	5	5	5	5	30	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	194	3	Alto
33	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	3	4	4	4	3	21	2	Medio	5	1	5	5	5	5	5	3	5	5	44	3	Alto	171	3	Alto
34	5	5	5	4	5	5	4	5	38	3	Alto	4	4	4	5	4	3	24	2	Medio	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	46	3	Alto	175	3	Alto
35	5	5	5	5	4	4	5	5	38	3	Alto	4	5	4	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	188	3	Alto
36	4	4	5	5	5	5	5	4	37	3	Alto	4	4	4	5	4	5	26	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	182	3	Alto
37	4	5	5	4	5	4	5	5	37	3	Alto	5	4	5	4	4	4	26	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	182	3	Alto
38	4	5	4	5	4	4	5	4	35	3	Alto	4	5	4	3	5	3	24	2	Medio	3	3	5	5	5	3	5	5	5	5	44	3	Alto	167	3	Alto
39	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	30	3	Alto	5	5	5	5	5	1	5	5	5	5	46	3	Alto	192	3	Alto
40	4	4	5	5	5	4	5	4	36	3	Alto	4	3	4	3	4	3	21	2	Medio	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	40	2	Medio	159	3	Alto
41	5	5	5	5	5	4	3	4	36	3	Alto	4	3	3	4	2	4	20	2	Medio	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	48	3	Alto	165	3	Alto
42	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	4	4	4	4	24	2	Medio	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	183	3	Alto
43	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	4	4	4	4	4	23	2	Medio	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	48	3	Alto	179	3	Alto
44	5	4	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	4	5	4	4	4	5	26	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
45	4	5	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	4	4	4	3	4	3	22	2	Medio	5	5	5	5	3	5	3	5	5	5	46	3	Alto	173	3	Alto
46	4	5	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	2	2	4	4	4	5	21	2	Medio	5	5	5	3	5	3	5	3	5	5	44	3	Alto	169	3	Alto
47	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	3	4	4	4	4	23	2	Medio	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	181	3	Alto
48	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	5	3	4	4	24	2	Medio	5	3	5	5	5	3	5	5	5	5	46	3	Alto	179	3	Alto

49	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	5	5	5	3	3	24	2	Medio	5	1	5	5	5	5	5	5	1	5	5	42	3	Alto	175	3	Alto
50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	3	5	5	4	4	25	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	44	3	Alto	180	3	Alto	
51	5	5	5	5	4	3	3	5	35	3	Alto	4	4	3	3	4	4	22	2	Medio	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	46	3	Alto	165	3	Alto		
52	5	5	5	5	5	5	5	4	39	3	Alto	4	4	5	5	2	4	24	2	Medio	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	46	3	Alto	177	3	Alto		
53	5	5	5	5	4	4	5	5	38	3	Alto	5	5	4	4	5	5	28	3	Alto	5	5	3	3	5	5	5	5	3	3	42	3	Alto	180	3	Alto		
54	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
55	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
56	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
57	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
58	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
59	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
60	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
61	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
62	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
63	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
64	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
65	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
66	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
67	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
68	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
69	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
70	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
71	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
72	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
73	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
74	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		

75	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto
76	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
77	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
78	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto	
79	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
80	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
81	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
82	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
83	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
84	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
85	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
86	5	5	5	5	4	4	5	5	38	3	Alto	5	5	4	4	5	5	28	3	Alto	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	46	3	Alto	184	3	Alto		
87	4	4	5	5	4	4	4	4	34	3	Alto	4	4	3	3	4	4	22	2	Medio	3	3	3	3	5	5	3	3	5	5	38	2	Medio	155	3	Alto		
88	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	30	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	196	3	Alto		
89	4	4	4	4	3	3	4	4	30	2	Medio	3	3	2	2	3	3	16	1	Bajo	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	26	1	Bajo	121	3	Alto		
90	5	5	5	5	4	4	5	5	38	3	Alto	4	4	4	4	4	4	24	2	Medio	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	46	3	Alto	175	3	Alto		
91	3	5	5	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto		
92	3	3	5	5	5	5	3	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto		
93	5	5	5	5	5	5	4	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto		
94	5	5	5	5	5	5	5	4	39	3	Alto	1	4	5	5	5	5	25	3	Alto	3	1	5	5	5	5	5	3	5	5	42	3	Alto	176	3	Alto		
95	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	4	5	5	4	4	27	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	46	3	Alto	186	3	Alto		
96	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	4	4	28	3	Alto	5	3	1	5	5	5	5	1	5	5	40	2	Medio	182	3	Alto		
97	5	5	5	4	5	5	5	4	38	3	Alto	3	4	4	4	4	4	23	2	Medio	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	48	3	Alto	175	3	Alto		
98	5	5	4	5	5	4	5	5	38	3	Alto	4	3	3	2	4	5	21	2	Medio	5	5	5	3	3	5	5	3	5	5	44	3	Alto	167	3	Alto		
99	5	5	4	5	5	5	5	5	39	3	Alto	4	4	4	5	5	5	27	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	188	3	Alto			
100	4	5	4	5	5	5	5	5	38	3	Alto	5	4	4	3	4	4	24	2	Medio	5	3	5	5	5	3	3	5	5	5	44	3	Alto	173	3	Alto		

101	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	4	4	4	5	5	25	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	1	3	5	44	3	Alto	180	3	Alto
102	5	5	5	5	4	5	5	5	5	39	3	Alto	5	5	5	5	5	5	30	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	194	3	Alto
103	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	3	4	4	4	3	21	2	Medio	5	1	5	5	5	5	5	3	5	5	44	3	Alto	171	3	Alto	
104	5	5	5	4	5	5	4	5	5	38	3	Alto	4	4	4	5	4	3	24	2	Medio	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	46	3	Alto	175	3	Alto	
105	5	5	5	5	4	4	5	5	5	38	3	Alto	4	5	4	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	188	3	Alto	
106	4	4	5	5	5	5	5	4	5	37	3	Alto	4	4	4	5	4	5	26	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	182	3	Alto	
107	4	5	5	4	5	4	5	5	5	37	3	Alto	5	4	5	4	4	4	26	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	182	3	Alto	
108	4	5	4	5	4	4	5	4	5	35	3	Alto	4	5	4	3	5	3	24	2	Medio	3	3	5	5	5	3	5	5	5	5	44	3	Alto	167	3	Alto	
109	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	30	3	Alto	5	5	5	5	5	1	5	5	5	5	46	3	Alto	192	3	Alto	
110	4	4	5	5	5	4	5	4	5	36	3	Alto	4	3	4	3	4	3	21	2	Medio	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	40	2	Medio	159	3	Alto	
111	5	5	5	5	5	4	3	4	5	36	3	Alto	4	3	3	4	2	4	20	2	Medio	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	48	3	Alto	165	3	Alto	
112	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	4	4	4	4	24	2	Medio	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	183	3	Alto	
113	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	4	4	4	4	4	23	2	Medio	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	48	3	Alto	179	3	Alto	
114	5	4	5	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	4	5	4	4	4	5	26	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto	
115	4	5	5	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	4	4	4	3	4	3	22	2	Medio	5	5	5	5	3	5	3	5	5	5	46	3	Alto	173	3	Alto	
116	4	5	5	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	2	2	4	4	4	5	21	2	Medio	5	5	5	3	5	3	5	3	5	5	44	3	Alto	169	3	Alto	
117	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	3	4	4	4	4	23	2	Medio	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	181	3	Alto	
118	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	5	3	4	4	24	2	Medio	5	3	5	5	5	3	5	5	5	5	46	3	Alto	179	3	Alto	
119	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	3	5	5	5	3	3	24	2	Medio	5	1	5	5	5	5	5	1	5	5	42	3	Alto	175	3	Alto	
120	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	3	5	5	4	4	25	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	44	3	Alto	180	3	Alto	
121	5	5	5	5	5	5	4	5	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto	
122	3	5	5	5	4	5	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto	
123	3	3	5	5	5	5	3	5	5	34	3	Alto	1	5	2	5	5	5	23	2	Medio	1	5	5	5	5	3	5	1	5	1	36	2	Medio	155	3	Alto	
124	5	5	5	5	5	5	4	5	5	39	3	Alto	4	4	2	4	4	5	23	2	Medio	5	3	5	5	5	1	3	3	5	1	36	2	Medio	165	3	Alto	
125	3	5	5	5	4	5	5	5	5	37	3	Alto	5	3	5	5	5	5	28	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	3	Alto	186	3	Alto	

N	Movilidad peatonal											Movilidad vehicular										Movilidad			
	P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	Sub	Nivel	Desc.	P09	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	Sub	Nivel	Desc.	Total	Nivel	Desc.
1	5	5	5	4	5	5	5	4	38	3	Alto	4	4	4	4	5	4	4	3	32	2	Medio	111	3	Alto
2	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
3	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
4	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
6	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
7	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
8	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
9	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
10	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
11	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
12	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
13	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
14	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
15	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
16	5	5	5	5	4	5	4	5	38	3	Alto	5	4	4	4	4	5	4	4	34	3	Alto	113	3	Alto
17	4	5	4	5	5	5	4	5	37	3	Alto	5	4	4	4	4	5	4	4	34	3	Alto	111	3	Alto
18	5	4	5	5	5	4	5	5	38	3	Alto	4	4	4	5	4	4	4	4	33	3	Alto	112	3	Alto
19	5	5	5	4	5	5	5	4	38	3	Alto	4	5	4	4	4	4	5	4	34	3	Alto	113	3	Alto
20	5	5	5	4	5	5	4	5	38	3	Alto	4	4	4	5	4	4	4	4	33	3	Alto	112	3	Alto
21	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
22	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto
23	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
24	1	2	5	5	5	1	5	5	29	2	Medio	4	4	5	1	4	2	4	3	27	2	Medio	87	3	Alto
25	2	1	5	4	5	1	5	5	28	2	Medio	5	4	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	97	3	Alto
26	2	1	5	5	5	1	5	4	28	2	Medio	5	5	5	4	4	1	5	5	34	3	Alto	92	3	Alto

27	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	5	4	2	4	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
28	5	5	2	5	5	5	5	5	37	3	Alto	4	5	4	4	4	4	4	4	33	3	Alto	110	3	Alto
29	5	5	5	5	4	5	5	5	39	3	Alto	5	4	4	1	5	4	4	4	31	2	Medio	112	3	Alto
30	5	5	5	5	5	5	5	4	39	3	Alto	4	5	4	2	4	2	5	5	31	2	Medio	112	3	Alto
31	5	4	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	5	4	5	4	5	4	5	4	36	3	Alto	117	3	Alto
32	4	4	4	4	4	4	4	4	32	2	Medio	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	106	3	Alto
33	2	1	5	4	5	1	5	5	28	2	Medio	4	4	4	4	5	5	4	4	34	3	Alto	92	3	Alto
34	5	5	5	5	5	5	4	4	38	3	Alto	4	5	4	5	4	5	4	5	36	3	Alto	115	3	Alto
35	5	5	5	5	5	4	5	5	39	3	Alto	5	4	5	4	5	4	5	3	35	3	Alto	116	3	Alto
36	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	4	5	5	4	5	5	4	37	3	Alto	120	3	Alto
37	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	4	1	5	1	5	1	25	2	Medio	108	3	Alto
38	5	5	4	4	5	5	5	5	38	3	Alto	5	4	4	4	4	4	4	3	32	2	Medio	111	3	Alto
39	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
40	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	4	4	4	5	37	3	Alto	120	3	Alto
41	2	2	2	4	5	2	5	5	27	2	Medio	5	5	4	4	5	5	5	4	37	3	Alto	93	3	Alto
42	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	4	4	4	4	4	4	32	2	Medio	115	3	Alto
43	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	4	4	5	5	5	4	37	3	Alto	120	3	Alto
44	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	4	4	5	4	3	35	3	Alto	118	3	Alto
45	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	4	4	5	5	5	5	38	3	Alto	121	3	Alto
46	5	5	5	5	5	2	5	5	37	3	Alto	4	5	5	5	4	4	4	4	35	3	Alto	112	3	Alto
47	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	4	4	4	4	4	4	4	33	3	Alto	116	3	Alto
48	5	5	4	5	5	5	5	5	39	3	Alto	5	4	4	5	4	4	5	4	35	3	Alto	116	3	Alto
49	4	1	5	5	1	1	5	5	27	2	Medio	1	5	5	5	5	5	5	5	36	3	Alto	92	3	Alto
50	2	2	5	5	5	2	5	5	31	2	Medio	4	4	4	2	5	4	4	5	32	2	Medio	96	3	Alto
51	2	2	5	5	5	2	5	5	31	2	Medio	4	4	5	4	5	4	4	4	34	3	Alto	98	3	Alto
52	5	2	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	4	5	4	4	5	4	4	2	32	2	Medio	103	3	Alto
53	5	5	5	5	4	4	5	5	38	3	Alto	5	5	4	4	5	5	4	3	35	3	Alto	114	3	Alto
54	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
55	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto
56	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
57	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
58	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto
59	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto

60	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
61	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto
62	5	2	5	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
63	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
64	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto
65	5	2	5	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
66	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
67	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto
68	5	2	5	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
69	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
70	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto
71	5	5	5	4	5	5	5	4	5	38	3	Alto	4	4	4	4	5	4	4	3	32	2	Medio	111	3	Alto
72	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
73	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
74	5	2	5	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
75	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
76	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
77	5	2	5	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
78	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
79	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
80	5	2	5	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
81	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
82	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
83	5	2	5	5	5	2	5	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
84	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
85	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
86	5	5	5	5	4	5	4	5	5	38	3	Alto	5	4	4	4	4	5	4	4	34	3	Alto	113	3	Alto
87	4	5	4	5	5	5	4	5	5	37	3	Alto	5	4	4	4	4	5	4	4	34	3	Alto	111	3	Alto
88	5	4	5	5	5	4	5	5	5	38	3	Alto	4	4	4	5	4	4	4	4	33	3	Alto	112	3	Alto
89	5	5	5	4	5	5	5	4	5	38	3	Alto	4	5	4	4	4	4	5	4	34	3	Alto	113	3	Alto
90	5	5	5	4	5	5	4	5	5	38	3	Alto	4	4	4	5	4	4	4	4	33	3	Alto	112	3	Alto
91	5	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
92	5	5	5	5	5	1	5	5	5	36	3	Alto	5	4	4	1	5	5	4	5	33	3	Alto	108	3	Alto

93	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
94	1	2	5	5	5	1	5	5	29	2	Medio	4	4	5	1	4	2	4	3	27	2	Medio	87	3	Alto
95	2	1	5	4	5	1	5	5	28	2	Medio	5	4	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	97	3	Alto
96	2	1	5	5	5	1	5	4	28	2	Medio	5	5	5	4	4	1	5	5	34	3	Alto	92	3	Alto
97	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	5	4	2	4	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
98	5	5	2	5	5	5	5	5	37	3	Alto	4	5	4	4	4	4	4	4	33	3	Alto	110	3	Alto
99	5	5	5	5	4	5	5	5	39	3	Alto	5	4	4	1	5	4	4	4	31	2	Medio	112	3	Alto
100	5	5	5	5	5	5	5	4	39	3	Alto	4	5	4	2	4	2	5	5	31	2	Medio	112	3	Alto
101	5	4	5	5	5	5	5	5	39	3	Alto	5	4	5	4	5	4	5	4	36	3	Alto	117	3	Alto
102	4	4	4	4	4	4	4	4	32	2	Medio	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	106	3	Alto
103	2	1	5	4	5	1	5	5	28	2	Medio	4	4	4	4	5	5	4	4	34	3	Alto	92	3	Alto
104	5	5	5	5	5	5	4	4	38	3	Alto	4	5	4	5	4	5	4	5	36	3	Alto	115	3	Alto
105	5	5	5	5	5	4	5	5	39	3	Alto	5	4	5	4	5	4	5	3	35	3	Alto	116	3	Alto
106	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	4	5	5	4	5	5	4	37	3	Alto	120	3	Alto
107	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	4	1	5	1	5	1	25	2	Medio	108	3	Alto
108	5	5	4	4	5	5	5	5	38	3	Alto	5	4	4	4	4	4	4	3	32	2	Medio	111	3	Alto
109	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
110	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	4	4	4	5	37	3	Alto	120	3	Alto
111	2	2	2	4	5	2	5	5	27	2	Medio	5	5	4	4	5	5	5	4	37	3	Alto	93	3	Alto
112	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	4	4	4	4	4	4	4	4	32	2	Medio	115	3	Alto
113	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	4	4	5	5	5	4	37	3	Alto	120	3	Alto
114	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	4	4	5	4	3	35	3	Alto	118	3	Alto
115	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	4	4	5	5	5	5	38	3	Alto	121	3	Alto
116	5	5	5	5	5	2	5	5	37	3	Alto	4	5	5	5	4	4	4	4	35	3	Alto	112	3	Alto
117	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	4	4	4	4	4	4	4	33	3	Alto	116	3	Alto
118	5	5	4	5	5	5	5	5	39	3	Alto	5	4	4	5	4	4	5	4	35	3	Alto	116	3	Alto
119	4	1	5	5	1	1	5	5	27	2	Medio	1	5	5	5	5	5	5	5	36	3	Alto	92	3	Alto
120	2	2	5	5	5	2	5	5	31	2	Medio	4	4	4	2	5	4	4	5	32	2	Medio	96	3	Alto
121	5	5	5	4	5	5	5	4	38	3	Alto	4	4	4	4	5	4	4	3	32	2	Medio	111	3	Alto
122	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto
123	5	5	5	5	5	1	5	5	36	3	Alto	5	4	4	4	5	5	4	5	36	3	Alto	111	3	Alto
124	5	2	5	5	5	2	5	5	34	3	Alto	5	4	4	2	5	4	5	4	33	3	Alto	104	3	Alto
125	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	Alto	123	3	Alto

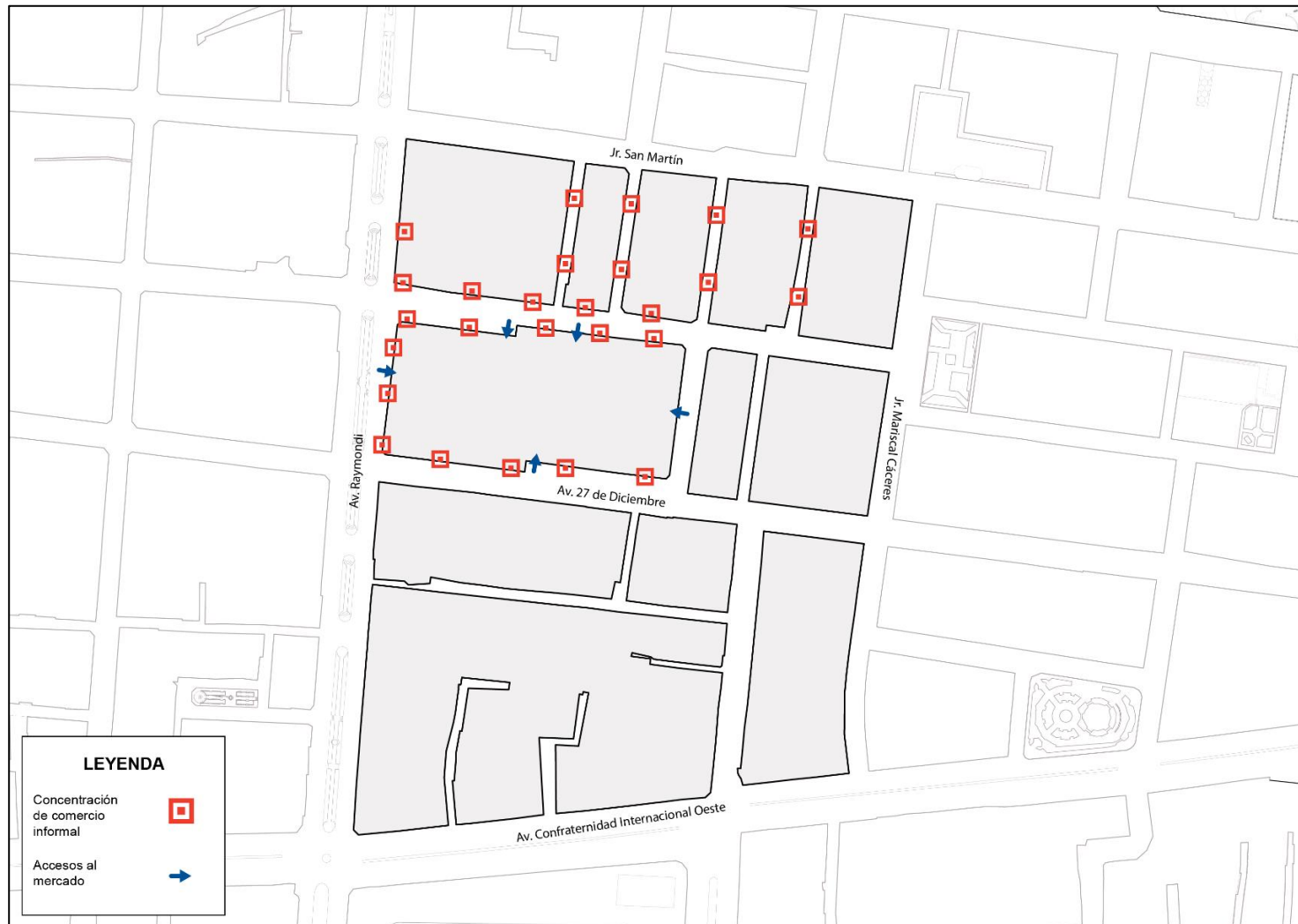
Anexo 14: Área del sector de estudio



Anexo 15: Zonas con iluminación pública, mobiliario urbano y tachos de basura en el sector Virgen de Fátima



Anexo 16: Zonas con concentración de comercio informal en el sector Virgen de Fátima



Anexo 17: Dimensiones de las veredas e intensidad de tráfico en el sector Virgen de Fátima

