



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

**Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios
públicos de la Urb. 21 de abril zona A y estrategias de mejoras,
Chimbote 2023**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTOR:

Acosta Pastor, Jose Jhonatan (orcid.org/ 0000-0003-4038-4910)

ASESOR:

Mtro. Gonzales Macassi, Roberto Carlos (orcid.org/0000-0002-5364-637X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

CHIMBOTE – PERÚ

2023

DEDICATORIA

Dedicarle de manera especial a mi familia que me apoyo incondicionalmente en todo momento inculcándome buenos valores y, sobre todo, a Dios por guiarme en el camino correcto

AGRADECIMIENTO

Agradezco a todos los docentes de los que aprendí en el transcurso de mi carrera universitaria. Además de mis asesores que supieron guiarnos y todos los amigos que conocí en el camino



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, GONZALES MACASSI ROBERTO CARLOS, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHIMBOTE, asesor de Tesis titulada: "Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A y estrategias de mejoras, Chimbote 2023", cuyo autor es ACOSTA PASTOR JOSE JHONATAN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14.00%, 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.

CHIMBOTE, 23 de Noviembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ROBERTO CARLOS GONZALES MACASSI DNI: 08872447 ORCID: 0000-0002-5364-637X	Firmado electrónicamente por: RCGONZALESM el 14-12-2023 14:55:47

Código documento Trilce: TRI - 0662147



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, ACOSTA PASTOR JOSE JHONATAN estudiante de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHIMBOTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A y estrategias de mejoras, Chimbote 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
JOSE JHONATAN ACOSTA PASTOR DNI: 71788463 ORCID: 0000-0003-4038-4910	Firmado electrónicamente por: JJACOSTAP el 23-11- 2023 11:57:13

Código documento Trilce: TRI - 0662150

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	vii
ÍNDICE DE TABLAS	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	12
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	12
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	12
3.3 Escenarios de estudio.....	13
3.4 Participantes.....	14
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	14
3.6 Procedimiento.....	15
3.7 Rigor científico.....	16
3.8 Método de análisis de datos	16
3.9 Aspectos éticos.....	17
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	18
4.1 Resultados.....	18
4.2 Discusión.....	38
V. CONCLUSIONES.....	45
VI. RECOMENDACIONES.....	48
REFERENCIAS.....	52
ANEXOS.....	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Diseño de la investigación.....	12
Figura 2: Ubicación de la Urbanización 21 de abril. Zona A.....	13
Figura 3: Recorrido libre y despejado al caminar por espacio público.....	23
Figura 4: Desplazamiento para personas con discapacidad.....	23
Figura 5: Tiempo de recorrido de su vivienda al paradero.....	24
Figura 6: Ancho apropiado de las veredas.....	24
Figura 7: Estado actual de las veredas.....	25
Figura 8: Señalización vial y semaforización correcta.....	25
Figura 9: Señales de tránsito respetadas por los conductores.....	26
Figura 10: Diseño correcto de las calles.....	26
Figura 11: Satisfacción con el transporte actual.....	27
Figura 12: Paraderos necesarios para el transporte público.....	27
Figura 13: Áreas y mobiliarios necesarios para los espacios públicos.....	32
Figura 14: Participación de las actividades o eventos.....	32
Figura 15: Lugar donde se realizan las actividades.....	33
Figura 16: Diseño que incentiva a visitar a los espacios públicos.....	33
Figura 17: Estado de los espacios públicos.....	34
Figura 18: Actividades que se realizan en losas deportivas.....	34

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Validación del cuestionario y fichas de observación.....	15
Tabla 2: Resumen de resultados del objetivo N°1.....	21
Tabla 3: Resumen de resultados del objetivo N°2.....	31
Tabla 4: Resumen de resultados del objetivo N°1.....	37

RESUMEN

El presente trabajo de investigación, titulado “Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A y estrategias de mejoras, Chimbote 2023” tuvo como finalidad analizar de qué manera el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona con los espacios públicos de la Urb. 21 abril zona A. La metodología que empleó en la investigación es de tipo básica según su enfoque fue cualitativa debido a que se aplicaron técnicas de recopilación de información respaldándose de bases sólidas. La población por participar son los pobladores y trabajadores de la urbanización 21 de abril, la muestra está conformada por 60 habitantes que transitan diariamente por las calles, Para la recopilación de datos, se utilizaron la ficha de observación y un cuestionario, y estos instrumentos fueron validados por expertos antes de su aplicación. La introducción de los datos se efectuó mediante el software Excel arrojándonos una serie de cuadros y figuras que ayudaran a la investigación. Finalmente, la investigación tuvo como resultado que la movilidad urbana tiene una influencia alta en el desarrollo de los espacios públicos. En conclusión, la movilidad urbana funciona como estrategia para la mejora de los espacios públicos.

Palabras clave: movilidad urbana, espacio público, movilidad peatonal, accesibilidad urbana.

ABSTRACT

The present research work, titled “Behavior of urban mobility in the public spaces of Urb. 21 de Abril zone A and improvement strategies, Chimbote 2023” aimed to analyze how the behavior of urban mobility is related to the public spaces of Urb. 21 Abril zone A. The methodology used in the research is basic according to its qualitative approach because information collection techniques were applied based on solid bases. The population to participate are the residents and workers of the April 21 urbanization, the sample is made up of 60 inhabitants who pass through the streets daily. For data collection, the observation sheet and a questionnaire were used, and these instruments were validated by experts before application. The data was entered using Excel software, providing us with a series of tables and figures that helped the investigation. Finally, the research resulted that urban mobility has a high influence on the development of public spaces. In conclusion, urban mobility works as a strategy to improve public spaces.

Keywords: urban mobility, public space, pedestrian mobility, urban accessibility.

I. INTRODUCCIÓN

Actualmente, las ciudades han ido creciendo de manera rápida y desmedida. Este crecimiento acelerado ha generado que las ciudades crezcan de manera desordenada generando caos en los espacios públicos. Sumado a ello con la invención de los automóviles, se ha generado un cambio dado la necesidad de transportarse por largos tramos debido a que las ciudades están en constante crecimiento. Por lo tanto, el caminar se volvió menos frecuente, generando que hoy por hoy se tenga un pensamiento en el cual la movilidad motorizada es prioridad dejando al peatón con un nivel de importancia menor, además de espacios reducidos, incómodos e inseguros originándose problemas ambientales, económicos y de salud (Stevenson, 2016).

El hombre debe ser el principal protagonista al momento de realizar el diseño de la ciudad, concibiéndose un escenario donde sea más fácil desenvolverse con las actividades, por ello la movilidad peatonal y el espacio público a nivel mundial ha generado un grado de preocupación dado que estos juegan un rol muy importante en las ciudades y su desarrollo. El espacio público debe ser un lugar, de libre acceso, incluso donde los ciudadanos interactúen y se desarrollen socialmente, impulsando oportunidades de tipo social, por ello debe responder a las necesidades de la sociedad (Gehl, 2006), mientras que la movilidad urbana respecto al modelo urbano y la configuración de la ciudad se ha transformado en algo decisivo mejorando al espacio público, teniendo en cuenta en primer lugar a la escala humana, lo que ayudara a tener un tejido urbano firme donde se tendrá como cualidad principal al peatón como parte esencial del espacio público (Gehl, 2014). A nivel mundial se considera que los espacios públicos ocupan un tercio de la extensión de las ciudades, clasificándose en accesos peatonales, calles, áreas verdes y espacios abiertos (ONU-hábitat III, 2016). Estos espacios permiten ser espacios de recreación, socialización y de convivencia, además de motivar la práctica del deporte. Actualmente nos damos cuenta de que en las ciudades existe la falta de estos espacios accesibles y de recreación lo que genera que los pobladores debido a la inactividad física existan un 6 % de causa de muerte

(WHO,2020). Por ello la OPS & OMS (2018) motiva a crear áreas más dinámicas, así como ciudades del primer mundo que muestran espacios públicos proyectados donde sus modelos de ciudad tienen al peatón como actor principal (Reque, 2019).

En América Latina, a través de los tiempos debido al crecimiento de la población, ha ido perdiendo, los espacios de recreación, lugares de encuentro y socialización los cuales han sido cambiados por espacios privados o centros comerciales los cuales han ocasionado una segregación en el espacio urbano. Los cuales generan obstáculos que aumentan el tiempo de viajes entre las diferentes zonas ya sean de empleo o de residencia, lo que llega a afectar a la movilidad de las personas de bajos recursos. Asimismo, los vehículos y contaminación y accidentes han ido incrementando, teniendo a los países en desarrollo como los principales responsables de más del 90% de accidentes viales que han causado más muertes a nivel mundial (ONU, 2020).

A nivel nacional el Perú muestra un uso considerable de los vehículos motorizados, dejando en el olvido a los peatones y su movilidad, por lo tanto, el transporte público en Lima metropolitana es usada por el 51% de los pobladores, produciéndose un gran índice de accidentes de tránsito, teniendo en el año 2018 un total de 715 muertes, equivalente a de cada 10,000 vehículos a 6 fallecimientos los cuales son uno de los números más altos a nivel de países latinos (Detre & Aranda, 2021)

A nivel local en la ciudad de Chimbote presenta diferentes problemas respecto a la movilidad urbana las calles se encuentran repletas de vehículos generando un caos en las vías y espacios públicos. Teniendo también problemas con las autoridades, ya que no pueden controlar tal desorden y los peatones como conductores no respetan las reglas de tránsito. (Alonso. G, 2016). Ante esta preocupación la movilidad urbana y sus condiciones se debe mejorar en los centros urbanos, calles y avenidas principales. Por lo tanto, la presente investigación aborda el problema que es: ¿De qué manera el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A?

Se justifica porque acepta valor de carácter teórico examinado el problema de los espacios públicos de la zona, por medio de la relación que existe entre las variables dado que están orientadas en la Urb. 21 de abril zona A en la ciudad de Chimbote. Por otro lado, es de justificación social ya que muestra los problemas que presentan la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A en la ciudad de Chimbote para así buscar plausibles alternativas de soluciones que ayuden a mejorar este problema. En el ejercicio es de justificación académico, porque el estudio tendrá un aporte significativo ya que servirá a futuras investigaciones como referencia para que consulten datos y análisis realizado acerca de la correlación del comportamiento de la movilidad peatonal y el espacio público de la Urb. 21 de abril zona A en la ciudad de Chimbote.

La presente investigación plantea el siguiente objetivo general: analizar de qué manera el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona con los espacios públicos de la Urb. 21 abril zona A, Chimbote 2023. Como objetivos específicos se plantea: 1. Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A, Chimbote 2023; 2. Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril zona A, Chimbote 2023; 3. Proponer estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril zona A, Chimbote 2023.

La hipótesis que se formula es: el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona de forma significativa con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A, Chimbote 2023.

II. MARCO TEÓRICO

Como antecedentes de estudio tendremos trabajos previos nacionales e internacionales para mayor respaldo de la investigación, bases teóricas y conceptos fundamentales las cuales serán de gran aporte, teniendo en cuenta las dos variables del trabajo.

Como estudios internacionales tenemos: en la tesis doctoral titulada, “Espacio Público y Movilidad urbana - Sistema Integrado de Transporte Masivo”, Velásquez (2015) tuvo como objetivos contribuir en analizar el entendimiento referente a la movilidad y espacio público, evidencia el cambio en la ciudad de Maracaibo-Venezuela y sus sistemas de transportes. La metodología que presenta es cualitativa ya que emplea la observación, así como la recopilación de datos, además de reducir la información por medio de matrices. De igual manera examina el espacio físico, al igual que la movilidad para los peatones, planteando un modelo de movilidad que se adecue a las particularidades de la ciudad. Finalmente se concluye que el estudio llega a comprender y definir el criterio para que el transporte público motorizado y no motorizado se integre mejorando las áreas urbanas presentes.

En la tesis titulada “El deterioro del espacio público y su impacto en las áreas destinadas a la socialización y al desarrollo de la accesibilidad en las ciudades medias mexicanas. Caso Culiacán, Sinaloa”. Rojo (2017), Tuvo como objetivo observar en el transcurso del periodo de 1980 y 2010 como el espacio público se transforma en la ciudad de Culiacán evaluando su efecto en la accesibilidad y existencia del espacio urbanos los cuales sirven para interactuar entre los ciudadanos. La metodología de empleo fue cualitativa por medio del reconocimiento, encuestas, entrevistas, teniendo a grupos de 38 individuos. El autor encuentra que los espacios públicos sufren una variación a beneficio de desplazarse en vehículos motorizados a diferencia del descenso del espacio urbano y su calidad que se encuentra designado a la interacción de los individuos y su accesibilidad. Como conclusión se llegó a explicar cómo la ciudad ha ido sufriendo diversos cambios a partir de la observación del investigador, a su vez se tomó en cuenta a los pobladores y sus opiniones.

Como casos nacionales tenemos la tesis titulada “Movilidad Urbana, espacio

Público y ciudadanos sin autonomía. Caso Lima”, Cabrera (2019) tuvo como objetivo estudiar a los individuos que les falta autocontrol como adultos mayores, niños y personas con discapacidad, determinar sus particularidades y dificultades a las que se enfrentan por trasladarse por la ciudad, además de estudiar al espacio público y sus cualidades y como interactúan con los ciudadanos. La metodología que presenta es mixta, la técnica que se uso fue por medio de las entrevistas y la observación. Tuvo como conclusión, el entendimiento la apreciación y solicitudes que necesitan este tipo de usuarios para lograr desplazarse con libertad por los espacios públicos.

En la tesis titulada “La Movilidad Urbana Sostenible como Alternativa de Articulación de Espacios Culturales y Recreacionales en el Distrito de Trujillo”, de Bocanegra (2021) tuvo como objetivo resolver como situar a la movilidad urbana para utilizarlo como posibilidad de relación en la ciudad de Trujillo. Su metodología presentada fue cualitativa, donde se empleó un total de 50 individuos como muestra utilizando la observación, encuestas y recopilación de datos. El autor muestra que como resultado la infraestructura vial actual y su mal estado en la que se encuentra, de igual manera la dificultad de los vehículos (transporte público) ya sea motorizado y no motorizado encontrando una relación significativa entre estos dos temas. La investigación tuvo como resultado final que entre espacios de recreación y espacios culturales tiene una significativa alternativa de relación con la movilidad urbana, enfatizando que si la planificación urbana sufre una mejora considerable mejoraría la relación con la ciudad.

En la tesis titulada “Movilidad Urbana y su incidencia en la Accesibilidad Universal de la Avenida Honorio Delgado, Trujillo” de Acevedo, (2022) tuvo como objetivo hallar el grado de incidencia de la movilidad urbana en la accesibilidad universal de la Av. Honorio Delgado – Trujillo. La metodología que presenta es cualitativa, relacionando la movilidad urbana con los índices de accesibilidad, utilizando como método de recolección de datos a las fichas de observación. El autor mostro como resultado que la accesibilidad se encuentra en un estado de gran preocupación, inhabitabilidad del espacio, usos de suelo

discrepantes y un aumento excesivo de vehículos. Finalmente se concluye que el sector estudiado su movilidad urbana no se desempeña de una forma apropiada lo que influye directamente con la accesibilidad, teniendo presente que si el plan urbano se efectúa de una manera adecuada la accesibilidad también se enriquecerá de forma positiva.

Por otra parte, tenemos a la tesis titulada “Los espacios públicos y la integración social en los distritos de la ciudad de Trujillo”, Torres (2020), tuvo como objetivo analizar los espacios recreativos y evidenciar los problemas que presentan respecto a la accesibilidad, además de estudiar la integración en los ciudadanos y como repercute en el espacio público. La metodología que presenta es cualitativa. El autor muestra como resultado que la estructura urbana presenta una diferencia debido a las fuerzas sociales, ambientales y sociales que intervienen en el espacio público. Finalmente, como conclusión plantea estructuración y como la movilidad urbana se incorpore con unión social.

Tenemos a la tesis doctoral titulada “Los planes de movilidad urbana sostenible en España (PMUS): dos casos paradigmáticos: San Sebastián-Donostia y Getafe. Madrid: Universidad Complutense de Madrid” Pindado, (2018) tuvo como objetivo estudiar a las ciudades españolas y determinar qué factores llevaron al éxito o fracaso en los primeros planes de movilidad urbana sostenible, entre el año 2004 hasta el año 2012. La metodología fue mixta utilizándose la entrevista como método desde la perspectiva de los pobladores. Como resultado el autor logro determinar que existe una cantidad de 27.3 millones de pobladores que favorecerían por los planes de movilidad. Se concluye que los planes, mejoran y promueven a una reciente forma de analizar la movilidad urbana y gestión política, consiguiendo que se trace un modelo de movilidad urbana que sea exitoso por medio de la igualdad entre la movilidad no motorizada y motorizada. Logrando resultados positivos si se logra que los ciudadanos cambien su manera de pensar.

Por último, en la tesis titulada “La movilidad urbana sostenible como factor condicionante para el planeamiento urbano de la ciudad – Trujillo” de Torres, (2020) tuvo como objetivo determinar de qué forma el plan urbano de la ciudad

de Trujillo llega a cumplir un rol fundamental referente a la movilidad urbana sostenible. Teniendo una metodología mixta, mediante un diseño descriptivo, además de cuestionarios y entrevistas a diferentes expertos. Teniendo como resultado que un porcentaje de 39.8% de la población usan el transporte público para movilizarse a diferentes lugares como centros de labores, escuela, academias y un porcentaje menor de 2.6 utiliza a la bicicleta como medio de transporte, no obstante, un 41.1% de la población indico que si se pusiera en marcha un plan urbano sostenible cambiarían este medio de transporte y un 1.3 no lo haría. Finalmente, como conclusión el autor indico que la ciudad debe estar pensada y diseñada en función al desplazamiento de los ciudadanos, además que para el plan urbano de la ciudad la movilidad urbana debe ser tomada como un elemento de gran consideración.

Referente a los antecedentes anteriores estos nos ayudaron con la investigación ya que nos muestran otros estudios relacionados a nuestras variables de movilidad urbana y espacio público a su vez recopilaron distintos datos referentes a encuestas, entrevistas, datos estadísticos y resultados que darán un mayor aporte.

Se han seleccionado diversas definiciones conceptuales con sus autores, para mejorar el entendimiento de la variable 1: movilidad urbana, lo cual nos ayudara a mejorar la investigación.

Según Ascher (2013), menciona que la movilidad es un derecho que todo individuo debe tener para lograr trasladarse y acceder sin ninguna dificultad por distintos espacios públicos y a su vez desarrollar actividades sociales. Hermida (2018) también indica que la movilidad es la acción de todo ciudadano de poder trasladarse por la ciudad, no solamente usando transporte si no dependiendo de las particularidades del desplazamiento. La movilidad va a depender de diferentes factores como sociales, económicos y culturales y de todo individuo que se desplace por la ciudad, así que toma en cuenta solo a los vehículos. De igual manera Urquizo (2017), señala que la movilidad no solo se trata del medio de transporte que utilizan los individuos para trasladarse si no que es el

desplazamiento que realiza el ciudadano de un lugar a otro. Sin embargo, el autor toma en cuenta algunos términos relacionados a la movilidad como accesibilidad, distancia del espacio y ubicación, de igual manera indica que la movilidad urbana es un derecho social que todo ciudadano debe tener, de avalar y conservar de manera proporcionada. En los espacios urbanos, la movilidad interior y exterior deben de desarrollarse unas óptimas condiciones para que las personas se desplacen de forma equitativa (Bericat,2006). De igual manera también Peña y Ausin (2015) sostienen que realizar esta actividad, influye de manera positiva en el día a día de los individuos, debido a que negar este tipo de movilidad, es quitarle el derecho a la movilidad, “Toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un estado”

Por otra parte, Torres (2021) indica que existen 4 factores que intervienen en la movilidad urbana: la interdependencia, la accesibilidad, la intermodalidad, la segmentación urbana y el espacio. En la segmentación urbana y espacio, se muestra que están conformados por las autopistas, vehículos y estacionamientos. En la accesibilidad se destaca la relación que existe entre espacios públicos, las avenidas o calles y la ciudad. En la interdependencia se entiende por todo traslado o movimiento que realiza la persona en donde se relaciona con otros individuos, además que repercute en la toma de decisiones referente al lugar donde se desplazan diariamente. Por último, en la intermodalidad estudia a las personas y como estas se desplazan de manera cotidiana y visualiza los medios de transporte que utilizan.

De igual manera según PB Costa (2017), la movilidad urbana se conceptualiza Como el movimiento de las personas ya sea por necesidad o voluntariamente de un lugar a otro en un territorio logrando la accesibilidad y utilización de diferentes servicios o espacios. Estos movimientos pueden efectuarse ya sea con el sistema de transporte motorizado y no motorizado o de forma peatonal.

Después de haber revisado las bases teóricas, para efectos del presente trabajo se considerarán las siguientes dimensiones para la variable movilidad urbana: desplazamiento peatonal y desplazamiento vehicular y accesibilidad

Por otro lado, Lah (2019), indica que la movilidad urbana sostenible, tiene como función principal que el desplazamiento tenga las condiciones óptimas las cuales ayudaran al tráfico en las avenidas y a la ocupación imparcial de los espacios públicos, donde las personas gocen una mejor accesibilidad al momento de desplazarse de un lugar a otro y a su vez el impacto ambiental en la ciudad sea mínimo. Menciona como parte de la movilidad a el desplazamiento peatonal, desplazamiento vehicular y la accesibilidad. El desplazamiento peatonal trata de que las personas efectúen su traslado a pie, sin embargo, las personas que utilicen elementos como bastones, andadores, silla de ruedas y patines están incluidos en este grupo (Organización Mundial de la Salud, 2013). El desplazamiento vehicular Lozano, Torres y Antun (2013), indican que está basado por 4 factores, el tiempo empleado, precio, confort y condiciones de seguridad. Por tanto, las personas cuentan con la alternativa de seleccionar el medio de transporte con el que se trasladaran, el cual dependerá de sus medios económicos y opciones. La accesibilidad Bordas (2017) menciona que se debe tener en cuenta es la seguridad, confort y la igualdad entre los ciudadanos, de igual manera con las personas que muestran capacidades distintas. Por otra parte, para que la accesibilidad no tenga diversos problemas, se tiene que trabajar a través de un criterio universal, para que de esta manera todos los usuarios puedan acceder a la accesibilidad universal de forma igualitaria sin ningún tipo de discriminación (Piotr, 2016).

Siguiendo con la fundamentación teórica relacionada a la segunda variable sobre el espacio público tenemos a Borja (2004) que indica que es un lugar donde las personas interactúan socialmente además de generar la relación y la identidad ciudadana, en el cual se obtienen distintas relaciones respecto a la economía, género y edad, además de efectuarse diversas actividades en el que un problema recurrente es el dominio por los espacios lo que ocasiona que no sea de uso justo y pleno.

Por otra parte, según Garriz & Schoeder (2014), el espacio público es apreciado entendido y adecuado por los ciudadanos señalando que muestran dimensiones que ocasionan distintos usos las cuales son dimensión jurídico-

política, dimensión físico territorial y urbanístico, dimensión cultural – simbólica, dimensión social, dimensión virtual y dimensión de movilidad – apropiación.

Además de eso conforme a Schroeder y Coello (2019), señalan que las esenciales características del espacio público son la accesibilidad y multifuncionalidad. Igualmente, Castillo (2020) indica que todas estas características están relacionadas al comportamiento de la sociedad, donde las personas se sienten cómodas en un espacio amplio, donde les permitan realizar sus actividades libremente y a su vez interactúen con otros individuos. Por otro lado, para Tejada y Fernández (2017) visualiza al espacio público desde un ámbito urbano donde este cumple función de elemento de conectividad para uso público, donde se realicen diferentes funciones y satisfagan las necesidades del usuario con libre acceso a todo público. También Carrión (2007), indica que respecto a la estructura urbana de una ciudad el espacio público debe cumplir un rol protagónico, por lo que se debe considerar cuatro aspectos primordiales: Simbólico, Simbiótico, Intercambio, Cívico.

También la UNESCO (2017) alude que los lugares de unión y conexión están representados por las calzadas y veredas, entre tanto los sectores de recreación por los parques y plazas. Donde nos damos cuenta de que el mal uso y abandono de estos espacios es por la falta de mantenimiento del estado dejando a la calzada con mala infraestructura y al espacio público en desuso.

Por otro lado, la disminución de áreas verdes y públicas se debe al aumento de vehículos en la ciudad lo que ocasiona que se pierdan estos espacios siendo reemplazados por pistas y estacionamientos y grandes edificios, dejando de lado al peatón y su confort urbano, provocando la poca transitabilidad en los espacios públicos Rojo (2018).

Por lo tanto, después de haber revisado la base teórica, respecto a la segunda variable de espacio público se seleccionaron las siguientes dimensiones como: desde su condición física, condición social y condiciones de seguridad.

Además, Velásquez (2015), menciona que desde su condición física el espacio

público se basa principalmente en la accesibilidad y que sus condiciones sean las mejores, además de que tiene una función diversa debido a las diferentes actividades que se realizan en estos lugares conforme lo necesite los ciudadanos. Por ello se conforman diferentes tipologías dependiendo del uso que tenga el espacio público y para qué tipo de usuario sea como ciclistas, peatones, etc. También según Ramírez (2020), afirma que desde su condición social el espacio público, cumple con el objetivo de ser un espacio de integración social y coexistencia entre los ciudadanos, aunque en algunas ocasiones existen problemas en la convivencia debido diferentes factores como el tipo de usuario que dependerá de su raza, economía y educación, estas situaciones afectarán al espacio público ya que se reunirán personas de diferentes tipos de personalidades. Por último, Peña (2020) indica que la condición de seguridad del espacio público refiere que todos sus espacios como los de recreación y circulación necesitan estar conectados para poder establecer en la ciudad una concepción de unión. De igual manera la seguridad está presente ya que los ciudadanos utilizan estos espacios de forma adecuada lo que genera una dinámica social integradora lo que significa que los espacios públicos no deberían estar regidos a que existan personas de seguridad si no que los mismos ciudadanos generen que estos lugares sean seguros. Además, la construcción de ciclovías, mobiliario urbano adecuado, iluminación y ensanche de las vías son aspectos que ayudaran de manera positiva a la seguridad de estos espacios públicos (Gargantini 2019).

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

La investigación realizada es de tipo básica, según Vara (2015), este tipo responde a una realidad problemática con finalidad de dar una solución al problema planteado, recopilando información respaldándose de sólidas bases teóricas. Además, es de enfoque cualitativo, de acuerdo con Sánchez y Murillo (2021), este método implica ver la realidad, analizar y recopilar información de la zona por medio de la población que está siendo tomada como estudio. La presente investigación se realizó en la Urbanización 21 de abril sector A, como método de recolección de datos se empleó la observación por ello se utilizaron

encuestas los cuales serán dirigidas a los habitantes de la urbanización, de igual manera se utilizaron entrevistas a profesionales capacitados y especializados que nos brindaron un amplio y mayor aporte respecto a la problemática presentada, obteniendo resultados veraces.

De igual manera, el estudio es no experimental, Hernández (2020) indica que la investigación no experimental se refiere a que las variables de movilidad urbana y espacio público solo serán descritas, tal cual ocurren por lo que no serán manipuladas, además es transversal dado que se da en un momento determinado, en el año 2023 (Sánchez y Reyes). Y como diseño es de tipo descriptiva dado que describe la influencia de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urbanización 21 de abril, sector A.

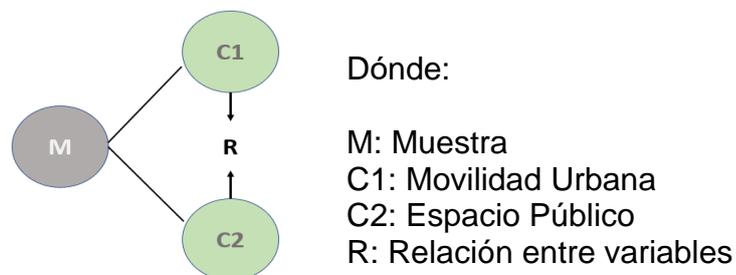


Figura 1: Diseño de investigación

3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización

La investigación presentada tiene como objetivo principal el análisis de la relación entre la variable de movilidad urbana y espacio público.

Categoría 1: La movilidad urbana se conceptualiza como el movimiento de las personas ya sea por necesidad o voluntariamente de un lugar a otro en un territorio logrando la accesibilidad y utilización de diferentes servicios o espacios. Estos movimientos pueden efectuarse ya sea con el sistema de transporte motorizado y no motorizado o de forma peatonal (Costa,2016).

Subcategorías: desplazamiento peatonal, desplazamiento vehicular, infraestructura vial.

Categoría 2: Espacio público, según Carrión (2007) lo define como lugar de encuentro y de integración social donde se realizan actividades diversas. Lugares de uso en general para la población, espacios con acceso libre, donde

la interacción entre los ciudadanos es lo más fundamental, por medio de las diferentes actividades a través de interacciones sociales e intereses colectivos de uso público.

Subcategorías: Condiciones Físicas, Condiciones Sociales, Accesibilidad.

Matriz de categorización (ver anexo 1)

3.3 Escenario de estudio

El estudio tiene como escenario la urbanización 21 de abril específicamente en la zona A de la ciudad de Chimbote, provincia del Santa, departamento de Ancash. Esta urbanización se fundó en 1958, en el segundo gobierno de Manuel Prado Ugarteche, por la reubicación de los damnificados por el incendio del barrio el acero, el cual se produjo el 5 de septiembre de 1957. Cuenta con un área de 167 mil 329 m² aproximadamente, limita con las siguientes avenidas: Av. Balta, Av. Aviación, Prolongación Alfonso Ugarte, Pasaje los jardines.



3.4 Participación

Figura 02: Ubicación de la Urb. 21 de abril zona A

Para esta investigación mencionara detalles que se tomaron en cuenta para la población y muestra que ayudaran a la investigación y obtener los objetivos.

Población: existirá dos tipos de poblaciones el territorio físico tomará una y los participantes humanos. Territorio físico: es la urbanización 21 de abril zona A que cuenta con espacios públicos entre parques y canchas deportivas y el entorno a las viviendas, calles peatonales y vías secundarias. Participantes humanos: habitantes de urbanización 21 de abril zona A. Se utilizaron los siguientes criterios de inclusión y exclusión. Criterios de Inclusión: Habitantes de la Urb. 21 de abril zona A: personas que visitan el sector y personas que trabajan en el sector. Criterios de exclusión: habitantes de la Urb. 21 de abril

zona A menores de 18 años, dado que no es una edad adecuada para responder una encuesta y habitantes de la Urb. 21 de abril zona A mayores de 80 años, dado que no es una edad adecuada para responder una encuesta.

Muestra: La muestra se determinó según el criterio del investigador seleccionándose un promedio de 60 individuos.

Muestreo: El método de muestreo a utilizar será de tipo no probabilístico, específicamente de conveniencia, dado que la selección se realizará según el criterio e interés del investigador. La elección de las muestras será conveniente y bajo la decisión del investigador.

3.5 Técnicas e instrumento de recolección de datos

El presente trabajo, utilizara la encuesta como técnica, ya que, por medio de los cuestionarios se recopilarán una variedad de datos, siendo ordenados y usados en los resultados, también se utilizó la técnica de la entrevista ya que recolectara opiniones de expertos que nos explicaran en base a sus experiencias y formación sobre las dos variables a tratar. Por último, la técnica de observación, en el cual se describirá el diagnostico actual del lugar de estudio, por medio de la visualización del investigador, por lo cual todos los datos serán anotados y organizados.

De igual manera se emplea como instrumento el cuestionario, que está conformado por una serie de preguntas simples y entendibles, las cuales están relacionadas con las variables de estudio con el fin de medirlas, estos cuestionarios serán aplicados a todas las personas que transcurran por el lugar de estudio, también se utilizara una lista de preguntas, las cuales se desarrollaran en base de las experiencia de los profesionales sobre el tema a tratar, relacionándolo con los indicadores para así poder medir las variables de estudio. Por último, la ficha de observación en el cual se ubicarara todos los datos obtenidos de la observación y se colocara gráficamente todo lo visto y se colocara datos con respecto a las 2 variables de estudio.

Validación de los instrumentos

Los instrumentos, como la ficha de observación y el cuestionario, se sometieron a una validación a través de la opinión de expertos cuya formación y experiencia

están relacionadas con la investigación, lo que contribuye de manera significativa a la credibilidad de los resultados obtenidos. El resultado de esta validación.

Tabla 1

Validación del cuestionario y fichas de observación

Experto	Nombre y Apellido	Opinión
1	Juan Miguel Angulo García	Aplicable
2	Leogilda Avaes Gamez	Aplicable
3	Edwin Carrera Soria	Aplicable

3.6 Procedimiento

Para el desarrollo de la investigación, debemos tener en cuenta los objetivos establecidos que serán de guía para establecer la forma en que aplicaremos nuestros instrumentos: respecto al primer objetivo refiere a la revisión bibliográfica de la investigación, por consecuencia se realizará la medición de las variables por medio de los instrumentos, en primer lugar el cuestionario en el cual se tendrá en cuenta a la población que frecuenta el lugar de estudio y así poder tener un punto de vista de ellos, en segundo lugar la entrevista, donde se dará a conocer la opinión de profesionales expertos en el tema y por último lugar la ficha de observación donde se conocerá el diagnóstico actual del lugar de estudio

Segundo objetivo: siguiendo con los instrumentos los cuales deberán estar relacionados con las dos variables de estudio, las cuales serán aplicadas a la muestra de estudio que son los pobladores de la Urb. 21 de abril Zona A en la ciudad de Chimbote, lo que llevara consigo a reunir una serie de datos que serán analizados por métodos estadísticos que responden al diseño de la investigación.

Tercer objetivo: Con los resultados obtenidos, se analiza y discuten para así obtener las conclusiones y recomendaciones de la investigación.

3.7 Rigor Científico

Según Vasconcelos et al (2021), la definición de científico es solidez y firmeza, donde la investigación muestra un significado de confianza teórico y metodológico lo que conlleva la validación de todos los procedimientos que se realizaron, desde el inicio con las variables hasta los análisis de los resultados obtenidos por medio de técnicas de recopilación de datos. Se les cede la credibilidad de los resultados finales alcanzados sin ser alterados para nuestro beneficio, se expusieron tal cual se obtuvieron de los cuestionarios, entrevistas y fichas de observación, incorporando la metodología que se extrajeron de los antecedentes para lograr los objetivos propuestos.

Respecto a la transferibilidad, se revelo en los resultados, dando a los lectores muestra de nuestro estudio para uso de futuras investigaciones donde podremos dar mayor aporte en diferentes aspectos gracias a nuestro enfoque por las variables de estudio de movilidad urbana y espacio público y su relación entre ellas.

3.8 Método de análisis de datos

En nuestro análisis y métodos empleados tendremos a la encuesta, entrevista y ficha de observación. Para la encuesta se formularán preguntas que brinden respuestas concretas para poder medirlos en tablas, gráficas que brinden datos exactos. Por otro lado, para la entrevista se realizará de forma básica y natural, de tal manera que el entrevistado nos brinde la información necesaria gracias a sus conocimientos y experiencia relacionada a nuestras variables de estudio. Por último, las fichas de observación ordenaran de manera gráfica y ordenada los datos obtenidos en el area de estudio con anotaciones y fotos que evidencien la información obtenida.

Para enlazar estos tres métodos de análisis se empleó la triangulación. Para Charres et al. (2018) es la unión de dos o más métodos de análisis, con el objetivo de darle solidez al proceso de investigación. Con este tipo de método se disminuye el porcentaje de error que se pueda tener en el transcurso de la investigación, además de brindar autenticidad y solidez en el desarrollo del estudio. Para luego utilizar el programa Microsoft Excel y colocar todos los

datos recogidos por los instrumentos, obteniendo como resultado gráficos y tablas que nos ayudaran a entender estas respuestas. Adicionalmente de los datos que conceda, la lista de preguntas y la ficha de observación se empleó con el propósito de evaluar la condición de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril Zona A en la ciudad de Chimbote.

3.9 Aspectos éticos

Se tomaron en cuentas diferentes aspectos éticos para la realización del proyecto de investigación, así como su autonomía y privacidad: Las personas que se tomaron en cuenta para la participación de las encuestas, deben responder a las preguntas según su forma de pensar, por lo que están libres de opinar lo que les parezca, no serán influenciadas o manipuladas, respetando su privacidad. Originalidad y autorización de información: se citarán los trabajos de otros autores que se usarán en la investigación utilizando la norma ISO 690-2 respetando la propiedad intelectual, se utilizara el software Turnitin para la comprobar la originalidad de la información reunida en el trabajo de investigación, fiabilidad y autenticidad del trabajo la información no será manipulada para cumplir con los objetivos de la investigación y, en última instancia, asegurar su validez científica, se basó en fundamentos teóricos sólidos respaldados por expertos que han analizado las variables de interés. Esto proporciona garantías de precisión y confiabilidad, confirmando el valor científico del estudio.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 RESULTADOS

Después de haber aplicado los instrumentos, tanto las fichas de observación como las encuestas que nos ayudaran a cumplir con nuestros objetivos se procedió a plasmar los resultados obtenidos en el lugar de estudio en orden con nuestros objetivos.

Objetivo general: Analizar de qué manera el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona con los espacios públicos de la Urb. 21 abril zona A.

Objetivo específico N°1. Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril sector A.

Variable 1: Espacio público

Dimensión	Indicador	Instrumento
Condiciones Físicas	Uso de suelo	Ficha de observación
	Mobiliario urbano	
	Áreas verdes	
Accesibilidad	Diseño inclusivo	Ficha de observación
	Facilidad de acceso	
	Señalización	

Se empleó la ficha de observación como método de recopilación de datos para registrar la información obtenida en el área de investigación. fichas de observación presentan la siguiente diagramación:

UCV UNIVERSIDAD CAROLINA DE VENEZUELA		TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la UH-21 de abril zona A y alrededores de misiones, Chiriquita 2023	VARIABLE: Espacios públicos	NÚMERO DE FICHA: L-02
OBJETIVO: Conocer el estado actual de los espacios públicos de la urb. 21 de abril zona A		INDICADOR: Tipo de uso de suelo - mobiliario urbano		INDICADOR: Estado de conservación - facilidad de acceso - señalización
DIMENSIÓN: Condiciones físicas		DIMENSIÓN: Accesibilidad		
INDICADOR: DISEÑO INCLUSIVO				
Foto Plano general	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
Foto Plano detalle	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
Foto Plano detalle	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
INDICADOR: SEÑALIZACIONES				
Foto Plano general	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
Foto Señalizaciones verticales	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
Foto Señalizaciones horizontales	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
INDICADOR: FACILIDAD DE ACCESO				
Foto de vereda	Foto de estufa	Foto de circuitos peatonales	Observaciones	

UCV UNIVERSIDAD CAROLINA DE VENEZUELA		TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la UH-21 de abril zona A y alrededores de misiones, Chiriquita 2023	VARIABLE: Espacios públicos	NÚMERO DE FICHA: L-01
OBJETIVO: Conocer el estado actual de los espacios públicos de la urb. 21 de abril zona A		INDICADOR: Tipo de uso de suelo - mobiliario urbano		INDICADOR: Estado de conservación - facilidad de acceso - señalización
DIMENSIÓN: Condiciones físicas		DIMENSIÓN: Accesibilidad		
PLANO DE USO DE SUELO				
Foto de plano de uso de suelo				
INDICADOR: MOBILIARIO URBANO				
Foto de bote de basura	Botes de basura	Funcional		
		No Funcional		
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
Foto de teléfono público	Teléfonos públicos	Funcional		
		No Funcional		
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
Foto de banca	Bancas	Funcional		
		No Funcional		
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
TIPOS DE USO DE SUELO				
USOS DE SUELO	CANTIDAD	PORCENTAJE		
Vivienda				
Zona de recreación pública				
Educación				
Salud				
Comercio				
Otros usos				
En uso				
INDICADOR: ÁREAS VERDES (TIPOS DE ARBUSTOS)				
Foto de Arbolito 1	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala
Foto de Arbolito 2	Funcional			
	No Funcional			
	Estado de conservación	Buena	Regular	Mala

PLANO DE USOS DE SUELOS



TIPOS DE USO DE SUELO

USOS DE SUELO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Vivienda	439	55%
Zona de recreación pública	7	15%
Educación	3	10%
Salud	1	3% °
Comercio	29	8% °
Otros usos	7	9% °
Sin uso	0	0% °

INDICADOR: MOBILIARIO URBANO

	Botes de basura	Funcional		
		No Funcional		X
		Estado de conservación	Bueno	
			Regular	X
			Malo	
	Teléfonos públicos	Funcional		
		No Funcional		X
		Estado de conservación	Bueno	
			Regular	
			Malo	X
	Bancas	Funcional	X	
		No Funcional		
		Estado de conservación	Bueno	
			Regular	X
			Malo	

Observaciones: Según la información levantada se observó que no hay botes de basura en ninguna zona de la urbanización, se nota los parantes, pero no el bote de basura asimismo existe un teléfono público a lado de la comisaría el cual ya no funciona. Por otro lado, las bancas la mayoría están en un estado regular, habiendo algunas en muy mal estado.

INDICADOR: AREAS VERDES (parques)

	Parque 2	Funcional		X
		No Funcional		
		Estado de conservación	Bueno	
			Regular	X
			Malo	
	Parque 1	Funcional		X
		No Funcional		
		Estado de conservación	Bueno	
			Regular	
			Malo	X

Observaciones: Según la información levantada se observó que los parques cuentan con áreas verdes como gras y arboles por lo cual nos dimos cuenta de que en los parques cerca a la comisaría se encuentran en un estado regular, a diferencia del parque cerca al colegio que tiene sus áreas verdes en un estado malo ya que no existe mantenimiento.

TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023

VARIABLE: Espacio público

NÚMERO DE FICHA:

L-02

OBJETIVO: Conocer el estado actual de los espacios públicos de la urb. 21 de abril sector A

DIMENSIÓN: Accesibilidad

INDICADOR: Diseño inclusivo – facilidad de acceso – señalización

INDICADOR: DISEÑO INCLUSIVO

	rampa	Funcional	✗	
		No Funcional		
Estado de conservación		Bueno		
		Regular	✗	
		Malo		
	rampa	Funcional		
		No Funcional	✗	
Estado de conservación		Bueno		
		Regular		
		Malo	✗	
	rampa	Funcional	✗	
		No Funcional		
Estado de conservación		Bueno		
		Regular	✗	
		Malo		

Observaciones: según la información levantada se observó que la mayoría de las rampas se encuentran en mal estado, con la pendiente inadecuada la cual hará que las personas con incapacidad no se puedan mover libremente por las calles. también se observaron algunas rampas en estado regular y en otros lados inexistencias de ellas.

INDICADOR: SEÑALIZACIONES

	semaforización	Funcional	✗	
		No Funcional		
Estado de conservación		Bueno	✗	
		Regular		
		Malo		
	Cruce peatonales	Funcional	✗	
		No Funcional		
Estado de conservación		Bueno		
		Regular		
		Malo	✗	
	Estacionamientos	Funcional	✗	
		No Funcional		
Estado de conservación		Bueno		
		Regular	✗	
		Malo		

Observaciones: según la información levantada se observó que solo existe una semaforización en toda la urbanización en la avenida principal, además no cuentan con señalizaciones verticales en las calles cercanas a los equipamientos. Por otro las señalizaciones de cruce peatonales no se encuentran en buen estado, estas se encuentran despintadas por lo cual no se visualizan correctamente.

INDICADOR: FACILIDAD DE ACCESO



Observaciones: según la información levantada se observó que las veredas se encuentran en mal estado, se encuentran agrietadas otras con huecos en medio del camino, por lo que causa que el paso no sea libre, teniendo problemas con los diferentes accesos al caminar

Tabla 2: Resumen de resultados del objetivo específico N°1

Variable: Espacio público		
Dimensiones	Indicadores	Resultados
Condiciones físicas	Uso de suelos	La urbanización cuenta con áreas destinadas para áreas verdes, educación, salud y comercio correspondiente para los pobladores siendo estos un punto a favor de ellos, pero los pobladores no se encuentran satisfechos con el estado actual de estos equipamientos.
	Mobiliario urbano	El mobiliario urbano como bancas que se encuentra en las áreas de recreación de la urbanización se encuentra en un estado regular, no existiendo sombra en algunas áreas que no cuentan con arborización además de que la mayoría se encuentran sucias, lo cual no permite su uso. Además, no se encontró ningún bote de basura en la zona, encontrando solo los parantes, y por último el teléfono público no está en funcionamiento
	Áreas verdes	Las áreas verdes en los parques se encuentran en mal estado debido a que no existe un mantenimiento continuo, los vecinos riegan las áreas verdes frente a sus viviendas siendo esto el único mantenimiento que existe generando un descontento entre los pobladores.
Accesibilidad	Diseño inclusivo	El diseño inclusivo como rampas en algunos lugares si están normados y en buen estado, pero por otro lado existen algunas rampas en calles y pasajes que no cuentan con el porcentaje establecido por la norma y en un estado malo el cual no permite su utilización.
	Facilidad de accesos	Los accesos no cuentan con las facilidades correspondientes debido a la falta de rampas, en algunas calles además del mal estado de las vereda y pistas que dificultan el acceso libre y sin obstáculos.
	Señalización	La señalización en las pistas como cruces peatonales se encuentra en mal estado, a vista de los usuarios no se pueden percibir por lo que no existe mantenimiento continuo.

Objetivo específico 2. Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en

los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A.

Variable: Movilidad urbana		
Dimensión	Indicador	Instrumento
Desplazamiento peatonal	<ul style="list-style-type: none"> Flujo peatonal Sección de veredas Tiempo promedio de desplazamiento 	Ficha de observación (L-03)
Desplazamiento vehicular	<ul style="list-style-type: none"> Flujo vehicular Medio de transporte Tiempo promedio de viaje 	Ficha de observación (L-04)

La técnica de recopilación de datos consistió en la creación de un cuestionario que contenía un total de 16 preguntas redactadas de manera clara y sencilla para el entendimiento de los encuestados.

UCV		CUESTIONARIO		
El presente cuestionario tiene como finalidad recopilar información de manera anónima referente a la interacción de los pobladores o visitantes de la Urb. 21 de abril zona A. Su opinión nos será de gran utilidad para poder realizar el proyecto de investigación.				
EDAD:	SEXO:	M	F	OCCUPACIÓN:
INSTRUCCIÓN: Marque con una X la opción que considere correcta				
Indicador: Flujo peatonal				
P1	1. Cuando usted camina por las veredas y espacios públicos ¿considera que su recorrido es despejado y sin obstáculos?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P2	2. ¿Considera usted que las veredas existentes permiten el desplazamiento de personas con discapacidad?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indicador: Tiempo promedio de desplazamiento				
P3	3. ¿Considera que el tiempo que se demora en recorrer a pie desde su vivienda hasta el paradero es el adecuado?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indicador: Sección de veredas (estado de la vereda)				
P4	4. ¿Considera usted que el ancho de las veredas es el apropiado para caminar?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P5	5. ¿Como considera usted que se encuentra el estado actual de las veredas?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indicador: Flujo vehicular				
P6	6. ¿Considera que la señalización vial y semaforización dentro de las calles de la urbanización es la correcta?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P7	7. ¿Considera que, dentro de la urbanización los conductores respetan las señales de tránsito?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indicador: Tiempo promedio de viaje				
P8	8. Cuando sube a su movilidad diaria (mototaxis, colectivos, autos particulares) ¿Considera que el diseño de las calles de la urbanización le permite llegar a su destino a tiempo?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indicador: Medio de transporte				
P9	9. ¿Considera que el transporte actual (mototaxis, colectivos, autos particulares) satisface sus necesidades?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P10	10. ¿Considera que es necesario implementar paraderos para el transporte público?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indicador: Actividades culturales				
P11	11. ¿Considera que los espacios públicos (parques, losas deportivas) cuentan con las áreas y mobiliarios necesarios para realizar diversas actividades (culturales, recreativas, ocio, descanso, etc.)?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P12	12. ¿Participa regularmente de las actividades o eventos que se realizan en los espacios públicos?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P13	13. ¿Dónde se realizan estas actividades generalmente?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indicador: Actividades sociales				
P14	14. ¿Considera que el diseño de los espacios públicos destinados a parques incentiva a visitarlos con frecuencia?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P15	15. ¿Considera que los espacios públicos destinados como losas deportivas se encuentran en buen estado para su correcto funcionamiento?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P16	16. ¿Qué otras actividades se realizan en las losas deportivas?			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Cuando usted camina por las veredas y espacios públicos ¿Considera que su recorrido es despejado y sin obstáculos

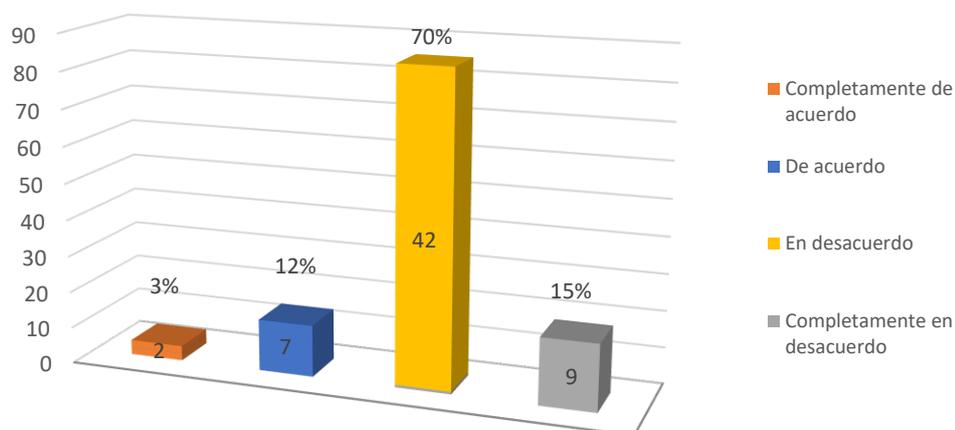


Figura 3. De la muestra evaluada, el 70% de las personas indicaron que están en desacuerdo respecto a considerar que, cuando caminan por las veredas su recorrido es despejado y libre de obstáculos. Por otro lado, el 15% están completamente en desacuerdo con ello, mientras que el 12% están de acuerdo con el enunciado y finalmente el 2% indicaron estar completamente de acuerdo.

¿Considera usted que las veredas existentes permiten el desplazamiento de personas con discapacidad?

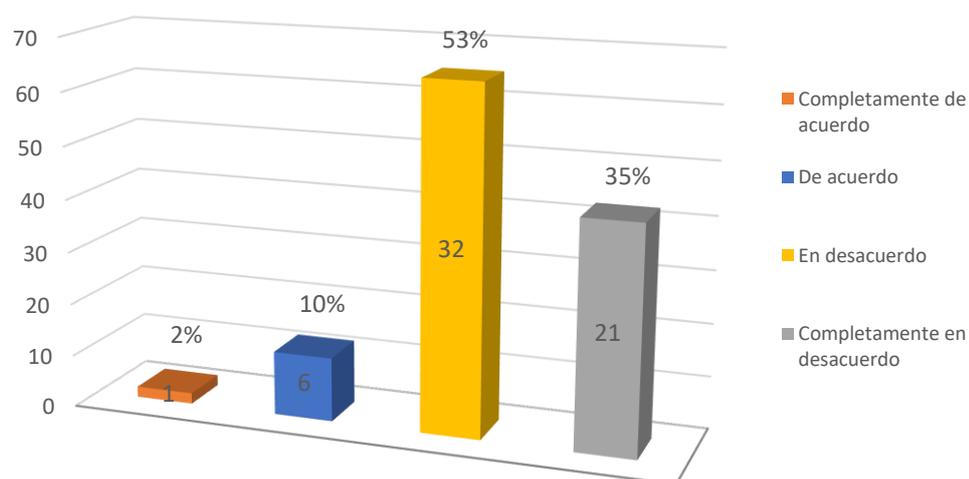


Figura 4. Del total de pobladores encuestados el 53% precisó que están en desacuerdo con que las veredas existentes permiten el desplazamiento de personas con discapacidad. De igual manera el 35% manifestó estar en completo desacuerdo. A sí mismo un 10% indicó que están de acuerdo y por último el 2% indicaron estar en completo desacuerdo con el desplazamiento de las personas con discapacidad.

Considera que el tiempo que se demora en recorrer a pie desde su vivienda hasta el paradero es el adecuado?

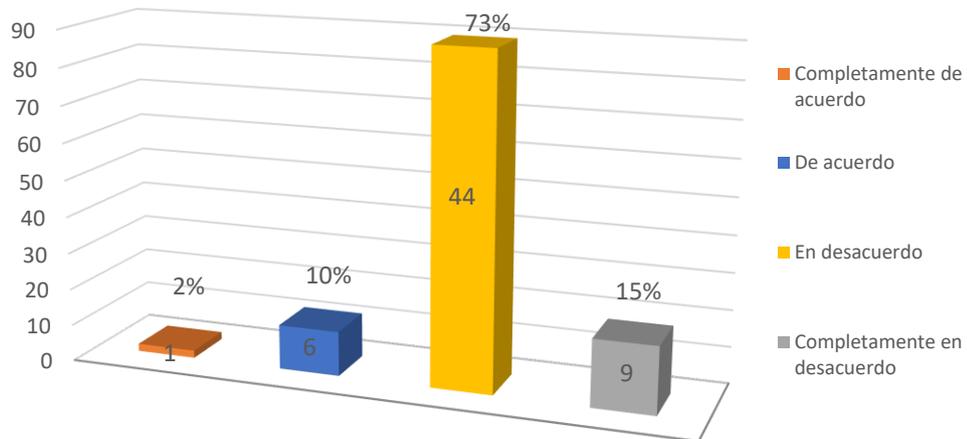


Figura 5. De la muestra evaluada, el 73% de los pobladores encuestados manifestaron estar en desacuerdo en considerar que el tiempo que demora en recorrer a pie desde su vivienda hasta el paradero es el adecuado. Asimismo, un 15% precisó estar en completo desacuerdo, mientras que un 10% indicó que se encuentran de acuerdo con el tiempo de demora, y finalmente el 2% se mostró en completo desacuerdo.

¿Considera usted que el ancho de las veredas es el apropiado para caminar?

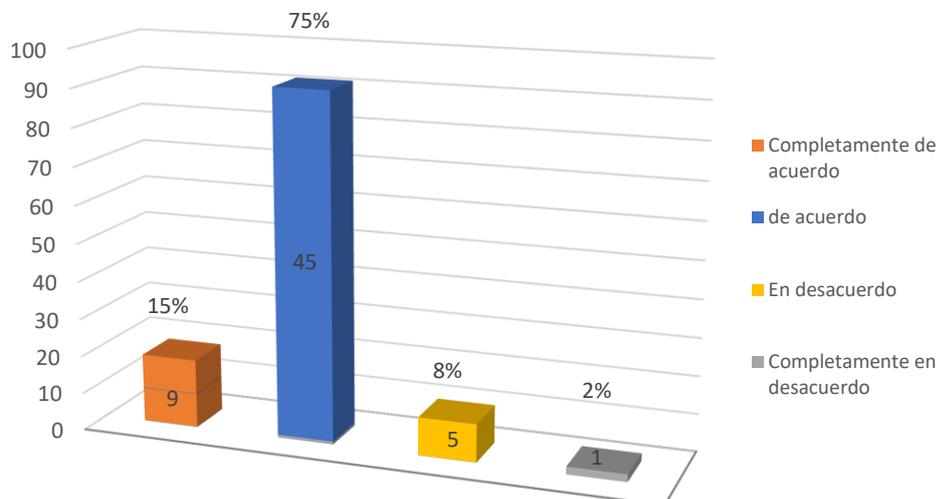


Figura 6. Del total de los pobladores encuestados, el 75% indicó que estaban de acuerdo con el ancho de las veredas, de igual manera el 15% se encontraron en completamente de acuerdo, mientras que el 8% manifestaron estar en desacuerdo con el ancho de las veredas y por último el 2% completamente en desacuerdo.

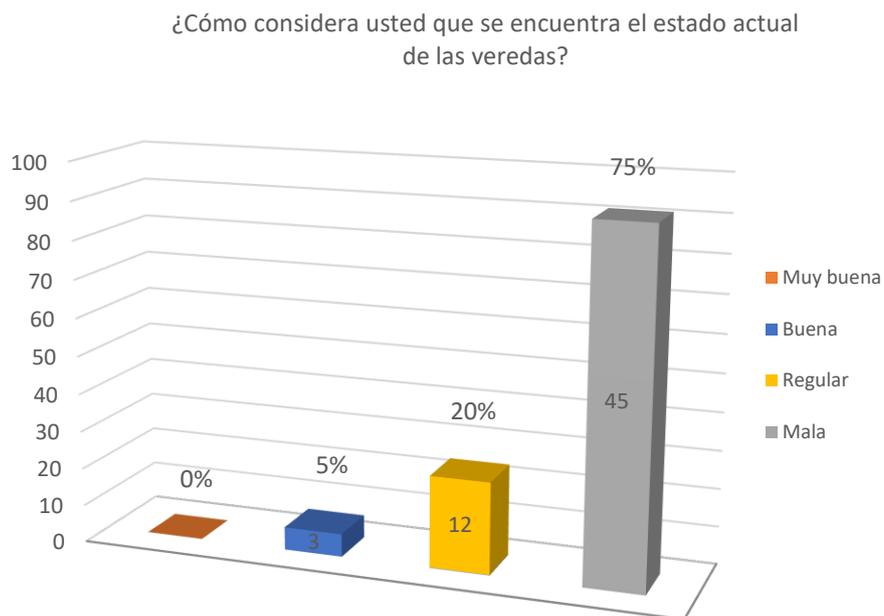


Figura 7. De la muestra evaluada, el 75% de los pobladores perciben que el estado de las veredas es malo, asimismo el 20% señalo que su estado es regular, de igual modo el 5% indico como buena al estado de las veredas y finalmente nadie señalo al estado de las veredas como muy buena.

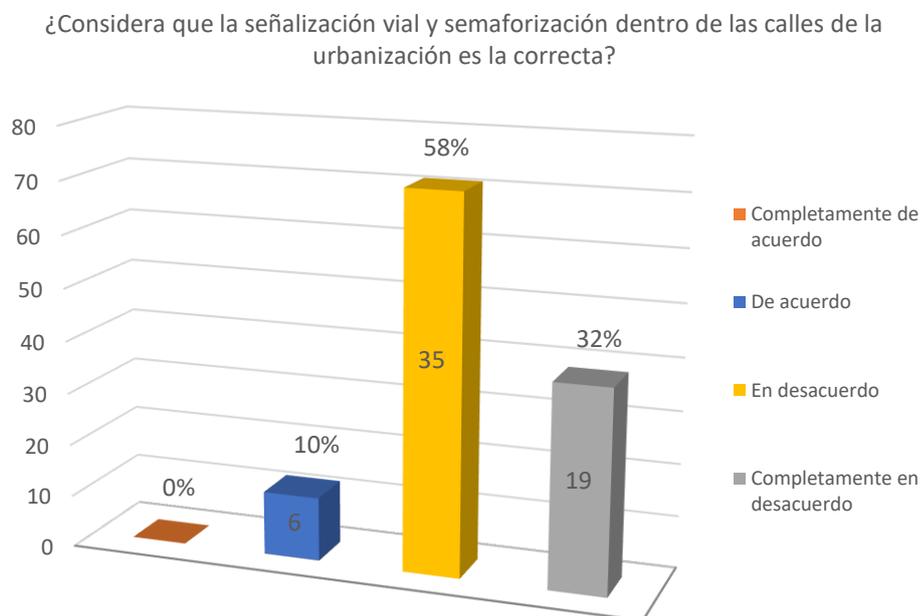


Figura 8. Del total de pobladores encuestados el 58% señalo estar en desacuerdo con la señalización vial y semaforización de las calles de la urbanización, de igual manera el 32% se mostró en completo desacuerdo, mientras que el 10% indico estar de acuerdo con el enunciado y un 0% estar completamente de acuerdo.

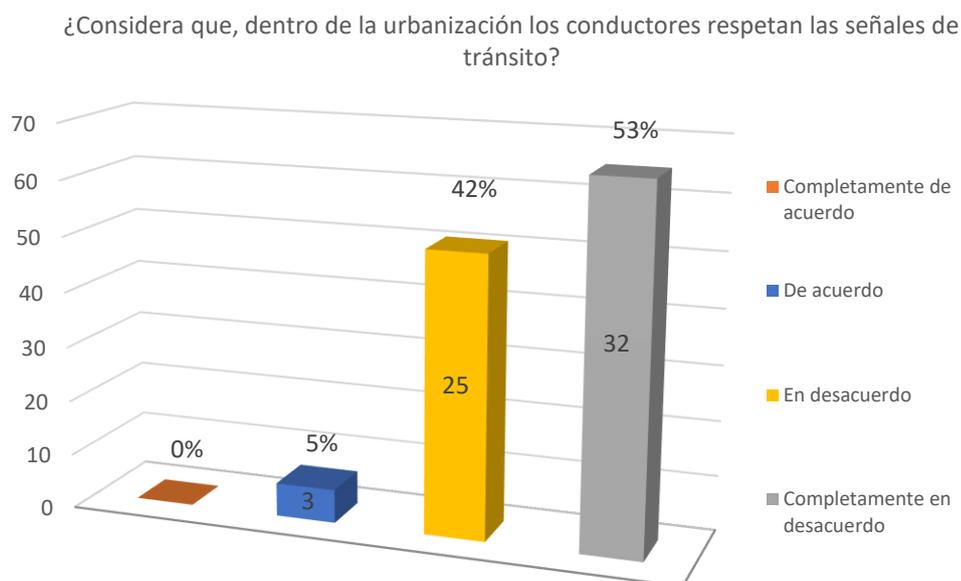


Figura 9. De la muestra evaluada, el 53% de los pobladores encuestados se mostraron completamente en desacuerdo con que los conductores respetan las señales de tránsito, asimismo el 42% precisaron estar en desacuerdo con la interrogante, por otro lado, el 5% estuvo de acuerdo y el 0% estuvo en completo desacuerdo.

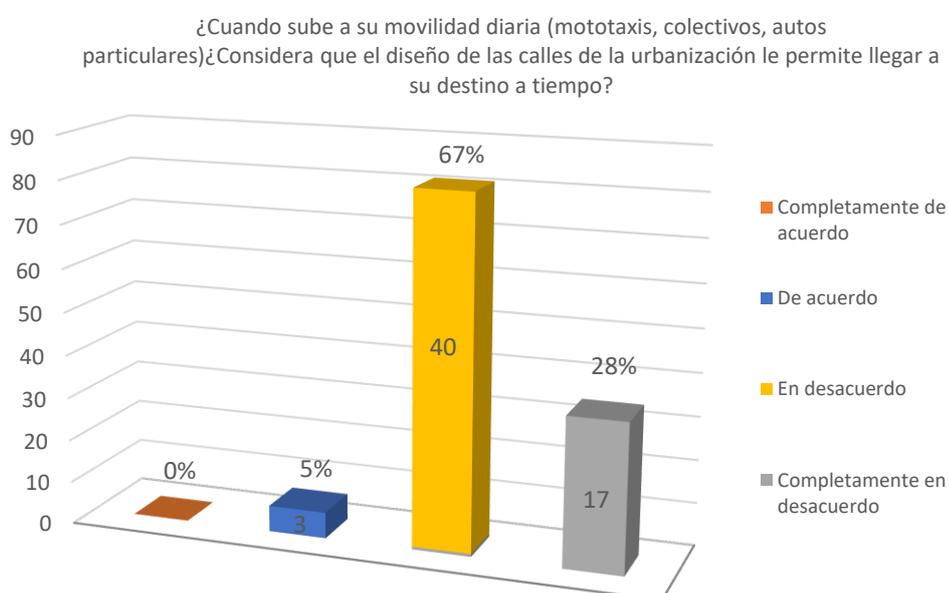
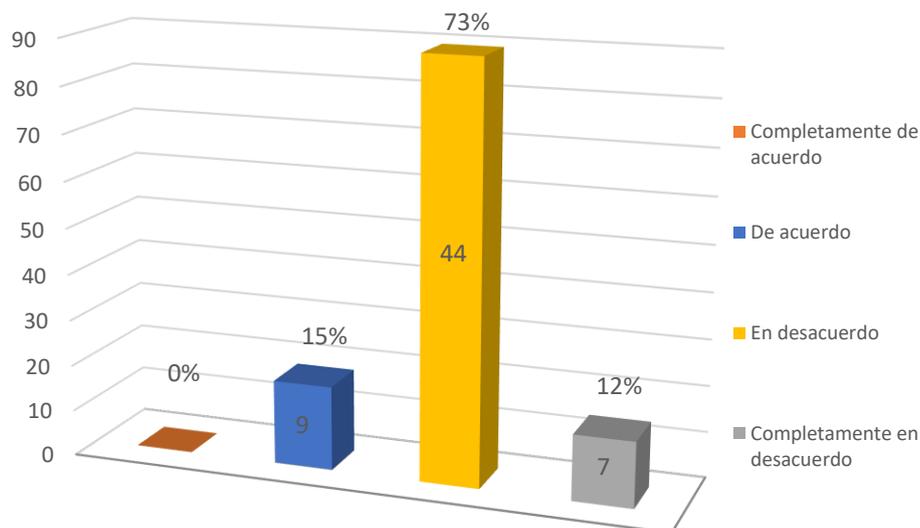


Figura 10. Del total de pobladores encuestados el 67% indico estar en desacuerdo respecto a considerar que el diseño de las calles de la urbanización le permite llegar a tiempo a su destino, de igual modo el 28% se mostró en completo desacuerdo, mientras que el 5% de acuerdo con la interrogante y por último nadie indico estar completamente de acuerdo.

Figura 11. De la muestra evaluada, el 73% de los pobladores se mostraron en ¿Considera que el transporte actual (mototaxis, colectivos, autos particulares) satisface sus necesidades?



desacuerdo con el transporte actual, asimismo el 15% manifestaron estar de acuerdo, por otro lado, el 12% menciono estar en completo desacuerdo con la interrogante y un 0% completamente de acuerdo.

¿Considera que es necesario implementar paraderos para el transporte público?

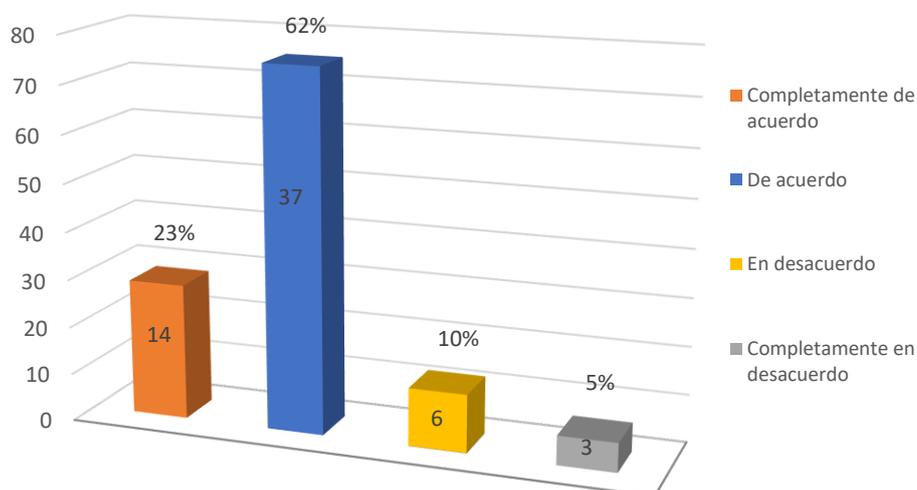


Figura 12. Del total de los pobladores encuestados, el 62% indicaron estar de acuerdo con que es necesario implementar paraderos para el transporte público, mientras que el 23 % manifestaron estar completamente de acuerdo, también el 10% mencionaron estar en desacuerdo con la interrogante y finalmente el 5% estuvieron en completo desacuerdo.

Variable: Movilidad urbana

Dimensión	Indicador	Instrumento
Desplazamiento peatonal	<ul style="list-style-type: none"> • Flujo peatonal • sección de veredas 	Ficha de observación (L-03)
Desplazamiento vehicular	<ul style="list-style-type: none"> • Flujo vehicular • Medio de transporte 	Ficha de observación (L-04)

Como técnica de recolección de datos se utilizó la ficha de observación para levantar la información recogida en la zona de estudio. Las fichas de observación presentan la siguiente diagramación:

 UCV <small>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</small>	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb. 21 de abril zona a y estrategias de mejoras. Chimbote 2023 OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A	VARIABLE: Movilidad urbana DIMENSIÓN: Desplazamiento peatonal	NÚMERO DE FICHA: L-03 INDICADOR: Flujo peatonal - tiempo promedio de desplazamiento - sección veredas																				
PLANO DE UBICACIÓN Foto de plano de ubicación	INDICADOR: SECCIÓN DE VEREDAS SECCIÓN LONGITUDINAL SECCIÓN TRANSVERSAL Foto de sección longitudinal Foto de sección transversal	INDICADOR: FLUJO PEATONAL OBSERVACIÓN SEMANAL																					
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>HORARIO</th> <th>DÍA 1</th> <th>DÍA 2</th> <th>DÍA 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mañana 7:00 - 11:00 am</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tarde 2:00 - 6:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Noche 7:00 - 11:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	Mañana 7:00 - 11:00 am				Tarde 2:00 - 6:00 pm				Noche 7:00 - 11:00 pm							
HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3																				
Mañana 7:00 - 11:00 am																							
Tarde 2:00 - 6:00 pm																							
Noche 7:00 - 11:00 pm																							
		INDICADOR: TIEMPO POMEIO DE DESPLAZAMIENTO																					
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>TIPO DE USUARIO</th> <th>DÍA 1</th> <th>DÍA 2</th> <th>DÍA 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Horario</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mañana 7:00 - 11:00 am</td> <td> Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores </td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tarde 2:00 - 6:00 pm</td> <td> Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores </td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Noche 7:00 - 11:00 pm</td> <td> Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores </td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		TIPO DE USUARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	Horario				Mañana 7:00 - 11:00 am	Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores			Tarde 2:00 - 6:00 pm	Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores			Noche 7:00 - 11:00 pm	Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores		
TIPO DE USUARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3																				
Horario																							
Mañana 7:00 - 11:00 am	Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores																						
Tarde 2:00 - 6:00 pm	Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores																						
Noche 7:00 - 11:00 pm	Niños Jóvenes Niños Jóvenes Niños Jóvenes Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores Adultos Adulto mayores																						

 UCV <small>UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO</small>	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb. 21 de abril zona a y estrategias de mejoras. Chimbote 2023 OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A	VARIABLE: Movilidad urbana DIMENSIÓN: Desplazamiento vehicular	NÚMERO DE FICHA: L-04 INDICADOR: Flujo vehicular - tiempo promedio de viaje - medio de transporte																																																																																
PLANO DE UBICACIÓN Foto de plano de ubicación	INDICADOR: FLUJO VEHICULAR																																																																																		
		INDICADOR: MEDIO DE TRANSPORTE																																																																																	
		TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE OBSERVACIÓN SEMANAL																																																																																	
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>HORARIO</th> <th>DÍA 1</th> <th>DÍA 2</th> <th>DÍA 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mañana 7:00 - 11:00 am</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tarde 2:00 - 6:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Noche 7:00 - 11:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	Mañana 7:00 - 11:00 am				Tarde 2:00 - 6:00 pm				Noche 7:00 - 11:00 pm																																																																			
HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3																																																																																
Mañana 7:00 - 11:00 am																																																																																			
Tarde 2:00 - 6:00 pm																																																																																			
Noche 7:00 - 11:00 pm																																																																																			
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Horario</th> <th>Medio de transporte</th> <th>DÍA 1</th> <th>DÍA 2</th> <th>DÍA 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">Mañana 7:00 - 11:00 am</td> <td>Microbús Colectivo</td> <td>Cruzan</td> <td>Estacionado</td> <td>Cruzan</td> </tr> <tr> <td>Auto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Moto lineal</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mototaxi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bicicleta</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Microbús Colectivo</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="6">Tarde 2:00 - 6:00 pm</td> <td>Auto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Moto lineal</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mototaxi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bicicleta</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Microbús Colectivo</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Auto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="6">Noche 7:00 - 10:00 pm</td> <td>Auto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Moto lineal</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mototaxi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bicicleta</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Microbús Colectivo</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bicicleta</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Horario	Medio de transporte	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	Mañana 7:00 - 11:00 am	Microbús Colectivo	Cruzan	Estacionado	Cruzan	Auto				Moto lineal				Mototaxi				Bicicleta				Microbús Colectivo				Tarde 2:00 - 6:00 pm	Auto				Moto lineal				Mototaxi				Bicicleta				Microbús Colectivo				Auto				Noche 7:00 - 10:00 pm	Auto				Moto lineal				Mototaxi				Bicicleta				Microbús Colectivo				Bicicleta			
Horario	Medio de transporte	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3																																																																															
Mañana 7:00 - 11:00 am	Microbús Colectivo	Cruzan	Estacionado	Cruzan																																																																															
	Auto																																																																																		
	Moto lineal																																																																																		
	Mototaxi																																																																																		
	Bicicleta																																																																																		
	Microbús Colectivo																																																																																		
Tarde 2:00 - 6:00 pm	Auto																																																																																		
	Moto lineal																																																																																		
	Mototaxi																																																																																		
	Bicicleta																																																																																		
	Microbús Colectivo																																																																																		
	Auto																																																																																		
Noche 7:00 - 10:00 pm	Auto																																																																																		
	Moto lineal																																																																																		
	Mototaxi																																																																																		
	Bicicleta																																																																																		
	Microbús Colectivo																																																																																		
	Bicicleta																																																																																		
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Foto de colectivo</th> <th>Funcional</th> <th>No Funcional</th> <th>Buena</th> <th>Regular</th> <th>Mala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <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> </tr> </tbody> </table>		Foto de colectivo	Funcional	No Funcional	Buena	Regular	Mala																																																																										
Foto de colectivo	Funcional	No Funcional	Buena	Regular	Mala																																																																														
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Foto de combi</th> <th>Funcional</th> <th>No Funcional</th> <th>Buena</th> <th>Regular</th> <th>Mala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <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> </tr> </tbody> </table>		Foto de combi	Funcional	No Funcional	Buena	Regular	Mala																																																																										
Foto de combi	Funcional	No Funcional	Buena	Regular	Mala																																																																														
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Foto de mototaxi</th> <th>Funcional</th> <th>No Funcional</th> <th>Buena</th> <th>Regular</th> <th>Mala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <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> </tr> </tbody> </table>		Foto de mototaxi	Funcional	No Funcional	Buena	Regular	Mala																																																																										
Foto de mototaxi	Funcional	No Funcional	Buena	Regular	Mala																																																																														



TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023

OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

VARIABLE: Movilidad urbana

NÚMERO DE FICHA:

L-03

DIMENSIÓN: Desplazamiento peatonal

INDICADOR: Flujo peatonal-sección veredas y vial



INDICADOR: FLUJO PEATONAL

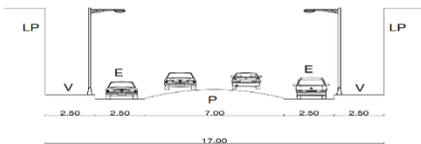
OBSERVACIÓN SEMANAL

HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3
Mañana 7:00 - 11:00 am	135	120	130
Tarde 2:00 - 6:00 pm	80	70	65
Noche 7:00 - 11:00 pm	65	50	40

Observaciones: Según la información levantada, nos dimos cuenta de que de los tres días que se realizó la observación el horario de la mañana fue el que tuvo mayor afluencia de personas ya que encontramos gente que se dirigía al colegio, además de personas caminando hacia los paraderos yendo a su trabajo y al mercado principal. A diferencia de los otros días con menos afluencia de personas.

INDICADOR: SECCIÓN DE VEREDAS Y VIAL

SECCIÓN AV. JOSE BALTA



SECCIÓN AV S/N



Observaciones: Se realizaron las secciones viales de las avenidas principales, en la avenida Jose Balta nos damos cuenta de que la sección vial es reducida a pesar de que es una avenida principal, tiene gran afluencia de carros y personas ya que es una avenida donde existe gran comercio. En la avenida S/N identificamos que la sección vial es amplia con una alameda en la parte central, no se observó mucha afluencia de autos en el horario de la tarde a diferencia de las mañanas ya que se encuentra frente a equipamientos importantes como, colegio, clínica y comisaría donde se encuentran gran cantidad de vehículos.

TIPO DE USUARIO	DIA 1		DIA 2		DIA 3	
Horario						
Mañana 7:00 - 11:00 am	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes
	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores
Tarde 2:00 - 6:00 pm	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes
	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores
Noche 7:00-10:00 pm	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes
	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores



TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023

OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

VARIABLE: Movilidad urbana

NÚMERO DE FICHA:

L-04

DIMENSIÓN: Desplazamiento vehicular

INDICADOR: Flujo vehicular - medio de transporte

PLANO DE UBICACIÓN



FLUJO VEHICULAR

OBSERVACIÓN SEMANAL

HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3
Mañana 7:00 - 11:00 am	75	85	82
Tarde 2:00 - 6:00 pm	32	45	43
Noche 7:00 - 11:00 pm	62	68	63

Observación: Según la información observada, se encontró que en el horario de la mañana existe un mayor flujo de vehículos y gran tráfico debido a los diferentes equipamientos que se encuentran en el lugar. En el horario de la tarde se encontraron menos cantidad de vehículos y en el horario de la noche fue moderado.

INDICADOR: FLUJO VEHICULAR

Horario	Medio de transporte	Día 1		Día 2		Día 3	
		Circulando	Estacionado	Circulando	Estacionado	Circulando	Estacionado
Mañana 7:00 – 11:00 am	Microbús	X		X		X	
	Colectivo	X		X		X	
	Auto		X		X		X
	Moto lineal	X		X		X	
Tarde 2:00 – 6:00 pm	Mototaxi	X	X	X	X	X	X
	Bicicleta						
	Microbús	X		X		X	
	Colectivo	X		X		X	
Noche 7:00 – 10:00 pm	Auto	X	X	X	X	X	X
	Moto lineal		X		X		X
	Mototaxi		X		X		X
	Bicicleta	X		X		X	

INDICADOR: MEDIO DE TRANSPORTE

	Colectivo	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno	X	
	Mototaxi	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno	X	
	Combi	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno		
		Regular	X	
		Malo		

Variable: Espacio público

Dimensiones	Indicadores	Resultados
	Flujo peatonal	El horario de la mañana registró la mayor afluencia de personas, ya que se observaron individuos que se dirigían hacia las escuelas, así como personas que caminaban en dirección a las paradas de transporte para dirigirse a sus lugares de trabajo o al mercado principal. En este horario, también se notó la mayor presencia de niños y jóvenes.
Desplazamiento Peatonal	Tiempo Promedio de desplazamiento	Los habitantes señalaron que el tiempo requerido para desplazarse por las calles no es el adecuado debido a que el camino no está despejado, ya que se encuentran obstáculos como puestos de ventas informales o vehículos mal estacionados. Estos obstáculos representan una barrera para la movilidad y pueden afectar negativamente la circulación en la zona.
	Sección de veredas	De acuerdo con los resultados de las encuestas, se observa que la mayoría de los residentes están contentos con el ancho de las aceras, pero no con los obstáculos que se encuentran en ella. Esta insatisfacción con el espacio peatonal disponible puede tener un impacto significativo en la comodidad y la accesibilidad de la urbanización.
Desplazamiento vehicular	Flujo vehicular	Durante las mañanas, se observa un aumento significativo en la cantidad de vehículos y una congestión considerable, lo cual se debe a la presencia de diversos establecimientos o equipamientos en la zona. En contraste, en las tardes se registra una disminución en la cantidad de vehículos, y en las noches, el flujo de tráfico es moderado. Estas variaciones en el volumen de vehículos a lo largo del día pueden influir en la dinámica y la movilidad de la urbanización.
	Tiempo promedio de viaje	Los residentes manifestaron que el tiempo necesario para sus desplazamientos no es el adecuado debido a las demoras en el servicio de microbús y a las deficientes condiciones de las vías, lo que obstaculiza su camino y genera inconvenientes en la movilidad diaria.
	Medio de transporte	Los medios de transporte más frecuentemente utilizados en la urbanización son los colectivos y las mototaxis. Estos vehículos suelen ofrecer una movilidad más ágil en áreas urbanas y son una opción conveniente para los residentes. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el estado deficiente de las combis puede representar un desafío para aquellos que aún optan por este medio de transporte. Esto subraya la importancia de mantener y

mejorar la infraestructura de transporte público en la urbanización para garantizar opciones seguras y efectivas para todos los residentes.

Tabla 3: Resumen de resultados del objetivo específico N°2

Objetivo específico 3:

Proponer estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril sector A

Variable: Espacio público		
Dimensión	Indicador	Instrumento
Condiciones sociales	Actividades culturales	Cuestionario

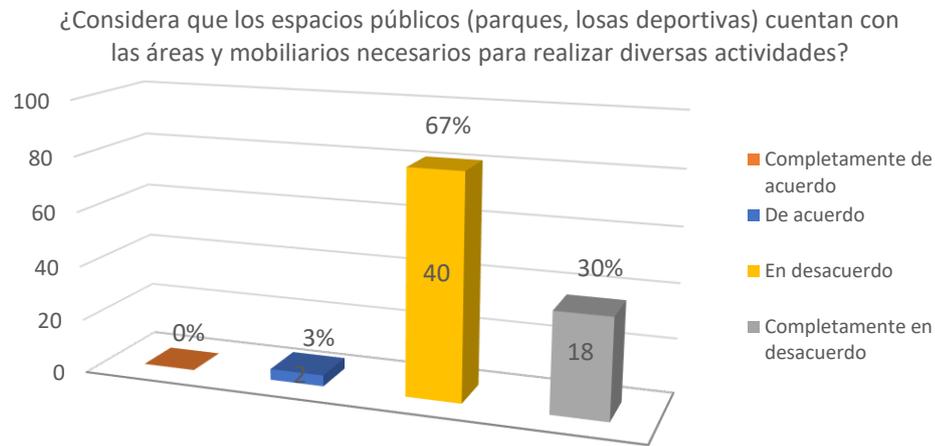
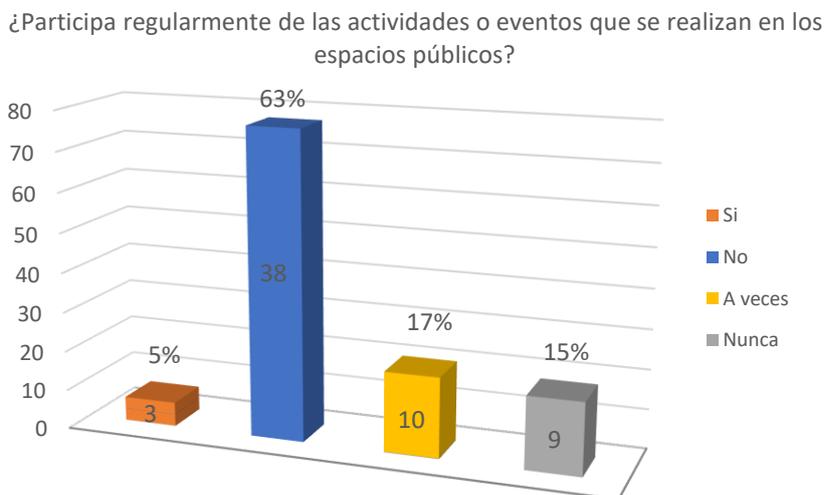


Figura 13. De la muestra evaluada, el 67% de los pobladores están en desacuerdo con considerar que los espacios públicos cuentan con las áreas y mobiliarios necesarios, mientras que el 30% estuvieron en completo desacuerdo, por otro lado, el 3% se mostraron de acuerdo con las áreas y mobiliarios en los espacios públicos y finalmente



el 0% completamente de acuerdo.

Figura 14. Del total de pobladores encuestados el 63% indicaron que no participan regularmente de las actividades o eventos que se realizan en los espacios públicos, de igual manera el 17% mencionaron que participan a veces, por otro lado, el 15% precisaron nunca participar y por último el 5% si participan en estos eventos.

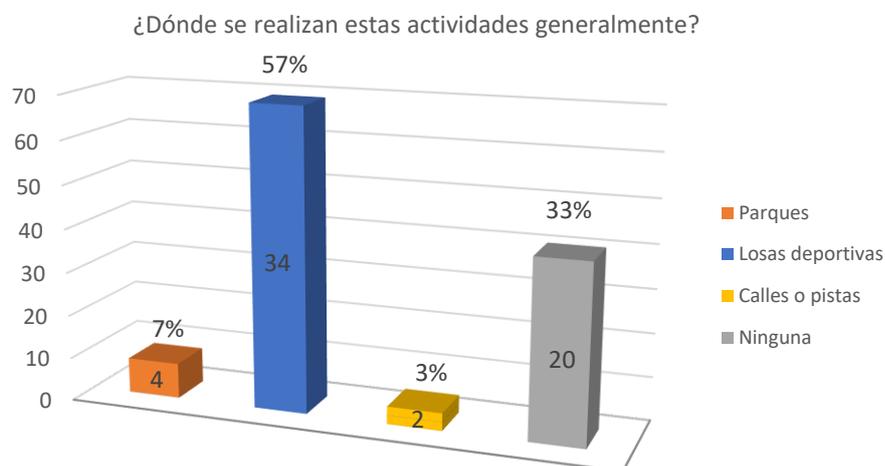


Figura 15. De la muestra evaluada, el 57% de los pobladores mencionaron que generalmente se realizan las actividades en las losas deportivas, mientras que el 33% indicaron que en ningún lugar se realizan estas actividades, de igual forma el 7% señalaron que los parques son utilizados para realizar estas actividades, mientras que el 3% seleccionaron a las calles o pistas como el lugar.

Variable: Espacio público		
Dimensión	Indicador	Instrumento
Condiciones sociales	Actividades sociales	Cuestionario

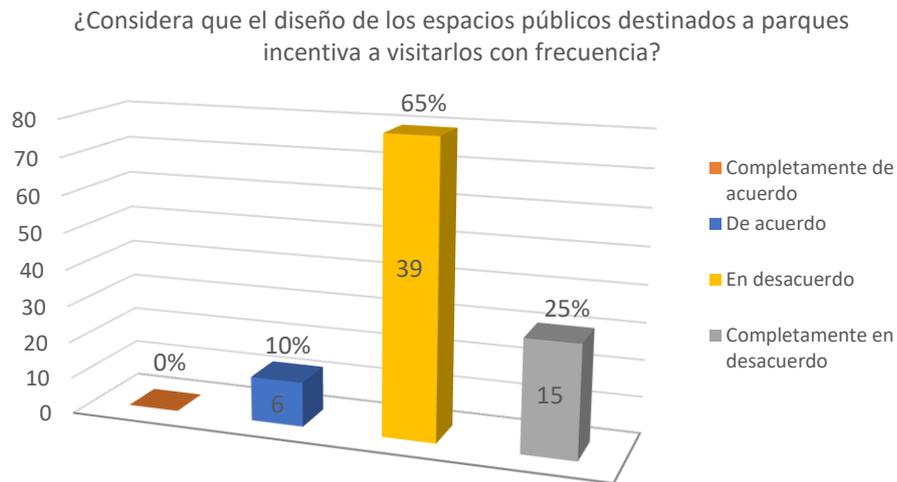


Figura 16. Del total de pobladores encuestados, el 65% se mostraron en desacuerdo con que el diseño de los espacios públicos incentiva a los ciudadanos a visitarlos, asimismo el 25% indicaron que estaban en completo desacuerdo con la pregunta, por otro lado, el 10% señalaron estar de acuerdo y finalmente ninguna persona estuvo completamente de acuerdo.

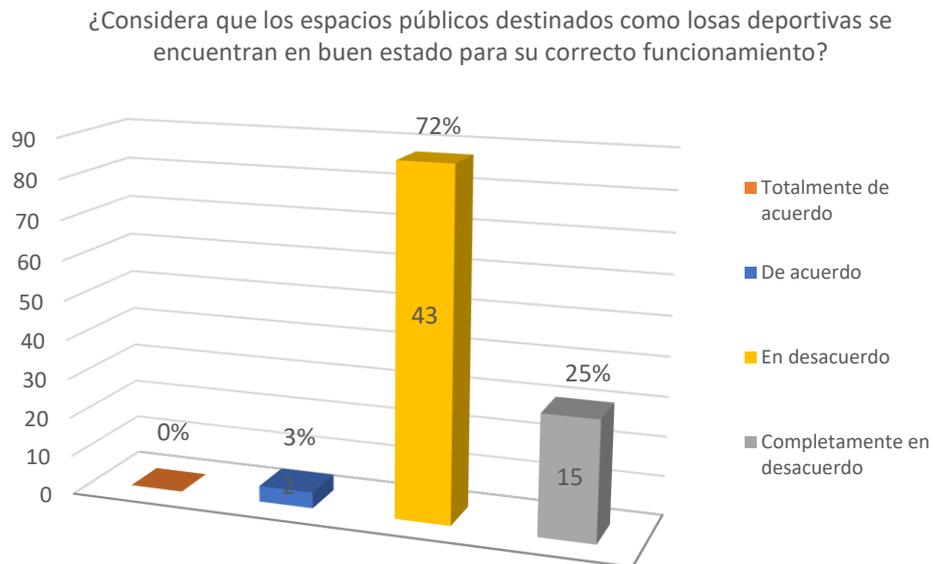


Figura 17. De la muestra evaluada, el 72% de los pobladores indicaron que estaban en desacuerdo en que las losas deportivas se encuentran en buen estado para su correcto funcionamiento, de igual manera el 25% se mostraron en completo desacuerdo, a su vez el 3% estuvo de acuerdo con la pregunta y por último ninguna persona estuvo totalmente de acuerdo.

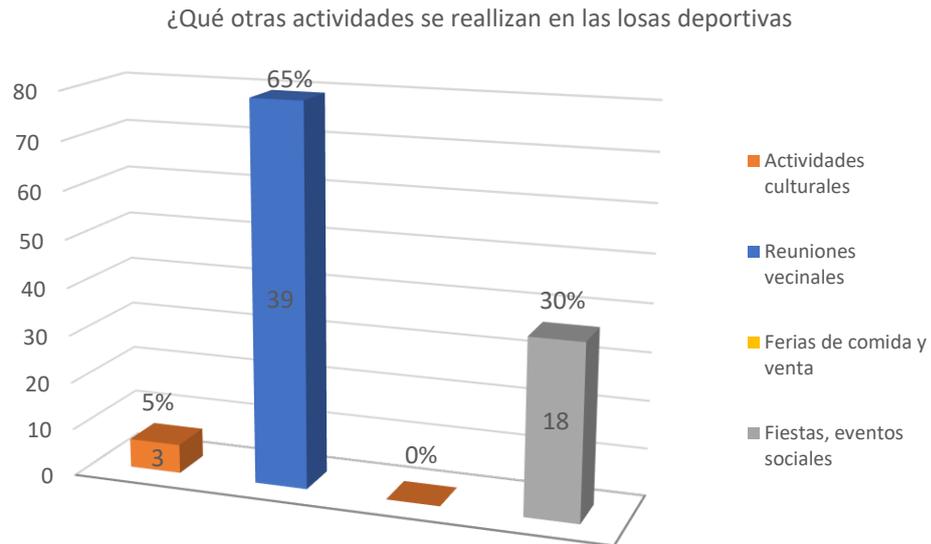


Figura 18. Del total de pobladores encuestados, el 65% mencionaron que las losas deportivas también se utilizan para realizar actividades como reuniones vecinales, además el 30% indicaron que se utilizan para fiestas o eventos sociales, por otro lado, el 5% mencionaron que se utilizan para actividades culturales y finalmente 0% para ferias de comida y venta.

Variable: Movilidad urbana		
Dimensión	Indicador	Instrumento
Infraestructura Vial	<ul style="list-style-type: none"> • Paraderos • Estacionamientos • Condiciones de pavimentos • Correcta señalización y semaforización vial 	Ficha de observación (L-05)

Se empleó la ficha de observación como método de recopilación de datos para registrar la información obtenida en el área de investigación. Las fichas de observación presentan la siguiente diagramación:

	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023		VARIABLE: Movilidad urbana	NÚMERO DE FICHA: L-05
	OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A		DIMENSION: Infraestructura vial	INDICADOR: Paraderos-estacionamientos-pavimentos – señalización y semaforización vial

INDICADOR: PARADEROS					INDICADOR: ESTACIONAMIENTOS				
Foto: paraderos	Funcional				Foto: Estacionamientos	Funcional			
		No Funcional					Funcional	No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno				Estado de conservación		Bueno	
		Regular					Regular		
Malo				Malo					
Foto: paraderos	Funcional				Foto: Estacionamientos	Funcional			
		No Funcional					Funcional	No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno				Estado de conservación		Bueno	
		Regular					Regular		
Malo				Malo					
Foto: paraderos	Funcional				Foto: Estacionamientos	Funcional			
		No Funcional					Funcional	No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno				Estado de conservación		Bueno	
		Regular					Regular		
Malo				Malo					

INDICADOR: PAVIMENTOS Y SEMAFORIZACIÓN VIAL		
Foto: de pavimentos	Observaciones	Foto: de semaforización vial
	Observaciones	



TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023

VARIABLE: Movilidad urbana

NÚMERO DE FICHA:

L-05

OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

DIMENSIÓN: Infraestructura vial

INDICADOR: Paraderos-estacionamientos-pavimentos – señalización y semaforización vial

INDICADOR: PARADEROS

	Paradero N°1	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno	X	
		Regular		
		Malo		
	Paradero N°3	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno		
		Regular	X	
		Malo		

INDICADOR: ESTACIONAMIENTOS

	Estacionamiento N°1	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno	X	
		Regular		
		Malo		
	Estacionamiento N°2	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno		
		Regular	X	
		Malo		
	Estacionamiento N°3	Funcional	X	
		No Funcional		
	Estado de conservación	Bueno		
		Regular	X	
		Malo		

INDICADOR: PAVIMENTOS Y SEMAFORIZACIÓN VIAL



Observaciones: de la información recopilada en el lugar de estudio observamos que las pistas no se encuentran en buen estado, encontrando huecos en las pistas los cuales influyen en la demora de los vehículos. Respecto a la semaforización vial encontramos varios semáforos en la avenida balta en buen y regular estado.

Tabla 4: Resumen de resultados del objetivo específico N°3

Variable: Espacio público		
Dimensiones	Indicadores	Resultados
Condiciones sociales	Actividades culturales	En la urbanización, no se llevan a cabo actividades de carácter cultural en ninguna de las áreas de recreación disponibles. La falta de iniciativas culturales en estos espacios representa una oportunidad para enriquecer la vida comunitaria y fomentar el interés por la cultura entre los residentes.
	Actividades sociales	Las reuniones vecinales son las actividades sociales más comunes realizadas por los residentes de la zona, y suelen utilizar las áreas de recreación como lugar de encuentro. Además de ser espacios para discutir asuntos importantes y tomar decisiones colectivas, también fomentan la convivencia y fortalecen los lazos entre los vecinos.
Variable: Movilidad urbana		
Infraestructura vial	Paraderos	La urbanización carece de la cantidad adecuada de paraderos de acuerdo con los resultados de la encuesta. Adicionalmente, se observa una alta concentración de motocicletas en los paraderos durante las horas de la mañana.
	Estacionamientos	Los espacios de estacionamiento están congestionados debido a que la comisaría local los utiliza como un depósito general para vehículos involucrados en accidentes o detenidos.
	Condiciones de pavimentos	El estado de los pavimentos en la zona es sumamente deficiente, presentando notables cavidades de considerable magnitud en el centro de las calzadas, lo cual supone un obstáculo significativo para la circulación de vehículos.
	señalización y semaforización vial	Se constató la presencia de múltiples semáforos en la Avenida Jose Balta en condiciones óptimas, sin que se hayan registrado inconvenientes con los habitantes de la zona. No obstante, se observó que la señalización vertical resulta insuficiente, ya que no se encontraron indicadores verticales apropiados en el área.

4.2 DISCUSIÓN

El estudio realizado sobre el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona A y estrategias de mejoras, Chimbote 2023, ayudo a analizar de qué manera el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona con los espacios públicos. La investigación empleó una gama variada de enfoques para reunir información, incluyendo fichas de observación, encuestas. Estos métodos permitieron obtener perspectivas diversas sobre dos aspectos fundamentales: la situación actual de los espacios públicos de la urbanización 21 de abril y la su relación con la movilidad urbana.

Objetivo específico N°1

Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril sector A. Para cumplir con el objetivo actual, se llevaron a cabo fichas de observación, las cuales facilitaron la comprensión de la situación presente y permitieron evaluar el estado actual de los espacio públicos de la urbanización 21 de abril.

Respecto a la dimensión condiciones físicas, se consideró indicadores a analizar como uso de suelo, mobiliario urbano y áreas verdes. En los usos de suelo, se obtuvo como resultados de la ficha de observación N°1, que la urbanización cuenta con áreas destinadas para la recreación, comercio, educación, salud y otros usos como comisaria. Contando con calles y aceras bien diseñadas que facilitan el acceso tanto a pie como en vehículo. Además, en lo que respecta al mobiliario urbano y áreas verdes, es evidente que el nivel de mantenimiento es deficiente. Los contenedores de basura, por ejemplo, muestran signos de haber sido retirados o sustraídos de los parques por individuos de origen incierto. Asimismo, las bancas se encuentran en estado de suciedad, lo que limita su utilidad, y los teléfonos públicos presentan problemas de funcionamiento. También se puede notar la ausencia de mobiliario adaptado para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad. Por lo tanto, coincide con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2017), que resalta que la falta de mantenimiento adecuado del mobiliario urbano, la infraestructura y la vegetación constituyen elementos que desalientan el uso de espacios públicos

por parte de la población. Además, el informe indica que la resolución de estos problemas puede promover una convivencia social más favorable. Una perspectiva adicional que concuerda es Velásquez (2015), que valora al espacio público desde su perspectiva física como un elemento central, centrándose en lograr una accesibilidad óptima. Además, se concibe como un espacio práctico, ya que se adapta de manera versátil a diversas formas de actividad según las necesidades de la población.

Respecto a la dimensión de accesibilidad, se consideró indicadores como diseño inclusivo, facilidad de acceso y señalización. En el diseño inclusivo se obtuvo como resultados de la ficha de observación N°2, en lo que concierne al diseño accesible de las rampas, se observa en la mayoría de los casos un deficiente estado de conservación, además de no cumplir con las normativas establecidas, lo que resulta en obstáculos para la circulación fluida de las personas. Además, es evidente la carencia de rampas accesibles en otros espacios públicos. En cuanto a la señalización, se registra una carencia de señales verticales, lo que provoca complicaciones para los peatones y conductores que circulan por las áreas públicas y calles. Además, las señales horizontales presentan un mal estado, ya que se encuentran desgastadas en el pavimento, lo que resulta en una visibilidad deficiente y potencialmente aumenta el riesgo de accidentes en la vía pública en cualquier momento. En lo que se refiere a la accesibilidad, muchas personas enfrentan obstáculos para desplazarse debido a la ausencia o al deficiente estado de elementos como rampas y aceras. Esto resulta en que no todos tengan un acceso libre y sencillo, además que las personas con discapacidad, en particular enfrentan dificultades para moverse de forma autónoma y a menudo requieren asistencia en su movilidad. Por lo tanto, concuerda con la teoría de Mace (1990) que considera que la accesibilidad universal tiene como propósito fundamental suprimir las barreras urbanísticas presentes en los espacios públicos. Para lograr diseños accesibles en los que todas las personas puedan aprovechar los espacios públicos, es crucial tener en cuenta dos factores esenciales: la eliminación de obstáculos y la creación de entornos que puedan ser utilizados por cualquier individuo, sin importar diferencias. De esta manera, se podría alcanzar la

autonomía y brindar oportunidades a todos los habitantes que deseen hacer uso de los espacios públicos. De igual manera se empareja con lo dicho en la investigación de Olivera (2006), quien indica que, para prevenir la exclusión de individuos con discapacidad, es esencial concebir entornos públicos que estén abiertos a todas las personas, promoviendo la participación de la sociedad y la libre circulación. Por lo tanto, para prevenir la exclusión de individuos con discapacidad, resulta crucial planificar entornos públicos que sean accesibles, promoviendo la inclusión de todas las personas y permitiendo la libre movilidad, además de estimular la plena participación de la sociedad en su conjunto. Otra mirada coincidente proviene de Bordas (2017), quien sostiene que la accesibilidad debe garantizar condiciones de comodidad, seguridad y equidad para toda la población, incluyendo aquellos con diversas necesidades. En efecto, se alinea con la perspectiva de Piotr (2016) quien argumenta que abordar los problemas de accesibilidad requiere seguir un enfoque universal, además de planificar, investigar y someter a pruebas adecuadas las soluciones, con el fin de lograr una accesibilidad que sea inclusiva para todos los usuarios, sin excepción.

Objetivo específico N°2

Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A. Para cumplir con el objetivo actual, se llevaron a cabo fichas de observación y encuestas, las cuales ayudaron a cumplir con el objetivo planteado.

Respecto a la dimensión desplazamiento peatonal se consideró indicadores como flujo peatonal, sección de veredas, tiempo promedio de desplazamiento. En el flujo peatonal, se obtuvo como resultados de las fichas de observación N°2 que en lo que respecta al flujo de peatones, se observó que la mayor afluencia de personas se registró durante las mañanas en las avenidas principales, como la Avenida Jose Balta y Avenida S/N siendo estos los niños y jóvenes los usuarios de mayor presencia. En contraste, las calles secundarias y pasajes presentaron un menor flujo peatonal. Por otro lado, durante el turno de la tarde, se observó una disminución en la presencia de personas teniendo

como a los adultos y ancianos como usuarios predominantes, y en el turno de la noche, no se identificó la presencia de ningún usuario en las calles y jirones. Sin embargo, en las avenidas principales, sí se constató la presencia de usuarios jóvenes y adultos en los parques y canchas deportivas. En lo que concierne a sección de veredas Es relevante señalar que los residentes manifestaron su satisfacción con el ancho de las aceras, pero expresaron su insatisfacción debido a la presencia de obstáculos en las mismas, como vendedores ambulantes o vehículos estacionados en los pasajes peatonales. Por último, referente al tiempo promedio de desplazamiento, los habitantes expresaron su desacuerdo con la cantidad de tiempo que los lleva moverse por los espacios públicos de la urbanización. Esta insatisfacción se debe a la ubicación distante de las paradas de transporte público y a las condiciones deficientes de las aceras, que presentan baches que obstaculizan el libre tránsito. Existe coincidencia con la teoría de Reque (2019) que identifica áreas de movilidad problemáticas y analiza su vínculo con la condición de los lugares públicos con el fin de concebir tácticas para revitalizarlos. Estas tácticas abarcan la ampliación de la seguridad en áreas públicas, el fomento de una accesibilidad efectiva y la búsqueda de un mayor confort para los usuarios. Asimismo, coincide con Bericat (2016), quien argumenta que la movilidad tanto dentro como fuera de los espacios urbanos e interurbanos debe asegurar condiciones mínimas que permitan a los usuarios desplazarse de manera equitativa.

Respecto a la dimensión desplazamiento vehicular se tuvo en cuenta el flujo vehicular, sección vial y el tiempo promedio de viaje. En lo que refiere al flujo vehicular se constató que el mayor flujo de vehículos se produjo en las mañanas en las principales avenidas, como la Avenida Jose Balta y la Avenida S/N, donde los colectivos y mototaxis fueron los vehículos más comunes. En contraste, las calles secundarias y pasajes presentaron un menor tránsito vehicular. Durante la tarde, se observó una disminución en la presencia de vehículos, siendo los colectivos y combis los más predominantes. Por la noche, se identificó la circulación de colectivos en las vías. En lo que concierne a sección vial y aceras, se pudo observar que en la Avenida Jose Balta, había

dos carriles, mientras que la Avenida S/N disponía de cuatro carriles, y en ambas avenidas, la circulación de vehículos era constante, destacándose la presencia predominante de colectivos, combis y mototaxis. Por otro lado, en los pasajes, solo se contaba con áreas peatonales. En cuanto al tiempo promedio de desplazamiento, los residentes expresaron su desacuerdo con la cantidad de tiempo que los lleva diariamente llegar desde la urbanización hasta su destino. Este descontento se debe a diversos factores, incluyendo el tráfico, que es más intenso durante las mañanas y las noches, además del deficiente estado de las calzadas, lo que prolonga la duración del viaje. Lo cual coincide con Litman (2019) que aborda varios aspectos de la movilidad que impactan en la vida urbana, tales como el flujo elevado de individuos, la interconexión de las carreteras y la planificación de las calles, la capacidad de proporcionar a los usuarios la opción de desplazarse a pie o en bicicleta, el estado del transporte público y la ubicación adecuada de estacionamientos, sin saturar el espacio ni generar una baja fluidez en la circulación. Por otro lado, apoya la declaración hecha por Velásquez (2015), quien argumenta que el espacio público, desde una perspectiva física, ocupa un lugar central y se basa en una accesibilidad efectiva. Además, se reconoce como un espacio versátil que puede acomodar diversas actividades según las solicitudes y requerimientos de la comunidad. Por último, una perspectiva adicional es que concuerda con Gehl (2014), que refiere que, para mejorar la movilidad de las personas en un espacio público, es esencial que este ofrezca utilidad y opciones para la realización de actividades. Además, un diseño ayude al asoleamiento y la inclusión de mobiliario para el descanso son factores clave. De esta manera, el espacio se convierte en un lugar donde las distancias a recorrer son más cortas, lo que facilita la circulación de las personas.

Objetivo específico N°3

Proponer estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril sector A, para cumplir con el objetivo actual, se llevaron a cabo fichas de observación y encuestas, las cuales

ayudaron a cumplir con el objetivo planteado.

En relación con la dimensión de condiciones sociales se tuvo en cuenta a las a los indicadores como actividades culturales y actividades sociales. En las actividades culturales, se obtuvo como resultados de las encuestas que, los pobladores no sienten que las áreas y mobiliarios sean los necesarios para realizar diversas actividades. Un punto importante es el estado de los mobiliarios que no son los adecuados además que el mantenimiento de los espacios públicos no son lo óptimos por lo cual, la mayoría de los pobladores indico que no participan en este tipo de actividades además que no se han realizado hasta el momento. Esto coincide con la investigación de Castillo (2020) que indica que todas estas características están relacionadas al comportamiento de la sociedad, donde las personas se sienten cómodas en un espacio amplio, donde les permitan realizar sus actividades libremente y a su vez interactúen con otros individuos. Es por ello por lo que la falta de iniciativas culturales en estos espacios representa una oportunidad para enriquecer la vida comunitaria y fomentar el interés por la cultura entre los residentes. En las actividades sociales, se obtuvo como resultados de las encuestas que los pobladores indicaron que el diseño de los espacios públicos no incentiva a visitarlos con frecuencia por lo cual la mayoría de los ciudadanos no visitan los parques y losas deportivas además de considerar el mal estado en los que se encuentran para su correcto funcionamiento. Pero aun así algunos pobladores indicaron que si realizaban actividades sociales ya que tenían reuniones vecinales mensualmente para ver la seguridad de la urbanización y otros temas a tratar. De esta manera se pudo coincidir con la investigación de Ramírez (2020) que proporciona estrategias específicas para cada factor: socioeconómico, dotación de servicios, espacio público ambiental, social y urbano, desde la perspectiva social su objetivo principal es ser un sitio destinado a la convivencia e interacción entre individuos. Aunque en algunas ocasiones existen problemas en la convivencia debido diferentes factores como el tipo de usuario que dependerá de su raza, economía y educación, estas situaciones afectarán al espacio público ya que se reunirán personas de diferentes tipos de personalidades. Y a su vez concuerdan con Tejada y

Fernández (2017) quienes visualizan al espacio público desde un ámbito urbano donde este cumple función de elemento de conectividad para uso público, donde se realicen diferentes funciones y satisfagan las necesidades del usuario con libre acceso a todo público.

En la dimensión infraestructura vial se consideraron indicadores como paraderos, estacionamientos, condiciones de pavimentos, correcta señalización y semaforización vial. En el primer indicador, se encontró que la urbanización carece de la cantidad adecuada de estaciones de parada, y también se observa desorden en estos puntos debido a la presencia de mototaxis. En relación con los espacios de estacionamiento, se concluyó que la comisaría está utilizando el área destinada para el estacionamiento de la plaza, ya que no disponen de un espacio adecuado en sus almacenes para ubicar los vehículos intervenidos. En lo que respecta a las condiciones del pavimento, los resultados indicaron que el estado de los pavimentos es precario, evidenciando notables huecos en las calzadas que dificultan el tránsito de los vehículos. En relación con la señalización y semaforización vial, los hallazgos indicaron que la semaforización está correctamente implementada, a diferencia de la señalización vertical y horizontal, para la cual no se dispone de la cantidad apropiada ni de una visibilidad adecuada. Por lo que concuerda con la investigación de Litman (2019) que aborda diversos elementos de la movilidad que impactan en la vida urbana, tales como el elevado volumen de personas, la interconexión de las vías, el diseño de las calzadas, la capacidad de proporcionar opciones para que los usuarios se desplacen a pie o en bicicleta, el estado del transporte público y la ubicación óptima de los estacionamientos para evitar congestionar el espacio con demasiados vehículos o crear áreas con escasa transitabilidad, no obstante, es importante destacar que estos aspectos tienen un impacto temporal.

V. CONCLUSIONES

El trabajo de investigación tuvo como objetivo general conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril sector A, Chimbote 2021. Para

obtener estos resultados se estudió las bases teóricas precedentes relacionados al tema, interpretar los resultados y discutirlos, concluyendo lo siguiente:

De acuerdo con el objetivo general se confirma la hipótesis general determinándose que el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona de forma significativa con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A.

Respecto al objetivo específico 1, se diagnosticó el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de Abril, se emplearon fichas de observación para analizar las condiciones físicas. Se concluyó que el estado actual de los espacios públicos se encuentra en mal estado de conservación debido a la ausencia del control municipal y la falta de organización de los residentes. Una gestión adecuada del mantenimiento podría contribuir a una estructura más acorde con el uso del suelo, abordando así la conservación de los espacios públicos. Esto no solo facilitaría la conexión e integración entre los espacios, sino que también fomentaría una convivencia social más positiva a través del mantenimiento del mobiliario urbano. Respecto a la dimensión accesibilidad, se concluyo que los accesos carecen de las comodidades necesarias, ya que no cuentan con rampas adecuadas. Además, en algunas calles, el deterioro de las aceras y pistas dificulta el acceso impidiendo una movilidad libre y sin obstáculos. Por esta razón, al mejorar la accesibilidad de los espacios públicos mediante una circulación adecuada para todo tipo de usuarios, se promueve la interacción y la movilidad de las personas en estos lugares.

Respecto al objetivo específico 2, se analizó el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A, utilizando fichas de observación y encuestas para analizar el desplazamiento peatonal concluyéndose que el flujo de peatones, el tiempo promedio de desplazamiento y las condiciones de las veredas experimentan variaciones dependiendo del horario del día. En las mañanas, se observa un aumento en el flujo peatonal, con una mayor aglomeración de personas, lo que resulta en un incremento del tiempo promedio de desplazamiento y la presencia de obstáculos en las

veredas, afectando la posibilidad de un desplazamiento sin obstrucciones. Por lo cual, es fundamental que la movilidad urbana cuente con una infraestructura accesible que posibilite la integración y unión en espacios que faciliten traslados fluidos y trayectos en lapsos de tiempo razonables en cualquier momento del día, en beneficio de los usuarios. Respecto a la dimensión de desplazamiento vehicular se observa mayor flujo vehicular en el horario de la mañana, además del tiempo promedio de los desplazamientos no es satisfactoria debido a los retrasos en los servicios de transporte público y las condiciones deficientes en las que se encuentran. En consecuencia, la planificación de la movilidad urbana en relación con la red vial debería otorgar prioridad al transporte público sobre el transporte privado, con el objetivo de prevenir la congestión vehicular. Esto implica simultáneamente mejorar las condiciones actuales para brindar mayor comodidad a los usuarios.

Respecto al objetivo específico 3, proponer estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril sector A, utilizando fichas de observación y encuestas para analizar la dimensión de condiciones sociales. Se concluyó que en la urbanización no se desarrollan actividades culturales, siendo las reuniones vecinales las actividades sociales más comunes. La ausencia de iniciativas culturales en los espacios públicos representa una oportunidad perdida para enriquecer la vida comunitaria y estimular el interés por la cultura entre los residentes. Además, las actividades sociales desempeñan un papel crucial en la promoción de la convivencia y el fortalecimiento de los lazos entre vecinos, lo que, a su vez, generaría una mayor presencia en los espacios públicos. Respecto a la dimensión infraestructura vial, no cuentan con la cantidad adecuada de paraderos, también el estacionamiento de la plaza 21 de abril se encuentra lleno de vehículos utilizados como depósitos de la comisaria, además las condiciones de las pistas y las señalizaciones son deficientes, lo que requiere mantenimiento y reparaciones. La mejora de la infraestructura vial es crucial para lograr un desplazamiento más fluido de los usuarios. Además, la señalización vial de las pistas se encuentra desgastada representando un riesgo para la seguridad de quienes transitan diariamente por la zona.

VI. RECOMENDACIONES

5.1 Estrategias para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana

Tomando como referencia los resultados logrados de las fichas de observación y encuestas, se sugieren las siguientes estrategias factibles para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urbanización 21 de abril:

- **Variación de usos y actividades**

- Establecer un plan donde se efectúen diversos programas en el cual se desarrollen actividades culturales, recreativas, deportivas y artísticas.
- Realizar reuniones con la comunidad para saber que tipos de eventos serian de su interés para implementarlos.
- Hacer accesible para los residentes la utilización de diversos equipamientos deportivos con el fin de llevar a cabo diversos eventos comunitarios, simplificando el proceso de solicitud de permisos y trámites administrativos.

- **Optimizar los servicios de mantenimiento y limpieza**

- Implementar un plan de limpieza y mantenimiento semanal para asegurar un ambiente adecuado y limpio para los habitantes.
- Proporcionar al personal de los estándares de seguridad y salud, capacitando periódicamente.
- Implementar medidas de reciclaje y reducción de residuos.
- Fomentar la participación y cooperación de los usuarios para mantener la limpieza y el orden.
- Establecer canales de comunicación para informar sobre problemas y recibir retroalimentación.

- **Accesibilidad Universal**

- Llevar a cabo una evaluación para identificar los problemas actuales que presentan los espacios públicos.
- Realizar modificaciones y mejoras para garantizar que los espacios sean accesibles para personas de todas las edades y habilidades.
- Utilizar señalización clara y comprensible, incluyendo símbolos universales, para guiar a todas las personas, independientemente de sus habilidades cognitivas.
- Involucrar a la comunidad, especialmente a personas con discapacidades, para obtener retroalimentación sobre la accesibilidad y realizar mejoras según sea necesario.

- Llevar a cabo campañas de sensibilización pública para fomentar la comprensión y el respeto hacia las personas con discapacidades.

- **Mejora en la Gestión Municipal**

- Realizar un canal de comunicación entre la comunidad y la gestión municipal para saber las diferentes sugerencias e inquietudes que presentan.
- Fomentar la participación de la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con la gestión de espacios públicos.
- Desarrollar planes integrales que aborden la planificación a largo plazo, la sostenibilidad y la diversidad de usos en los espacios públicos.

Estas estrategias han sido desarrolladas para atender las áreas críticas de mejora identificadas en las fichas de observación y encuestas para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urbanización 21 de abril. Es esencial llevar a cabo la implementación de estrategias de forma colaborativa, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de los habitantes. Esto garantizará el éxito a largo plazo y la sostenibilidad de los espacios públicos.

5.2 Recomendaciones Generales

Para mejorar la movilidad urbana en los espacios públicos, es crucial la participación de diversas entidades y profesionales que colaboren y coordinen sus esfuerzos. Teniendo las siguientes recomendaciones:

A la Municipalidad distrital de Chimbote:

- A la oficina de gerencia de desarrollo social y humano la implementación de un plan para mejorar los entornos de movilidad peatonal, de esta manera se fortalecerá la identidad local, creando y fomentando un espacio público dinámico propicio para la socialización.

- A la oficina de gerencia de gestión Ambiental, gestionar y garantizar niveles ambientales óptimos asegurando el adecuado recojo y reciclaje de residuos sólidos y mantenimiento adecuado de los mobiliarios urbanos, que mejore la calidad y sostenibilidad de los espacios públicos para el beneficio de la comunidad en general.
- A la oficina de gerencia de desarrollo urbano explorar opciones para reubicar los vehículos actualmente abandonados en el estacionamiento de la plaza 21 de abril, debido a la limitación de espacio en el depósito de la comisaría 21 de abril. El objetivo principal es recuperar esta área de estacionamiento, que forma parte del parque para su mejor utilización.
- A la oficina de gerencia de desarrollo urbano implementar un plan de mantenimiento apropiado de las infraestructuras viales y peatonales existentes. Esto implica la reparación de baches a lo largo de los recorridos, los cuales representan riesgos de accidentes tanto para vehículos como para peatones, para garantizar condiciones de seguridad que fomentan la confianza de los usuarios.
- A la oficina de gerencia de desarrollo urbano mejorar la señalización en la infraestructura vial existente, ya que desempeña un papel crucial en la mitigación de accidentes y riesgos. Este aspecto debe considerar una buena legibilidad y una ubicación adecuada para optimizar su efectividad.

A los usuarios

- Participar y apoyar en programas o eventos locales que promuevan la movilidad sostenible y el uso responsable del espacio público.
- Respetar las normas de tráfico y participar en programas educativos para mejorar la conciencia vial y la seguridad para todos.
- Estacionar en áreas designadas y evita bloquear accesos o áreas

peatonales para facilitar el flujo de tráfico y la movilidad peatonal.

A la universidad

- Propiciar programas de formación continua para estudiantes y profesores, centrándose en el desarrollo de habilidades técnicas, metodológicas y éticas necesarias para la investigación y la enseñanza.
- Promover la difusión de los resultados del presente trabajo de investigación a través de diversas plataformas digitales garantizando su accesibilidad tanto para la municipalidad como para la comunidad. De este modo, se proporcionará información valiosa y pertinente a todas las partes interesadas.

A los futuros investigadores

- Proponer nuevas ideas y soluciones para mejorar la movilidad urbana y reactivar a los espacios públicos.
- Compartir sus ideas y avances con colegas, mentores o profesores para obtener retroalimentación. La retroalimentación constructiva puede mejorar la calidad de la investigación.

REFERENCIAS

ACEVEDO, M. Movilidad Urbana y su incidencia en la Accesibilidad Universal de la Avenida Honorio Delgado, Trujillo – 2021. Tesis (Magister en Arquitectura). Trujillo: Universidad Cesar Vallejo, 2022. 65 pp. [Fecha de consulta: 23 de abril de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/81119>

- ALONSO, G. (2016). El espacio público en Le Corbusier. Evolución de su pensamiento y de sus estrategias formales. En *Le Corbusier 50 años después*. Editorial Universitat Politècnica de València. [en línea]. 2006, 74-98. [Fecha de consulta: 15 de abril de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.4995/LC2015.2015.1012>.
- ALFONZO, M. To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs. *Environment and Behavior* [en línea]. Noviembre, 2005, 37, 6, 808-836 [Fecha de consulta: 18 de abril de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.1177/0013916504274016>
- ASCHER, F. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *Revista ARQ_(Santiago)* [en línea]. Julio, 2005. 60, 11-19 [Fecha de consulta: 25 de abril de 2023]. ISSN 0717-6996. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962005006000002>
- BERICAT, E. Sedentarismo nómada: El derecho a la movilidad y el derecho a la quietud [en línea]. Sevilla: Depósito de Investigación Universidad de Sevilla, 2006 [Fecha de consulta: 24 de abril de 2023]. ISBN: 8468954713. Disponible en: <http://hdl.handle.net/11441/48351>
- BOCANEGRA, X. La Movilidad Urbana Sostenible como Alternativa de Articulación de Espacios Culturales y Recreacionales en el Distrito de Trujillo, 2021. Tesis (Magister en arquitectura). Trujillo: Universidad Cesar Vallejo, 2022. 129 pp. [Fecha de consulta: 23 de abril de 2023]. Disponible en: <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/3106182>
- BORDAS, M. Universal accessibility: on the need of an empathy-based architecture. Tesis (Doctor en Arquitectura). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2017. 300 pp. [Fecha de consulta: 28 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.tdx.cat/handle/10803/405709#page=4>
- BORJA, J. (Ed.). La ciudad conquistada [en línea]. Madrid: Dirección General del libro, archivos y bibliotecas del Ministerio de Educación y Cultura, 2003 [Fecha de consulta: 28 de abril de 2023]. ISBN: 84-206-4177-4. Disponible

en: <https://derechoalaciudadflacso.files.wordpress.com/2014/01/jordi-borja-la-ciudad-conquistada.pdf>

CABRERA, V. Movilidad Urbana, espacio Público y ciudadanos sin autonomía. Tesis (Doctor en Geografía). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona, 2019. 652 pp. [Fecha de consulta: 23 de abril de 2023].
Disponibile en: <http://hdl.handle.net/10803/667392>

CARRION, F. Espacio Público: Punto de Partida para la Alteridad. Editora Segovia [en línea]. 2007, 79-97 pp. [Fecha de consulta: 30 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.flacsoandes.edu.ec/agora/espacio-publico-punto-de-partida-para-la-alteridad>

CASTILLO, M. El diseño en la accesibilidad del espacio público. Tesis (Magister en Arquitectura). Barcelona: UNIBA Centro Universitario Internacional de Barcelona, 2020. [Fecha de consulta: 29 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.unibarcelona.com/int/actualidad/noticias/el-diseno-en-la-accesibilidad-del-espacio-publico>

COSTA, M. y COMA, M. “Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad”, EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales [en línea]. Enero, 2016, 42(125), 131-153 [Fecha de consulta: 10 de mayo de 2023]. ISSN: 0250-7161. Disponible en: <https://doi.org/10.4067/S0250-71612016000100006>

COSTA, P., MORAIS, G. y BERTOLDEC, A. URBAN MOBILITY INDEXES: A BRIEF REVIEW OF THE LITERATURE. Science Direct [en línea]. Junio, 2017, 25, 3645-3655 [Fecha de consulta: 25 de abril de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.330>

DEXTRE, J. y ARANDA, F. Avanzando con resiliencia: Una “Nueva Movilidad para Lima y Callao” [en línea]. En: Proyecto Perú Debate 2021: propuestas hacia un mejor gobierno (2021; Lima). [Fecha de consulta: 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://econpapers.repec.org/article/bbjinvcie/696.htm>

- GARGANTINI, D. Estrategias de integración urbana en contextos de informalidad y avance de la inseguridad. Revista INVI [En Línea]. Diciembre, 2019, 34, 97, 105-127 [Fecha de consulta: 07 de mayo de 2023]. ISSN 0718-8358. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582019000300105>
- GEHL, J. Ciudades para la gente [en línea]. Buenos Aires, Ediciones Infinito, 2014 [Fecha de consulta: 18 de abril de 2023]. ISBN 978-987-9393-80-2. Disponible en: <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxlc2N1ZWxhZGVkaXNlbn9kZWxwYWl3YWplfGd4OjRmMTMxMTBjYjQxOTQ3MTI>
- GEHL, J. La humanización del espacio urbano [en línea]. 5° edición, Barcelona, Editorial Reverté, 2006. [Fecha de consulta: 19 de abril de 2023]. ISBN 978-84-338-5769-9. Disponible en: <https://books.google.co.cr/books?id=a32ETGDI8JgC&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>
- GEHL, J. Life between buildings. Using public space [en línea]. 2008 [Fecha de consulta: 02 de mayo de 2023]. ISBN: 9788774073604. Disponible en: <https://www.goodreads.com/book/show/5597655-life-between-buildings>
- HERMIDA, C. (Ed.). La ciudad no se mueve sola [en línea]. Ecuador: Universidad del Azuay, Cuenca: Casa Editora, 2018 [Fecha de consulta: 25 de abril de 2023]. ISSB: 978-9942-778-22-2. Disponible en: <https://publicaciones.uazuay.edu.ec/index.php/ceazuay/catalog/book/23>
- HERNANDEZ, H. Diseño de una red de ciclovías urbanas y rurales como alternativa de mejoramiento de la transitabilidad en una ciudad del sur del Perú – Andahuaylas – Apurímac. Tesis (Título de Ingeniero Civil). Lima: Universidad San Ignacio De Loyola, 2020. 271 pp. [Fecha de consulta: 09 de mayo de 2023]. Disponible en: [file:///C:/Users/MSI/Downloads/2020_Palomino%20Rodas%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/MSI/Downloads/2020_Palomino%20Rodas%20(1).pdf)
- LAH, O. Sustainable Urban Mobility Pathways. [en línea]. 1.° Ed. Berlin, 2019 [Fecha de consulta: 26 de abril de 2023]. ISBN: 9780128148983.

Disponible en: <https://shop.elsevier.com/books/sustainable-urban-mobility-pathways/lah/978-0-12-814897-6>

LITMAN, T. Land use impacts on Transport. How Land Use Factors affect travel behavior. Canada: Victoria Transport Policy Institute, 2019. [Fecha de consulta: 27 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.vtpi.org/tdm/tdm20.htm>

LOZANO, A., TORRES, V., y ANTUN, J. Tráfico vehicular. Revista Uman [En Línea]. Abril – junio, 2013 [Fecha de consulta: 27 de abril de 2023]. Disponible en: <http://www.ejournal.unam.mx/cns/no70/CNS07004.pdf>

MVCS, norma técnica G.040, definiciones del reglamento nacional de edificaciones. 2016, Perú: MVCS 2021. 21 pp.

OLIVERA, A. Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente: una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. Treballs de La Societat Catalana de Geografia [En Línea]. 2006 [Fecha de consulta: 27 de abril de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.2436/tscg.v0i61-62.54558>

ORGANIZACIÓN De Las Naciones Unidas (ONU). Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible: Hábitat III. 2016 [Fecha de consulta: 20 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.un.org/es/conferences/habitat/quito2016>

ORGANIZACIÓN De Las Naciones Unidas (ONU). Nuevo informe de la ONU destaca los impactos ambientales de la exportación de vehículos usados al mundo en desarrollo. 2020 [Fecha de consulta: 23 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.unep.org/es/noticias-y-reportajes/comunicado-de-prensa/nuevo-informe-de-la-onu-destaca-los-impactos-ambientales>

ORGANIZACIÓN Mundial De La Salud (OMS). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. 2013 [Fecha de consulta: 28 de abril de 2023]. Disponible en: http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/83798/WHO_NMH_VIP_13.01_spa.pdf;jsessionid=BF04BB35B4DFEFC0AAD768B210ABF49A?sequence=1

- ORGANIZACIÓN Panamericana de la Salud (Ops). Plan de acción mundial sobre actividad física 2018-2030. Más personas activas para un mundo sano. 2018 [Fecha de consulta: 22 de abril de 2023]. Disponible en: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/50904/9789275320600_spa.pdf
- PEÑA, D. Relación del espacio público y la calidad de la vida urbana en los sectores Jerusalén y Santa Verónica del distrito de la Esperanza – Trujillo. Tesis (Magister en Arquitectura). Trujillo: Universidad Cesar Vallejo, 2020, 9 pp. [Fecha de consulta: 07 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/55559>
- PEÑA, L. y AUSIN, T. El valor de la movilidad humana. *Plaza y Valdés Editores* [en línea]. 2015, 9-45 [Fecha de consulta: 25 de abril de 2023]. ISBN: 9788416032419. Disponible en: <https://digital.csic.es/bitstream/10261/112369/1/movilidad.pdf>
- PINDADO, P. Los planes de movilidad urbana sostenible en España (PMUS): dos casos paradigmáticos: San Sebastián-Donostia y Getafe. Tesis (Título de Arquitecto). Madrid: Universidad Complutense De Madrid, 2018. 592 pp. [Fecha de consulta: 24 de abril de 2023]. Disponible en: <https://hdl.handle.net/20.500.14352/16750>
- PIOTR, A. City Accessible for Everyone – Improving Accessibility of Public Transport Using the Universal Design Concept [en línea]. 2016, 14, 1270-1276 [Fecha de consulta: 27 de abril de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.199>
- RAMIREZ, J. Estrategia de regeneración urbana para la recuperación de espacios públicos del Asentamiento Humano La Molina I. Tesis (Título de Arquitectura). Piura: Universidad Cesar Vallejo, 2020. 360 pp. [Fecha de consulta: 06 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/52792>
- REQUE, J. Movilidad sostenible como regenerador del espacio público en el centro histórico de la ciudad de Chiclayo. Tesis (Magister en Arquitectura). Chiclayo: Universidad Cesar Vallejo, 2019. 79 pp. [Fecha de consulta: 19

de abril de 2023]. Disponible en:
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/37510>

ROJO, J. El deterioro del espacio público y su impacto en las áreas destinadas a la socialización y al desarrollo de la accesibilidad en las ciudades medias mexicanas: caso Culiacán, Sinaloa. Tesis (Doctor en Geografía). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona, 2017. 261 pp. [Fecha de consulta: 22 de abril de 2023]. Disponible en:
<https://www.tdx.cat/handle/10803/459121#page=2>

SANCHEZ, A. y MURILLO, A. Enfoques metodológicos de la ética en la investigación. *Revista Universidad y Sociedad* [en línea]. Vol. 10, N°1, 2018. [Fecha de consulta: 06 de junio de 2023]. ISSN: 2218-3620. Disponible en: <https://doi.org/10.54167/debates-por-la-historia.v9i2.792>

SCHROEDER, S. y COELLO, C. Placemaking – Transformación de un lugar en el asentamiento humano Santa Julia, Piura, Perú. *Revista Hábitat Sustentable* [en línea]. Junio, 2019, 9, 1, 6-19 [Fecha de consulta: 28 de abril de 2023]. ISSN: 0719-0700 Disponible en:
<http://dx.doi.org/10.22320/07190700.2019.09.01.01>.

STEVENSON, M. et al. Land use, transport, and population health: estimating the health benefits of compact cities. *Revista Science Direct* [en línea]. Diciembre, 2016, Vol 388, Pag 2925-2935. [Fecha de consulta: 20 de abril de 2023]. Disponible en: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(16\)30067-8](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(16)30067-8)

TEJADA, A. Y FERNANDEZ, M. El espacio público accesible como elemento de integración social. Aplicación en zonas costeras e islas [en línea]. Abril, 2017 [Fecha de consulta: 29 de abril de 2023]. Disponible en:
<https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/10752>

TORRES, C. La movilidad urbana sostenible como factor condicionante para el planeamiento urbano de la ciudad - Trujillo 2020. Tesis (Doctor en Arquitectura). Trujillo: Universidad Cesar Vallejo, 2021. 255 pp. [Fecha de consulta: 25 de abril de 2023]. Disponible en:
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/58217#:~:text=El%20>

[presente%20estudio%20se%20ha,y%20un%20dise%C3%B1o%20descriptivo%20explicativo.](#)

UNITED Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Unesco), 2017. [Fecha de consulta: 01 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://www.un.org/youthenvoy/2013/08/unesco-united-nations-educational-scientific-and-cultural-organization/>

URQUIZO, D. Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017. Tesis (Magister en Arquitectura). Lima: Universidad Cesar Vallejo, 2017. 168 pp. [Fecha de consulta: 26 de abril de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/11784>

VARA, A. (Ed.). *Los 7 pasos para elaborar una tesis* [En Línea]. Lima: Biblioteca Nacional del Perú, Editorial Macro, 2015 [Fecha de consulta: 08 de mayo de 2023]. Disponible en: <https://editorialmacro.com/wp-content/uploads/2021/02/9786123043117.pdf>

VANSCONCELLOS, E. (2021). Contribuciones a un gran impulso ambiental para América Latina y el Caribe, movilidad urbana sostenible. Comisión Económica Para América Latina y El Caribe, 1(N/A), 88. <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44668/1/S1801160es.pdf>

VELASQUEZ, A. Influencia de la gestión empresarial sobre el desempeño de los operadores de transporte público en la ciudad de Juliaca, 2014. Tesis (Magister en Administración). Juliaca: Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, 2015. 188 pp. [Fecha de consulta: 27 de abril de 2023]. Disponible en: <https://1library.co/document/q5w3pngg-influencia-gestion-empresarial-desempeno-operadores-transporte-publico-juliaca.html>

VELASQUEZ, C. Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). Tesis (Doctor en Arquitectura). Barcelona: Universitat de Barcelona, 2015. 462 pp. [Fecha de consulta: 21 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.tdx.cat/handle/10803/319707#page=2>

WORLD Health Organization (WHO). Physical activity, 2020 [Fecha de consulta: 18 de abril de 2023]. Disponible en: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

ANEXOS

ANEXO 1: Matriz de consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA										
Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona A y estrategias de mejoras, Chimbote 2023										
PREGUNTA PRINCIPAL / OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PREGUNTAS DERIVADAS	HIPÓTESIS ESPECIFICA	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	MÉTODO DE RECOLECCIÓN	HERRAMIENTAS DE RECOLECCIÓN	
<p>¿De qué manera el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A?</p> <p>Analizar de qué manera el comportamiento de la movilidad urbana se relaciona con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A.</p>	<p>El comportamiento de la movilidad urbana se relaciona de forma significativa con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A, Chimbote 2023.</p>	<p>OE1: Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril sector A</p>	<p>¿Cómo es el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A?</p>	<p>El estado actual de los espacios públicos influye de forma significativa con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A</p>	Espacio Público	Condiciones físicas	Usos de suelo	Observación	Ficha de observación	
							Mobiliario			
							Áreas verdes			
						Accesibilidad	Diseño inclusivo (rampas)	Observación	Ficha de observación	
		Facilidad de acceso								
		Señalización								
		Movilidad Urbana	Desplazamiento peatonal	<p>¿Cuál es el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril zona A?</p>	<p>El comportamiento de la movilidad urbana influye de forma significativa con los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A</p>	Movilidad Urbana	Desplazamiento peatonal	Flujo peatonal	Observación/ Encuesta	Ficha de observación/ Cuestionario
								Tiempo promedio de desplazamiento		
								Sección de veredas		
			Desplazamiento vehicular				Flujo vehicular	Observación/ Encuesta	Ficha de observación/ Cuestionario	
Tiempo promedio de viaje										
Sección vial										
Espacio Público	Condiciones sociales	<p>¿Cuáles son las estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril sector A</p>	<p>Las estrategias en los espacios públicos influyen de forma significativa con el comportamiento de la movilidad urbana de la Urb. 21 de abril zona A</p>	Espacio Público	Condiciones sociales	Actividades culturales	Encuesta	Cuestionario		
						Actividades sociales				
Movilidad Urbana	Infraestructura Vial			Movilidad Urbana	Infraestructura Vial	Paraderos	Observación	Ficha de		
						Estacionamientos				
						Condiciones de pavimentos				

			abril zona A?				Correcta señalización y semaforización vial		observación
--	--	--	---------------	--	--	--	---	--	-------------

ANEXO 2: Cuadro de operacionalización de variable 1

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
MOVILIDAD URBANA	Según (Costa, 2016), se trata del acto o necesidad de desplazamiento de un punto a otro en una urbe que permite la accesibilidad, y oportunidad de servicios; se realiza a través de los sistemas de traslado vía peatonal o de transporte no motorizado y motorizado en consecuencia este mismo está ligado al uso del suelo. Según (Urquizo 2017) sostiene que la movilidad	La variable de movilidad urbana se operacionalizó en 3 dimensiones: desplazamiento peatonal, desplazamiento vehicular e infraestructura vial, para medir las dimensiones se usó el instrumento cuestionario y entrevistas	Desplazamiento peatonal	• Flujo peatonal
				• Tiempo promedio de desplazamiento
				• Sección de veredas
			Desplazamiento vehicular	• Flujo vehicular
				• Tiempo promedio de viaje
				• Medio de transporte
			Infraestructura Vial	• Sección de calzada
				• Paraderos
				• Estacionamientos
• Condiciones de pavimentos				

	se refiere al desplazamiento del usuario de un punto a otro, y no al sistema de movilidad que usa el usuario para trasladarse.			<ul style="list-style-type: none"> • Correcta señalización y semaforización vial
VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
ESPACIO PÚBLICO	<p>Carrión, F (2007) conceptualiza al espacio público como el lugar que define la vida o uso colectiva, es el lugar de reconocimiento social siendo el lugar de encuentro por excelencia y donde se construye la identidad social, donde su representación logra trascender el tiempo y el espacio.</p> <p>Gehl, (2014) establece que los espacios públicos sean utilizados por la sociedad, con una equivalencia cultural propia del área y un óptimo bienestar para la</p>	<p>La variable de espacio público se operacionalizó en 3 dimensiones: condiciones físicas, condiciones sociales y accesibilidad para medir las dimensiones se usó el instrumento cuestionario y entrevistas</p>	Condiciones físicas	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiliario
				<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad
				<ul style="list-style-type: none"> • Áreas verdes
			Condiciones sociales	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades culturales
				<ul style="list-style-type: none"> • Actividades sociales
			Accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño inclusivo (rampas)
<ul style="list-style-type: none"> • Facilidad de acceso 				

ANEXO 3: Cuadro de operacionalización de variable 2

	buena calidad de vida, desarrollándose actividades de intercambio			<ul style="list-style-type: none">• señalización
--	---	--	--	--

ANEXO 4: Cuestionario

		CUESTIONARIO			
El presente cuestionario tiene como finalidad recopilar información de manera anónima referente a la interacción de los pobladores o visitantes de la Urb. 21 de abril zona A. Su opinión nos será de gran utilidad para poder realizar el proyecto de investigación.					
EDAD:		SEXO:	M	F	OCUPACIÓN:
INSTRUCCIÓN: Marque con una X la opción que considere correcta					
Indicador: Flujo peatonal					
P1	1. Cuando usted camina por las veredas y espacios públicos ¿considera que su recorrido es despejado y sin obstáculos?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
P2	2. Considera usted que las veredas existentes permiten el desplazamiento de personas con discapacidad?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
Indicador: Tiempo promedio de desplazamiento					
P3	3. Considera que el tiempo que se demora en recorrer a pie desde su vivienda hasta el paradero es el adecuado?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
Indicador: Sección de veredas (estado de la vereda)					
P4	4. ¿Considera usted que el ancho de las veredas es el apropiado para caminar?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
P5	5. ¿Como considera usted que se encuentra el estado actual de las veredas?				
	() Muy buena	() Buena	() Regular	() Mala	
Indicador: Flujo vehicular					
P6	6. ¿Considera que la señalización vial y semaforización dentro de las calles de la urbanización es la correcta?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
P7	7. ¿Considera que, dentro de la urbanización los conductores respetan las señales de tránsito?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
Indicador: Tiempo promedio de viaje					
P8	8. Cuando sube a su movilidad diaria (mototaxis, colectivos, autos particulares) ¿Considera que el diseño de las calles de la urbanización le permite llegar a su destino a tiempo?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
Indicador: Medio de transporte					
P9	9. ¿Considera que el transporte actual (mototaxis, colectivos, autos particulares) satisface sus necesidades?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
P10	10. ¿Considera que es necesario implementar paraderos para el transporte público?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
Indicador: Actividades culturales					
P11	11. ¿Considera que los espacios públicos (parques, losas deportivas) cuentan con las áreas y mobiliarios necesarios para realizar diversas actividades (culturales, recreativas, ocio, descanso, etc.)?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
P12	12. ¿Participa regularmente de las actividades o eventos que se realizan en los espacios públicos?				
	() SI	() No	() A veces	() Nunca	
P13	13. ¿Dónde se realizan estas actividades generalmente?				
	() parques	() losas deportivas	() calles o pistas	() Ninguna	
Indicador: Actividades sociales					
P14	14. ¿Considera que el diseño de los espacios públicos destinados a parques incentiva a visitarlos con frecuencia?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
P15	15. ¿Considera que los espacios públicos destinados como losas deportivas se encuentran en buen estado para su correcto funcionamiento?				
	() Completamente de acuerdo	() De acuerdo	() En desacuerdo	() Completamente en desacuerdo	
P16	16. ¿Qué otras actividades se realizan en las losas deportivas?				
	() Actividades culturales	() Reuniones vecinales	() Ferias de comida y venta	() fiestas, eventos sociales	

ANEXO 5: Ficha de observación L-01

	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023	VARIABLE: Espacio público	NÚMERO DE FICHA: L-01
	OBJETIVO: Conocer el estado actual de los espacios públicos de la urb. 21 de abril sector A	DIMENSIÓN: Condiciones físicas	INDICADOR: Uso de suelo – mobiliario urbano - áreas verdes

PLANO DE USOS DE SUELOS			
Foto: de plano de usos de suelo			

INDICADOR: MOBILIARIO URBANO			
Foto: de bote de basura	Botes de basura	Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación		Bueno
			Regular
			Malo
Foto: de teléfono público	Teléfonos públicos	Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación		Bueno
			Regular
			Malo
Foto: de banca	Bancas	Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación		Bueno
			Regular
			Malo

TIPOS DE USO DE SUELO		
USOS DE SUELO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Vivienda 		
Zona de recreación pública 		
Educación 		
Salud 		
Comercio 		
Otros usos 		
Sin uso 		

INDICADOR: AREAS VERDES (TIPOS DE ARBUSTOS)			
Foto: de Arbusto 1		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación		Bueno
			Regular
			Malo
Foto: de Arbusto 2		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación		Bueno
			Regular
			Malo

ANEXO 6: Ficha de observación L-02

	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023	VARIABLE: Espacio público	NÚMERO DE FICHA: L-02
	OBJETIVO: Conocer el estado actual de los espacios públicos de la urb. 21 de abril sector A	DIMENSIÓN: Accesibilidad	INDICADOR: Diseño inclusivo – facilidad de acceso – señalización

INDICADOR: DISEÑO INCLUSIVO			
Foto: Rampa		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Buena	
		Regular	
Mala			
Foto: Rampa		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Buena	
		Regular	
Mala			
Foto: Piso podáctil		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Buena	
		Regular	
Mala			

INDICADOR: SEÑALIZACIONES			
Foto: Paso peatonal		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Buena	
		Regular	
Mala			
Foto: Señalizaciones verticales		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Buena	
		Regular	
Mala			
Foto: Estacionamientos de discapacitados		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Buena	
		Regular	
Mala			

INDICADOR: FACILIDAD DE ACCESO			
Foto: de vereda	Foto: de calzada	Foto: de cruces peatonales	Observaciones

ANEXO 7: Ficha de observación L-03

	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023	VARIABLE: Movilidad urbana	NÚMERO DE FICHA:	L-03
	OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A.	DIMENSIÓN: Desplazamiento peatonal	INDICADOR: Flujo peatonal- tiempo promedio de desplazamiento –sección veredas	

<p>PLANO DE UBICACIÓN</p> <div style="text-align: right; margin-bottom: 10px;">  </div> <div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <p>Foto: de plano de ubicación</p> </div>	<p>INDICADOR: FLUJO PEATONAL</p> <p>OBSERVACIÓN SEMANAL</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: small;"> <thead> <tr> <th>HORARIO</th> <th>DÍA 1</th> <th>DÍA 2</th> <th>DÍA 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Mañana 7:00-11:00 am</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Tarde 2:00-6:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Noche 7:00-11:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	Mañana 7:00-11:00 am				Tarde 2:00-6:00 pm				Noche 7:00-11:00 pm			
HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3														
Mañana 7:00-11:00 am																	
Tarde 2:00-6:00 pm																	
Noche 7:00-11:00 pm																	

<p>INDICADOR: SECCIÓN DE VEREDAS</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: top;"> <p>SECCIÓN LONGITUDINAL</p> <div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <p>Foto: de sección longitudinal</p> </div> </td> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: top;"> <p>SECCIÓN TRANSVERSAL</p> <div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <p>Foto: de sección transversal</p> </div> </td> </tr> </table>	<p>SECCIÓN LONGITUDINAL</p> <div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <p>Foto: de sección longitudinal</p> </div>	<p>SECCIÓN TRANSVERSAL</p> <div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <p>Foto: de sección transversal</p> </div>	<p>INDICADOR: TIEMPO POMEDIO DE DESPLAZAMIENTO</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th>TIPO DE USUARIO</th> <th colspan="2">DIA 1</th> <th colspan="2">DIA 2</th> <th colspan="2">DIA 3</th> </tr> <tr> <th>Horario</th> <th>Niños</th> <th>Jóvenes</th> <th>Niños</th> <th>Jóvenes</th> <th>Niños</th> <th>Jóvenes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Mañana 7:00 – 11:00 am</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> </tr> <tr> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Tarde 2:00 – 6:00 pm</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> </tr> <tr> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Noche 7:00-10:00 pm</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> <td>Adultos</td> <td>Adulto mayores</td> </tr> <tr> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> <td>Niños</td> <td>Jóvenes</td> </tr> </tbody> </table>	TIPO DE USUARIO	DIA 1		DIA 2		DIA 3		Horario	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Mañana 7:00 – 11:00 am	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Tarde 2:00 – 6:00 pm	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Noche 7:00-10:00 pm	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes
<p>SECCIÓN LONGITUDINAL</p> <div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <p>Foto: de sección longitudinal</p> </div>	<p>SECCIÓN TRANSVERSAL</p> <div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <p>Foto: de sección transversal</p> </div>																																																							
TIPO DE USUARIO	DIA 1		DIA 2		DIA 3																																																			
Horario	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes																																																		
Mañana 7:00 – 11:00 am	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores																																																		
	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes																																																		
Tarde 2:00 – 6:00 pm	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores																																																		
	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes																																																		
Noche 7:00-10:00 pm	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores	Adultos	Adulto mayores																																																		
	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes	Niños	Jóvenes																																																		

ANEXO 8: Ficha de observación L-04

	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023	VARIABLE: Movilidad urbana	NÚMERO DE FICHA:	L-04
	OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A	DIMENSIÓN: Desplazamiento vehicular	INDICADOR: Flujo vehicular - tiempo promedio de viaje –medio de transporte	

<p>PLANO DE UBICACIÓN</p>  <p style="font-size: x-small;">Foto: de plano de ubicación</p>	<p>TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE</p> <p>OBSERVACIÓN SEMANAL</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">HORARIO</th> <th style="width: 20%;">DÍA 1</th> <th style="width: 20%;">DÍA 2</th> <th style="width: 20%;">DÍA 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mañana 7:00 - 11:00 am</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tarde 2:00 - 6:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Noche 7:00 - 11:00 pm</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	Mañana 7:00 - 11:00 am				Tarde 2:00 - 6:00 pm				Noche 7:00 - 11:00 pm			
HORARIO	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3														
Mañana 7:00 - 11:00 am																	
Tarde 2:00 - 6:00 pm																	
Noche 7:00 - 11:00 pm																	

INDICADOR: FLUJO VEHICULAR							
Horario	Medio de transporte	Día 1		Día 2		Día 3	
		Circulando	Estacionado	Circulando	Estacionado	Circulando	Estacionado
Mañana 7:00 – 11:00 am	Microbús						
	Colectivo						
	Auto						
	Moto lineal						
	Mototaxi						
Tarde 2:00 – 6:00 pm	Bicicleta						
	Microbús						
	Colectivo						
	Auto						
	Moto lineal						
Noche 7:00 – 10:00 pm	Mototaxi						
	Bicicleta						
	Microbús						
	Colectivo						
	Auto						

INDICADOR: MEDIO DE TRANSPORTE			
Foto: de colectivo		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
		Malo	
Foto: de combi		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
		Malo	
Foto: de mototaxi		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
		Malo	

ANEXO 9: Ficha de observación L-05

	TÍTULO: Comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos de la urb.21 de abril zona a y estrategias de mejoras, Chimbote 2023		VARIABLE: Movilidad urbana	NÚMERO DE FICHA:	L-05
	OBJETIVO: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A		DIMENSIÓN: Infraestructura vial	INDICADOR: Paraderos-estacionamientos-pavimentos – señalización y semaforización vial	

INDICADOR: PARADEROS			
Foto: paraderos		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
Malo			
Foto: paraderos		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
Malo			
Foto: paraderos		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
Malo			

INDICADOR: ESTACIONAMIENTOS			
Foto: Estacionamientos		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
Malo			
Foto: Estacionamientos		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
Malo			
Foto: Estacionamientos		Funcional	
		No Funcional	
	Estado de conservación	Bueno	
		Regular	
Malo			

INDICADOR: PAVIMENTOS Y SEMAFORIZACIÓN VIAL		
Foto: de pavimentos	Observaciones	Foto: de semaforización vial
	Observaciones	

ANEXO 10: Validación de instrumentos

Carta de presentación

Arquitecto:

Presente:

**Asunto: Validación de encuesta y ficha
de observación**

Me es grato comunicarme con usted para expresarle un saludo cordial y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la facultad de arquitectura, en la sede Chimbote, promoción 2023, sección C1, recorro a su digna persona para solicitar que evalúe los instrumentos denominados: cuestionario y ficha de observación, para cuyo efecto adjunto los documentos que se requiere para validar a través de juicio de experto, es imprescindible contar con la aprobación de dichos instrumentos para poder aplicar, se ha considerado conveniente recurrir a usted, por su connotada experiencia en el tema, así mismo sus observaciones y recomendaciones como juez de validación, serán de gran ayuda para la elaboración final de nuestro instrumento de investigación.

El expediente de validación contiene:

- Carta de presentación
- Anexo 2 (Certificado de validez de contenido de los instrumentos)
- Matriz de operacionalización de las variables
- Instrumentos

Agradeciendo de antemano, y expresándole mi sentimiento y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispone a la presente.

Atentamente.



Acosta Pastor Jose Jhonatan

ANEXO 11: Evaluación por juicio de expertos



Anexo 2

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Método para la medición de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb.21 de abril zona A, Chimbote 2023". 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:	Leogilda Avalos Gamez		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Educativa		
Institución donde labora:	UTP		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()		
	Más de 5 años ()		
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

Nombre de la Prueba:	• Cuestionario para la medición de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A
	• Ficha de observación para la recopilación de información de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A
Autor:	Acosta Pastor, Jose Jhonatan
Procedencia:	Chimbote
Administración:	Ciudadanos
Tiempo de aplicación:	20 minutos (cuestionario)
Ámbito de aplicación:	Urb. 21 de abril zona A
Significación:	El cuestionario consta de 16 ítems distribuidos en 3 dimensiones: la primera dimensión, desplazamiento peatonal, con 5 ítems, la segunda dimensión, desplazamiento vehicular, con 5 ítems y la tercera dimensión, condiciones sociales, con 6 ítems y para ello se empleó respuestas mixtas.
	La ficha de observación esta distribuido en 5 dimensiones: la primera dimensión, condiciones físicas, la segunda dimensión, accesibilidad, la tercera dimensión, desplazamiento peatonal, la cuarta dimensión, desplazamiento vehicular, la quinta dimensión, infraestructura vial.

4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Movilidad urbana	Desplazamiento peatonal	El desplazamiento peatonal trata de que las personas efectúen su traslado a pie, sin embargo, las personas que utilicen elementos como bastones, andadores, silla de ruedas y patines están incluidos en este grupo (Organización Mundial de la Salud, 2013)
	Desplazamiento vehicular	El desplazamiento vehicular, está basado por 4 factores, el tiempo empleado, precio, confort y condiciones de seguridad. (Lozano, Torres y Antun, 2013)
Espacio público	Condiciones sociales	Espacio de integración social y coexistencia entre los ciudadanos, aunque en algunas ocasiones existen problemas en la convivencia debido diferentes factores como el tipo de usuario que dependerá de su raza, economía y educación. (Ramírez, 2020)

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario y la ficha de observación **para la medición y recopilación de datos para la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A** elaborado por Acosta Pastor, Jose Jhonatan 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.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

PRIMER INSTRUMENTO - CUESTIONARIO
Dimensiones

- **Primera dimensión:** Desplazamiento peatonal
- **Objetivos de la Dimensión:** Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Flujo peatonal	1. Cuando usted camina por las veredas y espacios públicos ¿considera que su recorrido es despejado y sin obstáculos?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	2. ¿Considera usted que las veredas existentes permiten el desplazamiento de personas con discapacidad?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de desplazamiento	3. ¿Considera que el tiempo que se demora en recorrer a pie desde su vivienda hasta el paradero es el adecuado?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Sección de veredas (estado de la vereda)	4. ¿Considera usted que el ancho de las veredas es el apropiado para caminar?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	5. ¿Como considera usted que se encuentra el estado actual de las veredas?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- Segunda dimensión: **Desplazamiento vehicular**
- **Objetivos de la Dimensión:** Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Flujo vehicular	6. ¿Considera que la señalización vial y semaforización dentro de las calles de la urbanización es la correcta?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	7. ¿Considera que, dentro de la urbanización los conductores respetan las señales de tránsito?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de viaje	8. Cuando sube a su movilidad diaria (mototaxis, colectivos, autos particulares) ¿Considera que el diseño de las calles de la urbanización le permite llegar a su destino a tiempo?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Medio de transporte	9. ¿Considera que el transporte actual (mototaxis, colectivos, autos particulares) satisface sus necesidades?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	10. ¿Considera que es necesario implementar paraderos para el transporte público?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- **Tercera dimensión:** Condiciones sociales
- **Objetivos de la Dimensión:** Proponer estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Actividades sociales	11. ¿Considera que los espacios públicos (parques, losas deportivas) cuentan con las áreas y mobiliarios necesarios para realizar diversas actividades (culturales, recreativas, ocio, descanso, etc.)?	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
	12. ¿Participa regularmente de las actividades o eventos que se realizan en los espacios públicos?	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
	13. ¿Dónde se realizan estas actividades generalmente?	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
Actividades culturales	14. ¿Considera que el diseño de los espacios públicos destinados a parques incentiva a visitarlos con frecuencia?	1	2	3	✗	1	2	3	4	1	2	3	4	
	15. ¿Considera que los espacios públicos destinados como losas deportivas se encuentran en buen estado para su correcto funcionamiento?	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
	16. ¿Qué otras actividades se realizan en las losas deportivas?	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	



Firma y sello del evaluador
DNI:32991056

ANEXO 12: Evaluación por juicio de expertos



Anexo 2

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Método para la medición de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb.21 de abril zona A, Chimbote 2023". 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:	Mg. Carrera Soria, Edwin		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Educativa		
Institución donde labora:	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

Nombre de la Prueba:	<ul style="list-style-type: none">• Cuestionario para la medición de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A• Ficha de observación para la recopilación de información de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A
Autor:	Acosta Pastor, Jose Jhonatan
Procedencia:	Chimbote
Administración:	Ciudadanos
Tiempo de aplicación:	20 minutos (cuestionario)
Ámbito de aplicación:	Urb. 21 de abril zona A
Significación:	<p>El cuestionario consta de 16 ítems distribuidos en 3 dimensiones: la primera dimensión, desplazamiento peatonal, con 5 ítems, la segunda dimensión, desplazamiento vehicular, con 5 ítems y la tercera dimensión, condiciones sociales, con 6 ítems y para ello se empleó respuestas mixtas.</p> <p>La ficha de observación esta distribuido en 5 dimensiones: la primera dimensión, condiciones físicas, la segunda dimensión, accesibilidad, la tercera dimensión, desplazamiento peatonal, la cuarta dimensión, desplazamiento vehicular, la quinta dimensión, infraestructura vial.</p>

4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Movilidad urbana	Desplazamiento peatonal	El desplazamiento peatonal trata de que las personas efectúen su traslado a pie, sin embargo, las personas que utilicen elementos como bastones, andadores, silla de ruedas y patines están incluidos en este grupo (Organización Mundial de la Salud, 2013)
	Desplazamiento vehicular	El desplazamiento vehicular, está basado por 4 factores, el tiempo empleado, precio, confort y condiciones de seguridad. (Lozano, Torres y Antun, 2013)
Espacio público	Condiciones sociales	Espacio de integración social y coexistencia entre los ciudadanos, aunque en algunas ocasiones existen problemas en la convivencia debido diferentes factores como el tipo de usuario que dependerá de su raza, economía y educación. (Ramírez, 2020)

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario y la ficha de observación **para la medición y recopilación de datos para la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A** elaborado por Acosta Pastor, Jose Jhonatan 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.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

PRIMER INSTRUMENTO - CUESTIONARIO
Dimensiones

- **Primera dimensión:** Desplazamiento peatonal
- **Objetivos de la Dimensión:** Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos

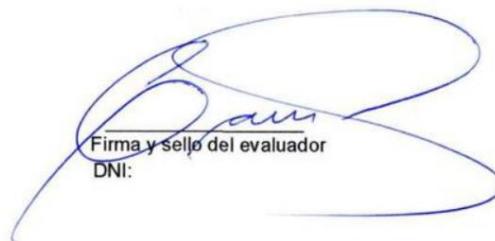
Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Flujo peatonal	1. Cuando usted camina por las veredas y espacios públicos ¿considera que su recorrido es despejado y sin obstáculos?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	2. ¿Considera usted que las veredas existentes permiten el desplazamiento de personas con discapacidad?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de desplazamiento	3. ¿Considera que el tiempo que se demora en recorrer a pie desde su vivienda hasta el paradero es el adecuado?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Sección de veredas (estado de la vereda)	4. ¿Considera usted que el ancho de las veredas es el apropiado para caminar?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	5. ¿Como considera usted que se encuentra el estado actual de las veredas?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- **Segunda dimensión: Desplazamiento vehicular**
- **Objetivos de la Dimensión:** Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Flujo vehicular	6. ¿Considera que la señalización vial y semaforización dentro de las calles de la urbanización es la correcta?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	7. ¿Considera que, dentro de la urbanización los conductores respetan las señales de tránsito?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de viaje	8. Cuando sube a su movilidad diaria (mototaxis, colectivos, autos particulares) ¿Considera que el diseño de las calles de la urbanización le permite llegar a su destino a tiempo?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Medio de transporte	9. ¿Considera que el transporte actual (mototaxis, colectivos, autos particulares) satisface sus necesidades?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	10. ¿Considera que es necesario implementar paraderos para el transporte público?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- **Tercera dimensión:** Condiciones sociales
- **Objetivos de la Dimensión:** Proponer estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Actividades sociales	11. ¿Considera que los espacios públicos (parques, losas deportivas) cuentan con las áreas y mobiliarios necesarios para realizar diversas actividades (culturales, recreativas, ocio, descanso, etc.)?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	12. ¿Participa regularmente de las actividades o eventos que se realizan en los espacios públicos?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	13. ¿Dónde se realizan estas actividades generalmente?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Actividades culturales	14. ¿Considera que el diseño de los espacios públicos destinados a parques incentiva a visitarlos con frecuencia?	1	2	3	X	1	2	3	4	1	2	3	4	
	15. ¿Considera que los espacios públicos destinados como losas deportivas se encuentran en buen estado para su correcto funcionamiento?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	16. ¿Qué otras actividades se realizan en las losas deportivas?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	



Firma y sello del evaluador
DNI:

SEGUNDO INSTRUMENTO -FICHA DE OBSERVACIÓN
Dimensiones

- **Primera dimensión:** Condiciones físicas
- **Objetivos de la Dimensión:** Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de Abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Usos de suelo	• Tipo de usos de suelo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Cantidad	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Porcentaje	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Mobiliario	• Tipos de mobiliarios	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Áreas verdes	• Tipos de áreas verdes	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- **Segunda dimensión:** Accesibilidad
- **Objetivos de la Dimensión:** Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Diseño inclusivo (rampas)	• Tipos de diseño inclusivo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Facilidad de acceso	• Tipos de diseño inclusivo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Señalización	• Tipos de diseño inclusivo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- Tercera dimensión: **Desplazamiento peatonal**
- Objetivos de la Dimensión: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

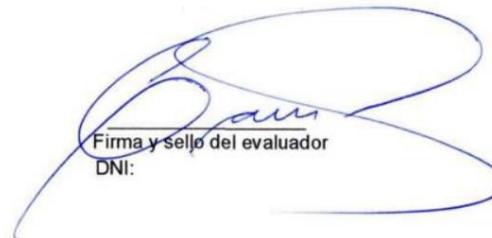
Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Flujo peatonal	• Observación semanal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de desplazamiento	• Tipo de usuario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Sección de veredas (estado de la vereda)	• Sección longitudinal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Sección transversal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- Cuarta dimensión: **Desplazamiento vehicular**
- Objetivos de la Dimensión: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Flujo vehicular	• Observación semanal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de viaje	• Observación semanal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Medio de transporte	• Tipo de transporte	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- Quinta dimensión: **Infraestructura vial**
- Objetivos de la Dimensión: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
Paraderos	• Tipos de paraderos	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
	• Estado de conservación	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
Estacionamientos	• Tipos de estacionamientos	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
	• Estado de conservación	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
Condiciones de pavimentos	• Estado de conservación	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
Correcta señalización y semaforización vial	• Tipos de señalización y semaforización vial	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	
	• Estado de conservación	1	2	3	✗	1	2	3	✗	1	2	3	✗	



Firma y sello del evaluador
DNI:

ANEXO 13: Evaluación por juicio de expertos



Anexo 2

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Método para la medición de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb.21 de abril zona A, Chimbote 2023". 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:	Juan Miguel Angulo Garcia	
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor ()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social ()
	Educativa (X)	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Educativa	
Institución donde labora:	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

Nombre de la Prueba:	<ul style="list-style-type: none"> • Cuestionario para la medición de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A • Ficha de observación para la recopilación de información de la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A
Autor:	Acosta Pastor, Jose Jhonatan
Procedencia:	Chimbote
Administración:	Ciudadanos
Tiempo de aplicación:	20 minutos (cuestionario)
Ámbito de aplicación:	Urb. 21 de abril zona A
Significación:	<p>El cuestionario consta de 16 ítems distribuidos en 3 dimensiones: la primera dimensión, desplazamiento peatonal, con 5 ítems, la segunda dimensión, desplazamiento vehicular, con 5 ítems y la tercera dimensión, condiciones sociales, con 6 ítems y para ello se empleó respuestas mixtas.</p> <p>La ficha de observación esta distribuido en 5 dimensiones: la primera dimensión, condiciones físicas, la segunda dimensión, accesibilidad, la tercera dimensión, desplazamiento peatonal, la cuarta dimensión, desplazamiento vehicular, la quinta dimensión, infraestructura vial.</p>

4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Movilidad urbana	Desplazamiento peatonal	El desplazamiento peatonal trata de que las personas efectúen su traslado a pie, sin embargo, las personas que utilicen elementos como bastones, andadores, silla de ruedas y patines están incluidos en este grupo (Organización Mundial de la Salud, 2013)
	Desplazamiento vehicular	El desplazamiento vehicular, está basado por 4 factores, el tiempo empleado, precio, confort y condiciones de seguridad. (Lozano, Torres y Antun, 2013)
Espacio público	Condiciones sociales	Espacio de integración social y coexistencia entre los ciudadanos, aunque en algunas ocasiones existen problemas en la convivencia debido diferentes factores como el tipo de usuario que dependerá de su raza, economía y educación. (Ramírez, 2020)

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario y la ficha de observación para la medición y recopilación de datos para la movilidad urbana en los espacios públicos de la Urb. 21 de abril zona A elaborado por Acosta Pastor, Jose Jhonatan 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.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

PRIMER INSTRUMENTO - CUESTIONARIO
Dimensiones

- **Primera dimensión:** Desplazamiento peatonal
- **Objetivos de la Dimensión:** Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Flujo peatonal	1. Cuando usted camina por las veredas y espacios públicos ¿considera que su recorrido es despejado y sin obstáculos?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	2. ¿Considera usted que las veredas existentes permiten el desplazamiento de personas con discapacidad?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de desplazamiento	3. ¿Considera que el tiempo que se demora en recorrer a pie desde su vivienda hasta el paradero es el adecuado?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Sección de veredas (estado de la vereda)	4. ¿Considera usted que el ancho de las veredas es el apropiado para caminar?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	5. ¿Como considera usted que se encuentra el estado actual de las veredas?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- **Segunda dimensión: Desplazamiento vehicular**
- **Objetivos de la Dimensión:** Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Flujo vehicular	6. ¿Considera que la señalización vial y semaforización dentro de las calles de la urbanización es la correcta?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	7. ¿Considera que, dentro de la urbanización los conductores respetan las señales de tránsito?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de viaje	8. Cuando sube a su movilidad diaria (mototaxis, colectivos, autos particulares) ¿Considera que el diseño de las calles de la urbanización le permite llegar a su destino a tiempo?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Medio de transporte	9. ¿Considera que el transporte actual (mototaxis, colectivos, autos particulares) satisface sus necesidades?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	10. ¿Considera que es necesario implementar paraderos para el transporte público?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- **Tercera dimensión:** Condiciones sociales
- **Objetivos de la Dimensión:** Proponer estrategias en los espacios públicos para mejorar el comportamiento de la movilidad urbana en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
Actividades sociales	11. ¿Considera que los espacios públicos (parques, losas deportivas) cuentan con las áreas y mobiliarios necesarios para realizar diversas actividades (culturales, recreativas, ocio, descanso, etc.)?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	12. ¿Participa regularmente de las actividades o eventos que se realizan en los espacios públicos?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	13. ¿Dónde se realizan estas actividades generalmente?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Actividades culturales	14. ¿Considera que el diseño de los espacios públicos destinados a parques incentiva a visitarlos con frecuencia?	1	2	3	X	1	2	3	4	1	2	3	4	
	15. ¿Considera que los espacios públicos destinados como losas deportivas se encuentran en buen estado para su correcto funcionamiento?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	16. ¿Qué otras actividades se realizan en las losas deportivas?	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	


 Firma y sello del evaluador
 DNI: 18210620

SEGUNDO INSTRUMENTO -FICHA DE OBSERVACIÓN
Dimensiones

- **Primera dimensión:** Condiciones físicas
- **Objetivos de la Dimensión:** Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de Abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Usos de suelo	• Tipo de usos de suelo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Cantidad	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Porcentaje	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Mobiliario	• Tipos de mobiliarios	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Áreas verdes	• Tipos de áreas verdes	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- **Segunda dimensión:** Accesibilidad
- **Objetivos de la Dimensión:** Conocer el estado actual de los espacios públicos de la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Diseño inclusivo (rampas)	• Tipos de diseño inclusivo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Facilidad de acceso	• Tipos de diseño inclusivo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Señalización	• Tipos de diseño inclusivo	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- Tercera dimensión: **Desplazamiento peatonal**
- Objetivos de la Dimensión: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Flujo peatonal	• Observación semanal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de desplazamiento	• Tipo de usuario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Sección de veredas (estado de la vereda)	• Sección longitudinal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Sección transversal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- Cuarta dimensión: **Desplazamiento vehicular**
- Objetivos de la Dimensión: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Flujo vehicular	• Observación semanal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Tiempo promedio de viaje	• Observación semanal	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Horario diario	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Medio de transporte	• Tipo de transporte	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	

- Quinta dimensión: **Infraestructura vial**
- Objetivos de la Dimensión: Analizar el comportamiento de la movilidad urbana en los espacios públicos en la Urb. 21 de abril sector A

Indicadores	Ítem	Claridad				Coherencia				Relevancia				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Paraderos	• Tipos de paraderos	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Estacionamientos	• Tipos de estacionamientos	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Condiciones de pavimentos	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
Correcta señalización y semaforización vial	• Tipos de señalización y semaforización vial	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	
	• Estado de conservación	1	2	3	X	1	2	3	X	1	2	3	X	


 Firma y sello del evaluador
 DNI: 18210610