



Universidad César Vallejo

ESCUELA DE POSGRADO

PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

**La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito
de Huanchaco, Trujillo 2024**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestra en Arquitectura**

AUTORA:

Daga Acevedo, Annie Brigette (orcid.org/0000-0002-0604-6005)

ASESORES:

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

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

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

TRUJILLO – PERÚ

2024



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, TARMA CARLOS LUIS ENRIQUE, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.", cuyo autor es DAGA ACEVEDO ANNIE BRIGETTE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 12.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

TRUJILLO, 07 de Julio del 2024

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
TARMA CARLOS LUIS ENRIQUE DNI: 19321480 ORCID: 0000-0003-1486-4726	Firmado electrónicamente por: LTARMA el 08-08- 2024 21:19:40

Código documento Trilce: TRI - 0800406



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, DAGA ACEVEDO ANNIE BRIGETTE estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO del programa de MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.", 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
DAGA ACEVEDO ANNIE BRIGETTE DNI: 71792733 ORCID: 0000-0002-0604-6005	Firmado electrónicamente por: ABDAGA el 15-08-2024 17:16:22

Código documento Trilce: INV - 1701785

DEDICATORIA

A Dios, que siempre me ayuda alcanzar mis metas
y me llena de muchas bendiciones.

A mi bella madre, por ser ejemplo a seguir
de una formación recta y de valores.

A mi padre, por enseñarme a ser resiliente
y competitiva en cada momento de mi vida.

AGRADECIMIENTO

A todos los profesionales que han contribuido al desarrollo académico de la presente tesis.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	ii
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. METODOLOGÍA	14
III. RESULTADOS	19
IV. DISCUSIÓN.....	24
V. CONCLUSIONES	28
VI. RECOMENDACIONES	29
REFERENCIAS.....	30
ANEXOS	36

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Prueba de Kolmogorov Smirnov de los puntajes de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico con sus respectivas dimensiones, del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.....	19
Tabla 2 Relación entre la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.	20
Tabla 3 Relación entre la infraestructura del peatón como dimensión de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.	21
Tabla 4 Relación entre la infraestructura de la bicicleta como dimensión de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.....	22
Tabla 5 Relación entre la infraestructura del transporte público como dimensión de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.....	23

RESUMEN

En los últimos años la llegada de visitantes al distrito de Huanchaco ha generado la congestión vehicular debido al sector turístico y para ello se busca reducir este efecto teniendo en cuenta la sostenibilidad. En este sentido, la presente investigación tuvo como objetivo determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024 y se determinará a través de la infraestructura del peatón, la bicicleta y el transporte público. El tipo de investigación es aplicada, con un enfoque cuantitativo y un diseño correlacional, de corte transversal, teniendo como muestra a 68 pobladores que se le aplicó una encuesta para la recolección de datos, obteniendo como resultado principal que existe una relación significativa de 0.000 entre las variables de estudio, con un coeficiente de rho Spearman de 0.564 de correlación fuerte bilateral. Se concluye que si mejora la movilidad urbana sostenible aumentará el desarrollo turístico de Huanchaco, Trujillo 2024.

Palabra clave: Movilidad urbana sostenible, desarrollo turístico, infraestructura del peatón, infraestructura de la bicicleta, infraestructura del transporte público.

ABSTRACT

In recent years, the arrival of visitors to the Huanchaco district has generated traffic congestion due to the tourism sector and to this end we seek to reduce this effect taking sustainability into account. In this sense, the present research aimed to determine how sustainable urban mobility is related to tourism development in the district of Huanchaco, Trujillo 2024 and will be determined through pedestrian, bicycle and public transportation infrastructure. The type of research is applied, with a quantitative approach and a correlational, cross-sectional design, having as a sample 68 residents who were administered a survey for data collection, obtaining as the main result that there is a significant relationship of 0.000 between the study variables, with a Spearman rho coefficient of 0.564 with strong bilateral correlation. It is concluded that if sustainable urban mobility improves, tourism development in Huanchaco, Trujillo will increase in 2024.

Keywords: Sustainable urban mobility, tourism development, pedestrian infrastructure, bicycle infrastructure, public transport infrastructure.

I. INTRODUCCIÓN

La actividad turística del distrito de Huanchaco ha experimentado un auge en los últimos años, incrementando las cifras estadísticas. En este sentido, la movilidad urbana sostenible promueve El desplazamiento y accesibilidad de las personas en tanto exploran los atractivos turísticos del distrito, siendo un factor determinante tanto para el entorno natural, sociedad y economía.

El análisis del estudio tiene como objetivo general: determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024. Y se propone como meta de desarrollo sostenible (ODS) el objetivo 11: comunidades y ciudades sostenibles, el objetivo 13: Acción por el clima tomado de la agenda 2030. La formulación del problema se plantearía de la siguiente manera ¿Cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024?

Al respecto se puede decir que el turismo cuenta con dos aspectos importantes como es el pasaje y tiempo, como la movilidad el factor que los vincula. Al momento que un individuo opta trasladarse de un lugar a otro y es probable que desee hacer un uso diferente del tiempo ya sea usar el transporte colectivo, caminar o la bicicleta, por lo cual este itinerario recorrido forma parte del turismo.

También es verdad que Huanchaco dispone de recursos turísticos (balneario, caballitos de totora, museo arqueológico Chan Chan, santuario de nuestra señora de Socorro, muelle de Huanchaco) que al ser visitados incrementan los incidentes de movilidad entre los turistas y los residentes, por lo que se necesita que se articule y se asegure la agilidad de los desplazamientos de las personas desde las perspectivas de la sostenibilidad.

Los objetivos específicos planteados en esta investigación son: (i) Determinar la relación de la infraestructura del peatón con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024 (ii) Determinar la relación de la infraestructura de la bicicleta con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024 (iii) Determinar la relación de la infraestructura del transporte público con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

Evaluando las bases teóricas de estudios internacionales referidos a la variable movilidad urbana sostenible se concuerda con los siguientes autores:

(Burrieza, 2020) expresa que la tecnología ha logrado disminuir parte de la movilidad de las personas por ejemplo al realizar algún pago en línea sin la urgencia de salir del domicilio, es por ello que, establece herramientas y técnicas para una planificación futurista que transforme los modelos de transporte contribuyendo a la movilidad sostenible.

(Cabrera, 2019) explora las características de los ciudadanos y sus problemas de desplazamiento en la ciudad indagando sobre la relación que existe entre los micros en cuanto a la calidad del entorno ciudadano y las actividades de los individuos. Su enfoque es mixto y la población estudiada involucra a los niños, adultos y los individuos con discapacidad que les dificulta trasladarse por la localidad. Se concluye que se debe proponer entornos inclusivos para todo tipo de usuario examinando el estado actual para cuantificar criterios de movilidad urbana para la ciudad.

(Galeano, 2019) su estudio está relacionado con el impacto de la movilidad urbana en los destinos turísticos, por lo que, hace una revisión por parte de la política y propone estrategias que pueden ser aplicadas en Barcelona, ya que en los últimos años las llegadas de visitantes han producido algunos desequilibrios como la congestión, el ruido y la contaminación que se asocia al sector turístico y para reducir estos efectos se ha desarrollado estrategias de movilidad urbana sostenible donde se aprecia una solución para albergar la capacidad de la oferta turística.

(Cifuentes, 2018) indica que la ciudad ha ido satisfaciendo los requerimientos de la movilidad de acuerdo a los grupos sociales dejando de lado al peatón y priorizando el desplazamiento motorizado. Para ello se estableció tres partes: la primera parte donde hace referencia al desplazamiento del peatón y sus implicaciones con el contexto urbano, la segunda parte menciona el desplazamiento mediante la caminata y los estándares de la gestión del espacio y la movilidad, por último, la tercera parte involucra diferentes entornos urbanos de desplazamiento peatonal con una adecuada planificación de la movilidad urbana tanto para los peatones como para los que se desplazan en transporte público.

(Goyes, 2018), en su tesis de maestría tuvo como finalidad establecer una propuesta de movilidad urbana sostenible para la localidad de Ambato, priorizando los modos de transporte y apuntando al desarrollo sostenible, para ello, se busca fomentar que la movilidad sea segura, accesible y equitativa, disminuyendo el uso de autos que ocasionan congestión vehicular y contaminación ambiental recuperando de esta manera el espacio público para que los individuos se consideren seguros en el momento de desplazarse a su destino.

(Sarasini et al., 2018) en su investigación hace referencia a la movilidad como un servicio que puede transformar la forma en que viajamos orientado al usuario para atender los requerimientos del transporte mediante la integración de servicios de movilidad y de esta manera proporcionar diversas recomendaciones como tener un impacto sostenible en la movilidad urbana y un rol potencial en cuanto a las actividades de gobernanza que permita desarrollar zonas urbanas sostenibles.

(Escudero, 2017) hace referencia que, en la ciudad es fundamental considerar la sostenibilidad de manera integrada entre la vida, el trabajo y la movilidad valorizando la escala humana, los espacios públicos, el transporte colectivo y el espacio del peatón para lograr experimentar nuevos caminos hacia una ciudad colectiva que permita ser compartida por todos los ciudadanos.

(Gehl, 2017) manifiesta que en pleno siglo XXI se está desarrollando un nuevo esquema de transporte colectivo donde la movilidad sea eficiente y limpia, y que permita fomentar una forma de vida activo para toda la sociedad teniendo en cuenta: la estructura para la bicicleta, peatón y transporte colectivo. El nuevo esquema se basa en tres elementos esenciales, cada uno tiene un carácter importante en el momento de desplazarse dentro de la trama urbana de una ciudad para favorecer a las caminatas donde el peatón observe la calidad de una buena infraestructura, mientras tanto, la estructura para la bicicleta debe demostrar ser completa y segura para que facilite desplazarse a todos los lugares de la localidad de forma continua y fluida, y por último, el transporte colectivo debe ofrecer un buen servicio para toda capacidad albergada demostrando ser eficiente, rápido, y amigable con el medio ambiente.

(Guerra, 2016) en su estudio de investigación hace reflexionar sobre la importancia de mejorar los diseños del transporte urbano desde un enfoque moderno, apuntando hacia la sostenibilidad y establece recomendaciones para toda América Latina donde enfrentan muchos problemas de movilidad, es por ello que, se debe abordar proyectos para un sistema integrado de transportes y políticas financieras e institucionales.

(Malasek, 2016) propone seis herramientas para que la movilidad urbana se integre con el ambiente que son: reglas más estrictas para el transporte urbano, uso de los vehículos en buen estado, adecuada planificación de una estructura urbana, alternativas para el uso del automóvil, financiamientos para los conductores y un modelo de ciudad de imagen verde, siendo el mayor desafío del transporte sostenible la disminución del uso del automóvil en zonas densamente pobladas. En la actualidad el transporte europeo del turismo representa el 73.4% del tráfico de pasajeros, por lo que, se enfoca a desarrollar un transporte urbano sostenible que permita disminuir la congestión vehicular.

(Manuel et al., 2016) menciona sobre la presencia de una relación entre el modelo de movilidad y el espacio público al enfrentarse a problemas de reactivación del espacio público por cambiar el modelo de movilidad en beneficio del transporte público, del ciclista y del peatón. El diagnóstico tuvo en cuenta la movilidad y la ocupación del espacio desarrollando una propuesta de solución para reducir el vehículo privado y la ocupación del espacio público mejorando la accesibilidad, la movilidad del peatonal y de la bicicleta de manera eficiente.

Considerando las bases teóricas de estudios nacionales referidos a la variable de la movilidad urbana sostenible se concuerda con los siguientes autores:

(Sandoval et al., 2024) en su investigación evalúa la movilidad no motorizada como medio de transporte urbano sostenible. La investigación es de tipo descriptiva, diseño transversal, su técnica es el cuestionario, su instrumento son las encuestas, su estudio es no probabilístico y su muestra es de 80 habitantes. El aporte de este estudio es que las ciclovías es una opción para la movilidad no motorizada que genera cambios en la ciudad de Cusco teniendo en cuenta el desarrollo sostenible y la agenda 2030.

(Evans, 2023) en su investigación menciona que la movilidad urbana es un vínculo de mucha importancia para la ciudad y espacios metropolitanos, es por ello que, en su discusión lo refleja como una práctica conjunta para las personas de acuerdo a sus necesidades y después reflexiona sobre el compromiso que se debe tener en cuenta con respecto a la movilidad y, por último, desarrolla un informe teórico donde analiza la implicancia de la planificación urbana.

(Bocanegra, 2022) en su tesis de maestría menciona que es deficiente la planificación de la ciudad por los impactos generados en el sistema de transporte, es por ello que, evalúa la movilidad urbana y su relación con la coordinación de espacios, por lo que, se detectó como incidencia principal el inadecuado control del vehículo motorizado y no motorizado, así como la precaria condición de las carreteras. Su investigación fue aplicada, cuantitativo, correlacional de corte transversal, su muestra es 50 individuos, su técnica es la ficha de observación y encuesta.

(Gamboa, 2022) determina la relación de la movilidad urbana sostenible con la conservación de la zona histórica de Cusco. Su análisis fue cuantitativo, no experimental, su muestra de 538 personas. Sus resultados indican que se debe ejecutar un diseño de transporte colectivo, así mismo, acondicionar las vías peatonales y las ciclovías mejorando la estructura vial para obtener una movilidad en cuanto a la preservación del paisaje histórico con el medio ambiente otorgando un adecuado nivel de vida para todos los individuos.

(Arana, 2021) expresa que la informalidad del crecimiento de la localidad influye en la red de transporte, es por ello que, analiza la movilidad urbana como una causa que incide en el crecimiento urbano insostenible de la localidad. Su análisis es de método descriptivo – explicativo que permite observar el incremento de la movilidad urbana y su efecto en la ciudad. Se concluye que guarda relación entre la variable uno y el aumento poblacional con un porcentaje del 54% siendo la movilidad motorizada un medio principal de desplazamiento.

(Torres, 2021) determina que la movilidad urbana es relevante en el planeamiento urbano de la localidad. Su investigación es de enfoque mixto, su diseño descriptivo – explicativo y tiene como aporte fundamental que la ciudad se debe diseñar teniendo como prioridad a la persona y su desplazamiento de acuerdo a los criterios establecidos para desarrollar una movilidad sostenible en el planeamiento urbano.

(Chiara, 2020) determina que el uso de bicicleta incide en el desarrollo sostenible de Lima Metropolitana. Su investigación es no experimental observacional, su diseño correlacional, causal, su enfoque es cuantitativo, su muestra 61 habitantes. Se evidencia que la movilidad urbana no motorizada involucra una adecuada accesibilidad y conexión en el transporte público dotándose de una buena infraestructura ciclo vial dando seguridad y vinculando aspectos ambientales, económicos y sociales en las personas que usen este medio de transporte.

(Poma, 2020) evalúa la movilidad urbana sostenible que se busca adicionaren Lima a través de diferentes desafíos que limitan al escenario de estudio, para ello, es necesario tener datos relevantes de todos los componentes que se involucran en el momento de cumplir con los propósitos y comprender su relación entre ellos. De esta manera se logra integrar soluciones a los problemas de movilidad urbana de forma sencilla y práctica.

(Miranda, 2019) expresa que la situación de la movilidad es crítica por la congestión vehicular, la pérdida de tiempo, la inseguridad, la contaminación entre otros problemas que no toman en cuenta al peatón, ciclista, motociclistas teniendo la gobernanza del transporte un enfoque pro – inversión que prioriza a mega proyectos de carreteras por lo que, está sujeto a los peajes de los vehículos motorizados dejando de lado a los demás medios de transporte por lo que, aún no se cuenta con inversiones para desarrollar una movilidad sustentable en todo el país ni siquiera las municipalidades ponen como prioridad opciones sostenibles dentro de la ciudad.

(Reque, 2019) enfoca su investigación en los problemas del exceso del parque automotriz, declive del espacio, venta ambulante y propone una solución vial de acuerdo con las demandas de la comunidad en un marco del centro histórico de Chiclayo que garantiza un modelo sostenible para todos los pobladores.

De acuerdo con las bases teóricas de estudios internacionales referidos a la variable del desarrollo turístico se concuerda con los siguientes autores:

(Chan et al. , 2024) en su estudio impulsa a las autoridades a considerar la importancia del turismo, junto con las entidades gubernamentales que necesitan comprender la dinámica local y aprovechar al máximo sus características y así poder crear políticas que beneficien y minimicen el riesgo de problemas socioeconómicos y ambientales. Su enfoque es cuantitativo y el contexto estudiado fue Escocia, Noruega e Islandia.

(Chávez, 2024) menciona que el turismo está ligado con el desarrollo en el mundo ya que muchos turistas viajan cada año y esto influye de manera positiva al desarrollo turístico de la ciudad que cuenta con recursos culturales y naturales. El lugar de estudio es México y plantea seguir los objetivos trazados en la agenda 2030 para proponer compromisos que contribuyan a la sociedad y el entorno natural.

(Lattman & Otsuka, 2024) hace referencia que, la planificación del transporte se optimiza con la eficiencia de medios de transporte urbano basándose en el desarrollo de los tiempos y del viaje que son impulsores del transporte para ser atractivos por los ciudadanos. Este artículo aborda el desarrollo de la movilidad urbana hacia una transición del transporte sostenible con información de entornos de Europa, Asia y Australia, se expresa que los modos de transporte como la marcha de pie y transporte público con diferentes contribuciones de grupos de ciudadanos involucran a las personas mayores, viajeros, turistas, escolares abordando una planificación local y regional para promover una transición en el transporte sostenible a través de un estudio exhaustivo de las prácticas de planificación que toma en cuenta el transporte y los cambios infraestructurales y tecnológicos.

(Pagoni & Papatheodorou, 2024) expresa que, la movilidad trata sobre aspectos ambientales, sociales, económicos y culturales manifestando la práctica de soluciones sostenibles y la implementación de esquemas que promueven la movilidad urbana como: bicicletas, patines eléctricos, por ello, se debe brindar opciones de movilidad inteligentes y sostenibles a los turistas.

(Contreras, 2023) menciona que, el turismo es fundamental para los países de América Latina por su diversidad geográfica que favorece a generar diversos tipos de actividades teniendo un impacto en la gestión ambiental y desarrollo económico. Se propuso profundizar en un método llamado PRISMA que sintetiza información importante, en cuanto a sus resultados se obtuvo que existe un aumento en el turismo donde los operadores turísticos crean innovaciones y mejoras en el desarrollo de una riqueza natural demostrando tener un enfoque diversificado de la oferta turística y la permanencia de los recursos ecológicos. Se concluye que, el turismo de América Latina se encuentra en constante aumento y transformación por lo que, se debe aprovechar el potencial turístico para brindar experiencias inolvidables y contribuir al desarrollo del medio ambiente.

(Hacia et al., 2023) analiza los resultados sobre la logística urbana con la zona turística urbana y los resultados e implicancias para prácticas comerciales en relación a combustibles alternativos para el transporte y ahorro energético con nuevos modelos de negocio, teniendo en cuenta que el turismo debe definir nuevas reglas de convivencia.

(Hussain et al., 2023) desarrolla un marco basado en indicadores para evaluar la sostenibilidad de la movilidad inteligente y sostenible del turismo en las áreas rurales identificando la superposición de un indicador clave de desempeño entre el turismo rural y la movilidad y como los servicios de movilidad ecológica pueden mejorar el turismo rural sostenible. Se concluye que la fijación de objetivos y el desempeño de los proyectos sobre movilidad y turismo sostenible en comunidades rurales se apoyan entre sí y aportan a la consecución de los ODS.

(Mantero, 2023) aborda temas del turismo y la movilidad de residentes a nivel local y regional centrándose en seis islas de la comunidad europea. El análisis evidencia que el turismo y transporte tienen un impacto acumulativo relevante a nivel cuantitativo para mantener la viabilidad ecológica y financiero a largo plazo y de esta manera pueda contribuir activamente al turismo y la movilidad en los destinos afrontando el desafío de la estacionalidad y la gestión de los recursos locales impulsando la innovación hacia un futuro sostenible.

(Ariza et al., 2022) menciona que, es necesario evaluar la viabilidad del transporte colectivo Valledupar y la viabilidad de promover el turismo como un aspecto clave y proteger el entorno natural. La movilidad incluye diversas disciplinas y perspectiva, entre las cuales es crucial considerar el factor social, político, económico, la infraestructura, la tecnología y gestión territorial. Su investigación es correlacional y su desarrollo de estudio es en Colombia – Valledupar.

(Crotti et al., 2022) menciona que en los últimos tiempos el ciclo turismo ha mostrado muchos beneficios para la planificación urbana entre la accesibilidad, uso de la tierra y capacidad de viaje, por lo tanto, los medios de transporte como: autobuses, metro, tranvía y trenes pueden promover la sostenibilidad hasta que el uso de estos medios de transporte público sea compatible con el ciclo turismo. Desde una perspectiva política y de gestión el estudio da varias ideas sobre la interacción entre el ciclo turismo urbano y los medios de transporte.

(Jonsson, 2022) contribuye a una mejor comprensión de como las ciudades pueden influir en el desarrollo turístico y urbano con la integración de políticas que influyen en el turismo y procesos de planificación urbana. Se tomo en cuenta las entrevistas semi estructuradas con las partes interesadas de municipios, academias y organizaciones de gestión de destinos en la ciudad respectiva, por lo tanto, es planificar cómo será el turismo en el futuro y que desafíos afrontaremos, por ello, se requiere una variedad de conocimientos disciplinarios, habilidades y mandatos.

(Kuzmicz et al., 2022) aborda el problema de sistemas de transporte en áreas remotas dado por una población dispersa, con el fin de identificar y evaluar las perspectivas para desarrollar soluciones de movilidad innovadoras para residentes y turistas en áreas remotas que apunten al desarrollo sostenible.

(Farmaki et al., 2021) da a conocer su postura crítica de seis grupos europeos identificando intereses y comparando su clasificación en cuanto a las medidas de movilidad adecuada, tomando en cuenta a la sociedad y el medio ambiente o sociedad y movilidad que se puede seguir desarrollando y adaptando a necesidades específicas.

(Hassan et al., 2021) explora los problemas y las soluciones que puede mejorar el sector del transporte, debido a la falta de sustentabilidad del transporte en Líbano. Se utilizó cuestionarios y entrevistas para la recolección de los resultados y finalmente estableció sugerencias específicas para mejorar el transporte en la promoción del desarrollo sostenible público.

(Zamparini, 2021) menciona que el aumento del turismo y la movilidad están ligados con el desarrollo sostenible a través de los estudios de diferentes países guardando una relación con el transporte, turismo y sostenibilidad en coordinación con las políticas del gobierno en turno, dando a conocer sobre la relación del transporte que existe en el aspecto económico, social y ambiental y su interacción con otros sectores políticos.

(Zamparini & Serena, 2021) manifiesta que las autoridades políticas deben comprometerse con los proyectos del turismo y la industria del transporte siempre y cuando se tenga presente el desarrollo sostenible para evitar impactos negativos en el medio ambiente, satisfaciendo de esta manera al turista y población en general.

(Tan & Ismail, 2020) orienta su investigación al turismo y el transporte en un contexto de sostenibilidad, para ello establece una relación entre el transporte y el turismo con el fin de satisfacer las necesidades del turista, siendo parte fundamental el transporte como industria del turismo en cuanto a sus viajes de origen – destino y viceversa. Este sistema de transporte debe tener en cuenta la planificación urbana de la ciudad haciendo uso del diseño vial y de estrategias conociendo la situación actual de la ciudad para prevenir futuros problemas y apuntar de forma sostenible al desarrollo turístico reduciendo los impactos negativos.

(Hopkins, 2019) en su investigación expresa una interrelación del transporte y la movilidad turística, que impulsa al turismo y el transporte sostenible, abordar nuevas innovaciones tecnológicas en cuanto a su infraestructura, lo que contribuye a tener una sostenibilidad en la industria y el transporte.

(Maghraoui et al., 2019) utiliza diferentes perspectivas de complejidad sobre la movilidad urbana y sus fundamentos para diseñar un modelo conceptual de viajero. La calidad de una experiencia de viaje depende de una estrategia de movilidad

urbana considerando el espacio y tiempo teniendo en cuenta los conceptos relevantes al momento de diseñar la movilidad urbana.

(Lazarević & Janjušević, 2016) analiza el financiamiento e instrumentos que se deben implementar en el transporte sostenible del sector turístico para dirigir a un adecuado desarrollo urbano. El artículo se refiere al proyecto implementado por un PNUD (programa de las naciones unidas para el desarrollo) donde destaca el plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) y evolución urbana creando estructuras energéticas urbanas sostenibles a través de una planificación integrada.

(Suárez et al., 2016) expresa que, el turismo incide en la economía, el entorno natural y las áreas edificadas, por lo que, decide analizar los PMUS de 8 ciudades latinoamericanas y españolas para evaluar el nivel de aplicación de acciones de movilidad sostenible con el respaldo de la actividad turística, siendo necesario la formulación de políticas sostenibles que mejoren la accesibilidad mediante diversos medios de transporte y la elección firme de estrategias de movilidad que promuevan los desplazamientos dentro de la ciudad, contribuyendo a la competitividad turística urbana en el transporte público. La actividad turística está en constante crecimiento cada año por lo que genera gran riqueza en la ciudad y de esta manera se va implementando con espacios lúdicos que integra al patrimonio como parte esencial de su identidad.

De acuerdo con la base teórica de estudio nacional referida a la variable de del desarrollo turístico se concuerda con el siguiente autor:

(Urquiza, 2017) determina los componentes que requiere el control de la movilidad urbana sostenible en la expansión del turismo en Cajamarca. El análisis es cuantitativo, correlacional causal transeccional, no experimental, con una muestra de 384 individuos, su instrumento fue el cuestionario y realizó el procesamiento de datos en el programa SPSS. Los componentes como: la circulación motorizada, corredores para los peatones y ciclovías con una infraestructura vial de excelente servicio y una adecuada accesibilidad, es lo que se requiere en Cajamarca para ofrecer los turistas un producto turístico de calidad que cuide al medio ambiente.

La variable de la movilidad urbana sostenible consta de tres dimensiones: infraestructura del peatón, la bicicleta y transporte público que se define de la siguiente manera:

Para el arquitecto (Gehl, 2017), la movilidad sustentable es un nuevo paradigma que permite combatir el aumento del automóvil y otorga soluciones más amigables y viables para la sociedad.

Para el arquitecto (Gehl, 2017), la infraestructura del peatón es el vínculo entre el desplazamiento y las actividades en un espacio urbano, sin necesidad de utilizar un auto privado. Entre sus aportes destacados primero está las personas y sus actividades que dan más vida a los espacios urbanos, segundo es la afluencia del uso del espacio urbano y por último la unión de los dos primeros aportes fusionado con la seguridad.

Para el arquitecto (Gehl, 2017), la infraestructura de la bicicleta es eficiente a favor de un estilo de vida sostenible en cuanto al entorno natural, salud y la economía. El ciclista puede trasladarse de una manera más rápida que el peatón y vivir experiencias sensoriales, vitales y de movimiento durante su recorrido y esto hará que se incremente la cultura del ciclismo y poco a poco se tendrá en cuenta espacios de estacionamientos para las bicicletas reduciendo el uso de autos privados que ocupan mayor espacio en la ciudad y generan congestión vehicular.

Para el arquitecto (Gehl, 2017), la infraestructura del transporte público es una alternativa de desplazamiento sostenible que en la actualidad el dominio de las localidades no cuenta con una proporción adecuada del espacio para brindar óptimas condiciones. Y el vehículo motorizado privado domina el espacio tanto en la vía pública como en zonas de estacionamientos, por lo que, termina erosionando el espacio para los ciclistas, peatones y las personas del transporte colectivo. La realidad situacional atinge niveles inesperados, ya que el auto requiere más espacio para trasladar a la sociedad y siempre se le da la preferencia al momento de desplazarse. Es momento de cambiar las prioridades con un diferente enfoque que permita priorizar a los peatones, a los ciclistas y a las personas en el transporte público que se merecen, esto llevará a ocupar menos espacio y evitar el incremento de la congestión vehicular.

La variable del desarrollo turístico consta de tres dimensiones: el medioambiente, lo económico y lo sociocultural que se define de la siguiente manera:

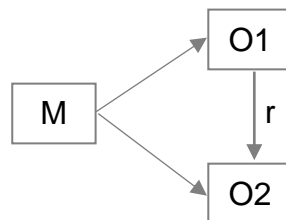
Según (Briceño & Abarca, 2012 citado por Urquizo 2017) definen el crecimiento turístico como el avance de la actividad turística que busca mejorar el bienestar de los individuos mediante beneficios económicos impulsando el turístico mediante actividades culturales que se adapta en un componente clave para el desarrollo sostenible de las futuras generaciones. Según la (OMT, 2017 citado por Urquizo 2017) define al medio ambiente como una dimensión de suma importancia por buscar disminuir la contaminación y preservar los recursos naturales que pueda generar la actividad turística y de esta forma incrementar los beneficios económicos destinados a la protección del medio ambiente. Según la (OMT, 2017 citado por Urquizo 2017) define lo económico como una dimensión que se encuentra en constante desarrollo e involucra diversos sectores como el turismo y es necesario generar actividades de ingresos, empleabilidad, creación de medianas y pequeñas empresas donde el desarrollo económico crece mediante las actividades económicas. Según la (OMT, 2017 citado por Urquizo 2017) define lo sociocultural como un eje que está vinculado con la actividad turística y la sociedad que recupera los valores culturales y sociales mediante el desarrollo turístico sostenible que impulsa a tener mejoras en el bienestar de los individuos.

Este análisis invita a reflexionar sobre cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024 con el fin de contribuir al objetivo 11: comunidades y ciudades sostenibles, y el objetivo 13: Acción por el clima tomado de la agenda 2030, garantizando el desarrollo sostenible. Adicionalmente, la hipótesis general planteada en esta investigación es que existe una relación significativa. entre la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024. Las hipótesis específicas son: (i) Existe una relación significativa entre la infraestructura del peatón y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024 (ii) Existe una relación significativa entre la infraestructura de la bicicleta y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024 (iii) Existe una relación significativa entre la infraestructura del transporte público con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

II. METODOLOGÍA

El tipo de este análisis se considera aplicada, conforme el manual de Oslo (Organización para el desarrollo y cooperación económicos, 2018) y CONCYTEC (2020) donde se aplica el saber científico para desarrollar métodos, tecnologías y procesos que respondan a una demanda reconocida y específica. El enfoque es cuantitativo, ya que como expresa (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018) es un proceso secuencial y probatorio, a través de la toma de datos que posteriormente se valida la hipótesis planteada con respaldo en la medición numérica y estadística. El diseño es no experimental, porque no se modifican las variables, y transversal descriptivo porque se recopilan los datos en un solo momento y en un tiempo determinado (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018). El alcance es correlacional simple porque describe la relación entre las dos variables seleccionadas en el estudio en un tiempo determinado, lo cual se comprueba en la hipótesis planteada. De esta manera, se evaluó la relación que existe entre la variable la movilidad urbana sostenible y sus dimensiones con la variable del desarrollo turístico y se determinó el nivel de relación que existen entre ambas variables.

Se consideró el siguiente esquema de investigación:



Donde:

M: Pobladores del distrito de Huanchaco

O1: Representa la movilidad urbana sostenible

O2: Representa el desarrollo turístico

R: Representa relación que existe entre variables

La variable independiente para (Gehl, 2017) se describe como un nuevo enfoque para el transporte colectivo: una movilidad eficiente y limpia que promueve un bienestar activo para todos los individuos. Un banco de tres Patas: estructura para la bicicleta, peatón y el transporte estatal. El nuevo enfoque se basa en tres elementos claves, cada uno, aunque no es suficiente por sí solo, es indispensable para que el sistema funcione adecuadamente, similar a un banco de tres patas: un entorno de primer nivel para los individuos, una estructura urbana que promueva la caminabilidad, una estructura para bicicletas que sea completa y segura, permitiendo un traslado continuo y fluido en todas las zonas de la localidad, junto con un sistema de transporte público que ofrezca alta rapidez, eficiencia, capacidad y un bajo efecto ecológico.

Para el desarrollo de la variable independiente se tendrá en cuenta 3 dimensiones: la primera es la infraestructura del peatón, que se ha considerado como indicadores a la accesibilidad peatonal, los trayectos peatonales y la seguridad de los peatones. La segunda dimensión es la infraestructura de la bicicleta, que se ha considerado como indicadores a las conexiones viales, ciclovías urbanas, interconexión y nudos de transporte, formas de desplazamiento. La tercera la infraestructura del transporte público, que se ha considerado como indicadores al flujo de tráfico, accidentes viales, congestión vehicular, paraderos de embarque, condición de pavimentos, actualización vehicular y rutas de transporte público.

La variable del desarrollo turístico para la organización mundial del turismo (OMT, 2024) se delimita como aquel enfoque que considera de manera integral las repercusiones sociales, medioambientales y económicas para cumplir las demandas de los individuos. Para el desarrollo de la variable del desarrollo turístico se tendrá en cuenta 3 dimensiones: la primera es el medio ambiente que se ha considerado como indicadores a los recursos naturales, los atractivos turísticos y la diversidad biológica. La segunda dimensión es lo económico que se ha considerado como indicadores a las actividades económicas, el desplazamiento turístico y las relaciones turísticas. La tercera dimensión es lo sociocultural que se ha considerado como indicadores a las manifestaciones culturales, la arquitectura y las rutas turísticas.

(Condori, 2020), indica que la población es el grupo de personas que comparten afinidades y características en un espacio fijo. La población que se considera en el estudio está formada por los individuos de Huanchaco. En los criterios de inclusión se consideró a la población que habita frente a la avenida principal, habitantes que transitan de manera peatonal, en bicicleta y en transporte público. En los criterios de exclusión no se ha considerado a los individuos que viven menos de 10 años en frente a la avenida principal y tampoco no se consideró a los menores de edad.

(Ñaupas et al., 2023) dice que la muestra forma de la población que junta características y similitudes de la totalidad, permitiendo generalizar los resultados. En esta investigación, se aplicó una fórmula para determinar la magnitud de la muestra, que se ha incluido en el anexo de "Análisis Complementario". La muestra es de 68 habitantes

La técnica empleada para las dos variables fue la encuesta con el fin de recolectar los datos de los pobladores con respecto a la movilidad urbana que se desarrolla en Huanchaco, esto ha permitido recopilar data verídica de los principales problemas que se percibe al momento de movilizarse en cuanto a la infraestructura del peatón, la infraestructura de la bicicleta y la infraestructura del transporte público.

El instrumento es el cuestionario y según (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018) el cuestionario es el conjunto de preguntas respecto a un tema determinado, en este caso el cuestionario se elaboró de acuerdo a cada variable estudiada y se usó la escala ordinal de Likert para presentar opciones medibles de respuestas donde los encuestados marcan una de las siguientes opciones: nunca, casi nunca, a veces, casi siempre y siempre. El cuestionario de la variable independiente consta de 16 preguntas distribuidas en la primera dimensión de 3 preguntas, en la segunda dimensión de 6 preguntas y en la tercera dimensión de 7 preguntas. El cuestionario de la variable el desarrollo turístico consta de 9 preguntas distribuidas en la primera dimensión de 3 preguntas, en la segunda dimensión de 3 preguntas y finalmente en la tercera dimensión de 3 preguntas.

La unidad de análisis es la población del distrito de Huanchaco donde analiza el sistema de movilización y se conoce la opinión de las personas, es por ello que al tener un enfoque cuantitativo se ha considerado utilizar como técnica la encuesta, para obtener información directa de la problemática. El instrumento de investigación de las dos variables es un cuestionario y se ha empleado una escala ordinal para dar alternativas de respuesta a los encuestados.

La fiabilidad de los instrumentos se llevó a cabo aplicando la evaluación de tres especialistas de la línea de urbanismo. Los instrumentos fueron dos cuestionarios: el primer cuestionario de la movilidad urbana sostenible se ha determinado mediante el uso del enfoque de jueces y el coeficiente V de Aiken y se determinó que los 16 ítems muestran una V. Aiken de 100%, Voutilainen & Liukkonen (1995) indica que si el valor del V de Aiken es superior a 0.8 se considera válido. Y para el segundo cuestionario del desarrollo turístico se ha establecido el mismo enfoque con 9 ítems que presentan una V. Aiken de 100% dando validez y ejecutar para obtener los resultados sobre las variables requeridas.

La confiabilidad de los dos instrumentos se obtuvo en función al coeficiente Alfa de Cronbach, empleando el software SPSS V27 en un ensayo de prueba de 10 individuos. George & Mallery (1995) mencionan que el Alfa de Cronbach que sea inferior a 0.5 tiene un grado de fiabilidad no correcta y si el valor es de 0.5 a 0.6 tiene un nivel de fiabilidad carente al cambio si el valor es de 0.6 a 0.7 es considerado un nivel débil, por consecuencia si el valor es 0.7 a 0.8 se otorga un nivel de fiabilidad correcta mientras que si el valor es de 0.8 a 0.9 su nivel es bueno y finalmente si el valor es mayor a 0.9 el instrumento de medición es excelente. A continuación, se muestran en las tablas los datos de fiabilidad de los instrumentos:

En el cuestionario de la variable independiente la confiabilidad de las 16 preguntas es 0.936 que coincide a un nivel excelente, lo que quiere decir que es confiable y puede ser eficaz en el análisis.

En el cuestionario del desarrollo turístico la confiabilidad de las 09 preguntas es 0.971 que concuerda a un nivel excelente, lo que quiere decir que es confiable y puede ser enfocado en el análisis.

Los métodos utilizados para procesar e interpretar los datos se dividen en dos partes: la primera es la estadística descriptiva que se encarga de describir las características importantes de las variables mediante la construcción de tablas para su representación, que se lleva a cabo mediante la escala de stanones en los niveles: alto, medio y bajo según sea su puntaje en la base de datos del programa Microsoft Excel 2024. Y la segunda es la estadística inferencial que procesa la información obtenida de los instrumentos y comprueba su veracidad de la hipótesis con el uso del software SPSS V27 de estadística, mediante la prueba de Rho Spearman ya que los datos son de distribución no normal, la cual es comprobada con la prueba de Kolmogorov Smirnov.

En cuanto a los aspectos éticos de la presente tesis, se tuvo en cuenta los principios de integridad científica como: la honestidad intelectual al utilizar de manera adecuada a las citas y referencias según las normas APA séptima edición para conservar los derechos del autor. Además, se tuvo en cuenta la veracidad en la recolección de los datos, así mismo, se tuvo en cuenta la privacidad por lo que permanece de manera anónima sus datos personales de las personas encuestadas. También se proporcionó el consentimiento informado al iniciar la aplicación de la encuesta procediendo después a la recolección de los resultados de manera confiable.

III. RESULTADOS

Tabla 1

Prueba de Kolmogorov Smirnov de los puntajes de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico con sus respectivas dimensiones, del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

	Kolmogorov - Smirnov		
	Estadístico	gl.	Sig.
Movilidad urbana sostenible	.128	68	0.007
Infraestructura del peatón	.208	68	0.000
Infraestructura de la bicicleta	.154	68	0.000
Infraestructura del transporte público	.224	68	0.000
Desarrollo turístico	.143	68	0.001
Medio ambiente	.154	68	0.000
Económico	.215	68	0.000
Socio cultural	.194	68	0.000

En la tabla N° 01, se observan los hallazgos de la prueba de normalidad de la variable independiente que está conformada por 03 dimensiones: la primera dimensión es la infraestructura del peatón, la segunda dimensión es la infraestructura de la bicicleta y la tercera dimensión es el transporte público, mientras que la variable del desarrollo turístico está conformada por 03 dimensiones: la primera dimensión es el medio ambiente, la segunda dimensión es lo económico y la tercera dimensión es lo socio cultural, denotándose que los niveles de significancia de la prueba no se ajustan de normal forma ($p < 0.05$), por ello se decide aplicar la prueba no paramétrica, en este caso la opción más adecuada ha sido emplear la correlación de Spearman para contrastar cada una de las hipótesis formuladas.

Tabla 2

Relación entre la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

		Desarrollo turístico					
		Alto		Medio		Total	
		n	%	n	%	n	%
Movilidad urbana sostenible	Alto	49	72.1	15	22.1	45	66.20
	Medio	03	4.4	01	1.5	23	33.80
Total		52	76.5	16	23.6	68	100.00

Correlación

			Movilidad urbana sostenible	Desarrollo turístico
Rho Spearman	Movilidad urbana sostenible	Coef. de corr.	1.000	0.564**
		Sig. (bil.)	.	0.000
		N	68	68
	Desarrollo turístico	Coef. de corr.	0.564**	1.000
		Sig. (bil.)	0.000	.
		N	68	68

En la tabla N° 02, se observa que prevalece el elevado nivel con el 72.1% entre ambas variables, mientras que el 22.1% tiene un nivel medio de la variable dependiente y alto nivel en la variable independiente. En la tabla de correlación, se evidencia que, los hallazgos de la correlación de Spearman es rho = 0.564** con un p = 0.000 (p<0.05), este revela que existe una correlación fuerte bilateral. Por ello, podemos asegurar con un nivel de certeza del 95% que, si existe positiva correlación moderada entre ambas variables de análisis, esto quiere decir que si aumentamos la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

Tabla 3

Relación entre la infraestructura del peatón como dimensión de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

		Desarrollo turístico					
		Alto		Medio		Total	
		n	%	n	%	n	%
Infraestructura del peatón	Alto	38	55.9	06	8.8	45	64.70
	Medio	14	20.6	10	14.7	23	35.30
Total		52	76.5	16	23.5	68	100.00

Correlación

			Infraestructura del peatón	Desarrollo turístico
Rho Spearman	Infraestructura del peatón	Coef. de corr.	1,000	0,460**
		Sig. (bil.)	.	0,000
		N	68	68
	Desarrollo turístico	Coef. de corr.	0,460**	1,000
		Sig. (bil.)	0,000	.
		N	68	68

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla N° 03, se observa que sobresale el alto nivel con el 55.9% entre la infraestructura del peatón como dimensión de las variables de análisis mientras que el 8.8% tiene un medio nivel de desarrollo turístico y elevado nivel en la infraestructura del peatón como dimensión de la variable independiente. En la tabla de correlación, se evidencia que los hallazgos de la correlación de Spearman es $\rho = 0.460^{**}$ con un $p = 0.000$ ($p < 0.05$), este revela que existe una positiva correlación moderada, fuerte bilateral, afirmando un índice de confianza del 95%, esto quiere decir que si aumentamos la infraestructura del peatón como dimensión de la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

Tabla 4

Relación entre la infraestructura de la bicicleta como dimensión de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

		Desarrollo turístico					
		Alto		Medio		Total	
		n	%	n	%	n	%
Infraestructura de la bicicleta	Alto	40	58.8	08	11.8	48	70.6
	Medio	12	17.6	08	11.8	20	29.4
Total		52	76.4	16	23.6	68	100.00

Correlación

			Movilidad urbana sostenible	Desarrollo turístico
Rho Spearman	Infraestructura de la bicicleta	Coef. de corr.	1,000	0,495**
		Sig. (bil.)	.	0,000
		N	68	68
	Desarrollo turístico	Coef. de corr.	0,495**	1,000
		Sig. (bil.)	0,000	.
		N	68	68

En la tabla N° 04, se observa que prevalece el elevado nivel con el 58.8% entre la infraestructura de la bicicleta como dimensión de las variables de análisis, mientras que el 11.8% tiene un medio nivel de desarrollo turístico y elevado nivel en la infraestructura de la bicicleta como dimensión de la variable independiente. En la tabla de correlación, se evidencia que los hallazgos de la correlación de Spearman es $\rho = 0.495^{**}$ con un $p = 0.000$ ($p < 0.05$), este expone que existe una positiva correlación moderada, fuerte bilateral, asegurando un índice de confianza del 95%, esto quiere decir que si incrementamos la infraestructura de la bicicleta como dimensión de la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

Tabla 5

Relación entre la infraestructura del transporte público como dimensión de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

		Desarrollo turístico					
		Alto		Medio		Total	
		n	%	n	%	n	%
Infraestructura del transporte público	Alto	52	76.5	16	23.5	68	100.00
Total		52	76.4	16	23.6	68	100.00

Correlación

			Movilidad urbana sostenible	Desarrollo turístico
Rho Spearman	Infraestructura del transporte público	Coef. de corr.	1,000	0,458**
		Sig. (bil.)	.	0,003
		N	68	68
Rho Spearman	Desarrollo turístico	Coef. de corr.	0,458**	1,000
		Sig. (bil.)	0,003	.
		N	68	68

En la tabla N° 05, se observa que sobresale el alto nivel con el 76.5% entre la infraestructura del transporte público como dimensión de las variables de análisis mientras que el 23.5% tiene un medio nivel de desarrollo turístico y elevado nivel en la infraestructura del transporte público como dimensión de la variable independiente. En la tabla de correlación, se prueba que los hallazgos de la correlación de Spearman es $\rho = 0.458^{**}$ con un $p = 0.000$ ($p < 0.05$), este revela que existe una positiva correlación moderada, fuerte bilateral, sosteniendo un índice de confianza del 95%, es decir que si incrementamos la infraestructura de transporte público como dimensión de la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

IV. DISCUSIÓN

Para el objetivo general, el cual es “Determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”, se evidencia que los hallazgos de la correlación de Spearman es $\rho = 0.564^{**}$ con un $p = 0.000$ ($p < 0.05$), lo que expone que existe una correlación fuerte bilateral comprobando la hipótesis general planteada. De esta manera, a nivel nacional, se concuerda con los resultados de (Urquiza, 2017), que obtuvo como nivel mayor al 74.5% de toda su muestra mencionando que la movilidad urbana sostenible mejora el bienestar de los individuos y contribuye al desarrollo turístico, teniendo en cuenta los aspectos medioambientales, económicos y sociales. Y de manera internacional, (Goyes, 2018) tuvo resultados positivos en su investigación y estableció proponer un PMUS mediante el uso de estrategias teniendo como prioridad los modos de transporte público masivo, brindando una movilidad segura, accesible y equitativa que promueva la disminución del uso vehicular.

Los resultados ratifican la teoría del arquitecto (Gehl, 2017) quien manifiesta que, la movilidad sustentable se debe cambiar por un nuevo paradigma que permita combatir el aumento del automóvil y otorgue soluciones más sustentables y amigables para la sociedad. Así mismo, (Galeano, 2019) menciona que, el incremento del turismo surge a partir de la necesidad de gestionar la movilidad actual y futura, es por ello, que se analiza la demanda turística y se propone implementar criterios en los planes de movilidad urbana (PMUS). Estos criterios se investigan desde los comportamientos en puntos de interés del lugar o en espacios de mucha influencia y con ayuda de la tecnología se puede crear un sitio en internet con la información relevante para los visitantes. La idea tiene como finalidad compatibilizar el turismo con la movilidad de los pobladores y unir de forma innovadora la movilidad turística y la vida cotidiana.

En base al resultado y el antecedente se tiene como postura que existe una relación positiva entre las variables de análisis, por lo que, se puede afirmar si aumentamos la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

El primer objetivo específico es: “Determinar la relación de la infraestructura del peatón con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”, se identificó que los hallazgos de la correlación de Spearman es $\rho = 0.460^{**}$ con una significancia $p = 0.000$ ($p < 0.05$), lo que revela que existe una correlación fuerte bilateral comprobando la primera hipótesis específica de la investigación. De esta manera, a nivel nacional, se concuerda con los resultados de (Gamboa, 2022), que a través de una encuesta los extranjeros marcaron un alto porcentaje en que las autoridades no ponen interés en la preservación y conservación del monumento urbano, estas cifras oscilan entre el 50% a 60% y se propone que se incentive la peatonalización en la ciudad. Y de manera internacional, (Suárez, Verano, & García, 2016) tuvo resultados favorables en su investigación y expresa que los espacios urbanos mantienen su papel de atractivos turísticos según la época del año que genera desplazamientos internos en las ciudades peatonales.

Los resultados ratifican la teoría del arquitecto (Gehl, 2017) quien propone estrategias para la peatonalización de manera segura y sin necesidad de utilizar un auto privado, obteniendo un buen vínculo entre el desplazamiento y las actividades en el espacio urbano. Entre sus aportes destacados primero está que las personas y sus actividades dan más vida a los espacios urbanos, segundo es la afluencia del uso del espacio urbano y por último la unión de los dos primeros aportes fusionado con la seguridad. Así mismo lo expresa (Urquiza, 2017) que es necesario que existan corredores para los peatones y ciclovías con una infraestructura vial de excelente servicio y una adecuada accesibilidad que contribuyan a la variable independiente para lograr los objetivos de desarrollo sostenible propuestos en la agenda 2030.

En base al resultado y el antecedente se tiene como postura que existe una relación positiva entre la infraestructura del peatón como dimensión de ambas variables de análisis, por lo que, se puede afirmar que, si aumentamos la infraestructura del peatón como dimensión de la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

El segundo objetivo específico es: “Determinar la relación de la infraestructura de la bicicleta con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”, se encontró que los resultados obtenidos de la prueba estadística de correlación de Spearman es $\rho = 0.495^{**}$ con una significancia $p = 0.000$ ($p < 0.05$), lo que indica que existe una correlación fuerte bilateral comprobando la segunda hipótesis específica. De esta manera, a nivel nacional, se concuerda con los resultados de (Chiara, 2020) que obtuvo un porcentaje de 67.54% de su muestra encuestada ya que la movilidad urbana no motorizada como son los ciclistas inciden en el desarrollo sostenible de los distritos involucrando una adecuada accesibilidad e integración en la infraestructura ciclo vial de manera segura teniendo presente la sostenibilidad ambiental, económica y social de las personas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte. Y de manera internacional, (Galeano, 2019) tuvo resultados óptimos en su investigación y hace mención que, para lograr la movilidad urbana sostenible es necesario contar con indicadores que contribuyan al desarrollo del turismo y uno de ellos es el espacio circulatorio para bicicletas en un área destinada dentro de los carriles y/o calles de la ciudad, es por ello que, se debe fomentar este tipo de transporte en las ciudades turísticas.

Los resultados ratifican la teoría del arquitecto (Gehl, 2017), quien menciona que, debe existir infraestructuras modernas y eficientes para la bicicleta a favor de un estilo de vida sostenible en cuanto a la salud, el medio ambiente y la economía. El ciclista puede trasladarse de una manera más rápida que el peatón y vivir experiencias sensoriales, vitales y de movimiento durante su recorrido y esto hará que se incremente la cultura del ciclismo y poco a poco se tendrá en cuenta espacios de estacionamientos para las bicicletas reduciendo el uso de autos privados que ocupan mayor espacio en la ciudad y generan congestión vehicular.

En base al resultado y el antecedente se tiene como postura que existe una relación positiva entre la infraestructura de la bicicleta como dimensión de las variables de análisis, por lo que se puede afirmar que, si aumentamos la infraestructura de la bicicleta como dimensión de la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

El tercer objetivo específico es: “Determinar la relación de la infraestructura del transporte público con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”, se evidencia que los hallazgos de la prueba de la correlación de Spearman es $\rho = 0.458^{**}$ con un $p = 0.000$ ($p < 0.05$), lo que revela que existe una correlación fuerte bilateral comprobando la tercera hipótesis específica. De esta manera, a nivel nacional, se concuerda con los resultados de (Bocanegra, 2022) que obtuvo un nivel de correlación perfecta de 1.00, donde analizo los flujos viales en las horas punta y logro determinar que en la ciudad de Trujillo se prioriza el auto antes que el peatón. Y de manera internacional, (Ariza, Mendoza, & Rodríguez, 2022) tuvo resultados sobresalientes en su investigación y enfoca su punto de vista hacia un transporte sostenible urbano que promueva el turismo como parte esencial para el cuidado del medio ambiente ya que en muchas ciudades el transporte es obsoleto y no cuenta con rutas estratégicas disponibles en horas requeridas para movilizar a las personas.

Los resultados ratifican la teoría del arquitecto (Gehl, 2017) quien expresa que, en la actualidad la mayoría de las ciudades no cuentan con una proporción adecuada del espacio para brindar óptimas condiciones en los diferentes modos de transporte. Y el vehículo motorizado privado domina el espacio tanto en la vía pública como en zonas de estacionamientos, por lo que, termina erosionando el espacio para los peatones, los ciclistas, y las personas del transporte público. La realidad situacional alcanza niveles paradójicos, ya que el auto requiere más espacio para desplazar a la sociedad y siempre se le da la prioridad al momento de desplazarse. Es momento de cambiar las prioridades con un diferente enfoque que permita priorizar a los peatones, a los ciclistas y a las personas en el transporte público que se merecen, esto llevará a ocupar menos espacio y evitar el incremento de la congestión vehicular.

En base al resultado y el antecedente se tiene como postura que existe una relación positiva entre la infraestructura del transporte público como dimensión de las variables de análisis, es decir que si incrementamos la infraestructura de transporte público como dimensión de la variable independiente se incrementa la dependiente en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.

V. CONCLUSIONES

Se determinó que la movilidad urbana sostenible muestra una relación positiva con el desarrollo turístico, con un Rho Spearman de 0.564, lo que afirma que, al mejorar la movilidad urbana sostenible va a aumentar el desarrollo turístico en Huanchaco, Trujillo 2024. Se concluye que, es relevante tener estrategias urbanas que permitan mejorar la manera de desplazarse de las personas dentro de las zonas turísticas del distrito.

Se determinó que la infraestructura del peatón muestra una relación positiva con el desarrollo turístico, con un Rho Spearman de 0.460, lo que afirma que, al mejorar la infraestructura del peatón va a aumentar el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024. Se concluye que, se debe tener en cuenta al peatón siendo prioridad el adulto mayor en el diseño la infraestructura, con espacios de descanso que le permita proseguir con su desplazamiento al momento de cambiar los semáforos en zonas turísticas de alta afluencia.

Se determinó que la infraestructura de la bicicleta muestra una relación positiva con el desarrollo turístico, con un Rho Spearman de 0.495, lo que afirma que, al mejorar la infraestructura de la bicicleta va a aumentar el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024. Se concluye que, se debe dar espacios señalizados para desplazarse en bicicleta en las zonas turísticas mediante señaléticas y pintura en las pistas siendo visible por todas las personas, además, las intersecciones no deben generar confusión sino ser parte de las ciclovías indicando los tramos de circulación de las bicicletas, ya que de esta manera se está contribuyendo a tener una movilidad urbana sostenible.

Se determinó que la infraestructura del transporte público muestra una relación positiva con el desarrollo turístico, con un Rho Spearman de 0.458, lo que afirma que, al mejorar la infraestructura del transporte público va a aumentar el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024. Se concluye que, se debe tener en cuenta una adecuada infraestructura con un transporte en buenas condiciones y que sea amigable con el medio ambiente, para abastecer las rutas de interés de las personas entre ellas las zonas turísticas del distrito y mientras viene el transporte público exista una zona de espera.

VI. RECOMENDACIONES

Se sugiere a la MDH a adicionar en los planes de desarrollo urbano, estrategias de mejora en cuanto a la movilidad urbana sostenible en sus distintos modos de movilización. Así mismo, adoptar medidas que permitan tener un distrito mayor articulado y accesible para las personas de acuerdo a su entorno turístico.

Se recomienda a la MDH a implementar la infraestructura del peatón mediante los corredores peatonales y espacios de descanso que permita potenciar el desarrollo turístico del distrito Huanchaco teniendo en cuenta el medio ambiente y la contribución de una vida saludable.

Se recomienda al gobierno regional de La Libertad y a la MDH a establecer en los PMUS la construcción y diseño de la infraestructura de la bicicleta mediante ciclovías articuladas en el distrito de Huanchaco que garantice la seguridad y nuevas opciones de rutas de transporte para las zonas turísticas manteniendo una conexión amigable con el entorno natural.

Se recomienda al gobierno regional de La Libertad, a la MDH y a la gerencia regional de transportes y comunicaciones de la región La Libertad, a invertir en la infraestructura del transporte público en cuanto al deterioro de ciertos tramos viales y a la renovación de la flota de unidades remplazándolas por un transporte público moderno, menos contaminante y confortable donde el turista y el poblador se sientan satisfechos por el servicio brindado y permita desplazarse por las zonas turísticas que incentiva de manera positiva el desarrollo local.

REFERENCIAS

- Arana, F. (2021). Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/3768/376869567007/>
- Ariza, J., Mendoza, S., & Rodríguez, Y. (2022). La sostenibilidad del transporte urbano para la promoción del turismo. Obtenido de https://www.academia.edu/98599817/LA_SOSTENIBILIDAD_DEL_TRANSPORTE_URBANO_PARA_LA_PROMOCI%C3%93N_DEL_TURISMO_THE_SUSTAINABILITY_OF_URBAN_TRANSPORT_FOR_THE_PROMOTION_OF_TOURISM
- Bocanegra, X. (2022). La movilidad urbana sostenible como alternativa de articulación de espacios culturales y recreacionales en el distrito de Trujillo, 2021. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/85360>
- Burrieza, J. (2020). New mobility options and urban mobility: Challenges and opportunities for transport planning and modelling. Obtenido de <https://h2020-momentum.eu/wp-content/uploads/2020/01/MOMENTUM-D2.1-New-Mobility-Options-and-Urban-Mobility.pdf>
- Cabrera, F. (2019). Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía. Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2019/hdl_10803_667392/icv1de1.pdf
- Chan, C., Bertolucci, S., Sloth, C., Egholm, A., & Ingvorsen, M. (2024). The potential of disruptive transport infrastructure for tourism development in emerging Island destinations: Research project in the faroe Islands. Obtenido de <https://islandstudiesjournal.org/article/81195-the-potential-of-disruptive-transport-infrastructure-for-tourism-development-in-emerging-island-destinations-research-project-in-the-faroe-islands>
- Chávez. (2024). El Desarrollo Turístico en México. Revisión general y casos de estudio. Obtenido de

https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/36144/PS_22_1%20_%282024%29_12.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Chiara, M. (2020). Movilidad urbana no motorizada y su incidencia en el desarrollo sostenible. Obtenido de <https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/4198>

Cifuentes. (2018). Movilidad urbana y espacio público: Reflexiones, métodos y contextos. Obtenido de https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico_17OCT.pdf

Condori, P. (2020). Universo, población y muestra. Obtenido de <https://www.aacademica.org/cporfirio/18>

Contreras. (2023). Adventure tourism in Latin América: A literature review from 2017 - 2023.

Crotti, D., Maggi, E., & Pantelaki, E. (2022). Urban cycling tourism. How can bikes and public transport ride together for sustainability? Obtenido de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4022040

económicos, O. p. (2018). Manual de Oslo. Obtenido de <https://www.madrid.org/bvirtual/BVCM001708.pdf>

Escudero, N. (2017). Movilidad urbana y ciudad sustentable: Las experiencias de los casos de Curitiba y de Nantes desde la perspectiva de la sustentabilidad. Obtenido de https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/145918/Movilidad_Urbana_y_Ciudad_Sustentable.pdf?sequence=1

Evans, F. (2023). Movilidad urbana y transporte público. Estado del orden de interacción en la ciudad. Obtenido de <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/sociales/article/view/17706>

Farmaki, E., Arybliá, M., Tournaki, S., & Tsoutsos, T. (2021). Assessing sustainable urban mobility policies in the mediterranean tourism destinations through

- multi - criteria decision - making models. Obtenido de https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-73715-3_2
- Galeano, J. (2019). Movilidad urbana sostenible y análisis de la movilidad turística en Barcelona. Obtenido de <http://old.e-spacio.uned.es/fez/view/bibliuned:master-CEE-SyRSC-Jmgaleano>
- Gamboa, J. (2022). La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del centro histórico de la ciudad del Cusco - 2022. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/103831>
- Gehl, J. (2017). La dimensión humana. Obtenido de https://issuu.com/gehlarchitects/docs/20170922_minvu_la_dimension_humana
- Goyes, A. (2018). La movilidad urbana sostenible en el centro de la ciudad de Ambato. Obtenido de <https://search.proquest.com/openview/e0ecbacc5bfef59e81f80af25c089f94/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y>
- Guerra, G. (2016). La movilidad urbana sostenible como fundamento del diseño de las políticas públicas para las reformas de transporte urbano en América Latina. Obtenido de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/5835211112CD9AD70525810000592ACD/\\$FILE/guerrgar.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/5835211112CD9AD70525810000592ACD/$FILE/guerrgar.pdf)
- Hacia, E., Wagner, N., & Łapko, A. (2023). The importance of city logistics for urban tourism development: Searching for a new research field. Obtenido de <https://www.mdpi.com/1996-1073/16/1/175>
- Hassan, V., Bellos, G., & Fawaz, R. (2021). Transportation towards tourism sustainability: Case study of Lebanon. Obtenido de <https://www.athensjournals.gr/tourism/2021-8-3-3-Hassan.pdf>
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. Obtenido de http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf

- Hopkins, D. (2019). Sustainable mobility at the interface of transport and tourism. Obtenido de <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09669582.2019.1691800?scroll=top&needAccess=true>
- Hussain, S., Ahonen, V., Karasu, T., & Leviäkangas, P. (2023). Sustainability of smart rural mobility and tourism: A key performance indicators - based approach. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160791X23000921>
- Jonsson, A. -P. (2022). Sustainable tourism development: Social sustainability, planning and strategic development for better cities. Obtenido de <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1700857/SUMMARY01.pdf>
- Kuźmicz, K., Ryciuk, U., Glińska, E., Kiryluk, H., & Rollnik-Sadowska, E. (2022). Perspectives of mobility development in remote areas attractive to tourists. Obtenido de <https://ekonomiaisrodowisko.pl/journal/article/view/440>
- Lattman, K., & Otsuka, N. (2024). Sustainable development of urban mobility through active travel and public transport. Obtenido de <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/2/534>
- Lazarević, S., & Janjušević, J. (2016). Are investments in sustainable transportation in tourism sector economically justified. Obtenido de <https://www.davidpublisher.com/index.php/Home/Article/index?id=29163.html>
- Maghraoui, O. A., Vallet, F., Puchinger, J., & Yannou, B. (2019). Modeling traveler experience for designing urban mobility systems. Obtenido de <https://www.cambridge.org/core/journals/design-science/article/modeling-traveler-experience-for-designing-urban-mobility-systems/F52096381FCC178E127EE90F8045909B>
- Malasek, J. (2016). A set of tools for making urban transport more sustainable. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S235214651630059X>

- Mantero, C. (2023). Sustainable, Smart and safe mobility at the core of sustainable tourism in six European islands. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146523007470>
- Manuel, E., González, C., & Donadei, M. (2016). Las redes de movilidad urbana sostenible y la reactivación del espacio público: Alcosa. Obtenido de <https://revistascientificas.us.es/index.php/HyS/article/view/4076/0>
- Miranda, L. (2019). Movilidad sostenible. Obtenido de <https://www.ciudad.org.pe/wp-content/uploads/2021/04/Articulo-88-Movilidad-Sostenible.pdf>
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2023). Metodología de la investigación: Cuantitativa, cualitativa y redacción de la tesis. Obtenido de http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/MetodologiaInvestigacionNaupas.pdf
- Pagoni, I., & Papatheodorou, A. (2024). Innovative urban mobility solutions in tourist destinations. Obtenido de <https://www.elgaronline.com/edcollchap/book/9781803926742/book-part-9781803926742-22.xml>
- Poma, M. (2020). Lima: Los desafíos de la movilidad urbana en el camino hacia la sostenibilidad. Obtenido de <https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Limaq/article/view/5555>
- Reque, J. (2019). Movilidad sostenible como regenerador del espacio público en el centro histórico de la ciudad de Chiclayo. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/37510>
- Sandoval, A., Vásquez, E., Ccancapa, A., & Sosa, E. (2024). Evaluación del uso de movilidad no motorizada como alternativa de transporte urbano sostenible - Cusco. Obtenido de <https://estudiosyperspectivas.org/index.php/EstudiosyPerspectivas/article/view/112>

- Sarasini, S., Diener, D., Sochor, J., & Vanacore, E. (2018). Stimulating a transition to sustainable urban mobility. Obtenido de https://jpi-urbaneurope.eu/wp-content/uploads/2018/09/JPI-UE_MaaS_white_paper2018.pdf
- Suárez, H., Verano, D., & García, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1694/169446378003.pdf>
- Tan, P. Y., & Ismail, H. N. (2020). Reviews on interrelationship between transportation and tourism: Perspective on sustainability of urban tourism development. Obtenido de <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/447/1/012065/pdf>
- Torres, C. (2021). La movilidad urbana sostenible como factor condicionante para el planeamiento urbano de la ciudad - Trujillo 2020. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/58217>
- Urquiza, D. (2017). Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/11784>
- Zamparini. (2021). Sustainable transport and tourism destinations. Obtenido de <https://books.emeraldinsight.com/resources/pdfs/chapters/9781839091285-TYPE23-NR2.pdf>
- Zamparini, L., & Serena, A. (2021). Sustainable mobility at tourist destinations: The relevance of habits and the role of policies. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/351751474_Sustainable_mobility_at_tourist_destinations_The_relevance_of_habits_and_the_role_of_policies

ANEXOS

ANEXO N° 01: TABLA DE CONSISTENCIA DE VARIABLES

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	MUESTRA	DISEÑO	INSTRUMENTO
<p>P. GENERAL:</p> <p>¿Cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL</p> <p>La movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>Movilidad urbana sostenible</p>	<p>Pobladores del distrito de Huanchaco</p>	<p>TIPO:</p> <p>-Según su finalidad: Aplicada.</p> <p>-Según su carácter: Es Correlacional.</p> <p>-Según su naturaleza: Es Cuantitativa.</p> <p>Diseño:</p> <p>-No experimental</p> <p>Método:</p> <p>-Descriptivo cuantitativo</p>	<p><u>Técnicas:</u> Encuesta.</p> <p><u>Instrumentos:</u> cuestionario</p> <p><u>Escala de medición:</u> Ordinal</p> <p><u>Método de análisis de datos:</u></p> <p>Estadístico descriptivo con apoyo de SPSS</p>
<p>P. ESPECÍFICOS:</p> <p>¿Cómo la infraestructura del peatón se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024?</p>	<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>Determinar la relación de la infraestructura del peatón con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>	<p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS</p> <p>La infraestructura del peatón se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>	<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Desarrollo turístico</p>			
<p>¿Cómo la infraestructura de la bicicleta se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024?</p>	<p>Determinar la relación de la infraestructura de la bicicleta con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>	<p>La infraestructura de la bicicleta se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>				
<p>¿Cómo la infraestructura del transporte público se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024?</p>	<p>Determinar la relación de la infraestructura del transporte público con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>	<p>La infraestructura del transporte público se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.</p>				

ANEXO N° 02: TABLA DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORACIÓN FINAL
VARIABLE INDEPENDIENTE Movilidad urbana sostenible	Es un nuevo paradigma para el transporte urbano: una movilidad limpia y eficiente, que fomenta un estilo de vida activas para todos los ciudadanos, es un taburete de tres patas: infraestructura para el Peatón, la Bicicleta, el Transporte Publico. (Gehl, 2017)	En esta variable se ha considerado 3 dimensiones: infraestructura del peatón, infraestructura de la bicicleta, infraestructura del transporte público que permitirá determinar el desarrollo turístico.	Infraestructura del peatón	-Accesibilidad peatonal -Trayectos peatonales -Seguridad de los peatones	Escala de Likert
			Infraestructura de la bicicleta	-Ciclovías urbanas -Acceso a infraestructuras -Interconexión de transporte -Nudos de transporte -Modos de desplazamiento -Conexiones viales	Escala de Likert
			Infraestructura del transporte público	-Circulación vehicular -Accidentes de tránsito -Congestión vehicular -Paraderos de embarque -Condición de pavimentos -Renovación de la flota automotor -Rutas de transporte público	Escala de Likert
VARIABLE DEPENDIENTE Desarrollo turístico	“Es aquel que tiene plenamente en cuenta las repercusiones (actuales y futuras) económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes” (OMT, 2024)	En esta variable se ha considerado 3 dimensiones: el medioambiente, lo económico y lo sociocultural que permitirá determinar si la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico.	Medioambiente	-Recursos naturales -Atractivos turísticos -Diversidad biológica	Escala de Likert
			Económico	-Actividades económicas -Desplazamiento turístico -Relaciones turísticas	Escala de Likert
			Sociocultural	-Manifestaciones culturales -Arquitectura - Rutas turísticas	Escala de Likert

ANEXO N° 03: INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

CUESTIONARIO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Este cuestionario es parte de un trabajo de investigación para desarrollar una tesis de maestría en arquitectura que tiene por título: *“La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”* con la finalidad de conocer su opinión sobre la movilidad urbana sostenible del distrito de Huanchaco. La información que proporcione anónima.

Instrucción:

El cuestionario cuenta con 16 preguntas y 5 opciones de respuesta, lea cada una de ellas y marque con una equis (X) en la opción que considere según su criterio.

- Si no ocurre, marca la alternativa NUNCA (1)
- Si casi no ocurre, marca la alternativa CASI NUNCA (2)
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa A VECES (3)
- Si ocurre muchas veces, marca la alternativa CASI SIEMPRE (4)
- Si ocurre continuamente, marca la alternativa SIEMPRE (5)

Variable: Movilidad Urbana Sostenible							
D.	Indicador	Pregunta	Nunca	Casi Nunca	A veces	Casi Siempre	Siempre
Infraestructura del peatón	Accesibilidad Peatonal	¿Se deben implementar acciones para mejorar la infraestructura del peatón?					
	Trayectos peatonales	¿Se requiere mejorar los trayectos peatonales para desestimular el uso de medios motorizados?					
	Seguridad de peatones	¿Se debe garantizar la seguridad de los peatones mediante un adecuado diseño urbano y vial?					

Variable: Movilidad Urbana Sostenible							
D.	Indicador	Pregunta	Nunca	Casi Nunca	A veces	Casi Siempre	Siempre
Infraestructura de la bicicleta	Ciclovías urbanas	¿Se requiere establecer una red de ciclovías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta?					
	Acceso a infraestructuras	¿Un adecuado manejo de la conectividad permite el acceso a infraestructuras prestadoras de servicio?					
	Interconexión de transporte	¿La mejora de la accesibilidad y la interconexión de las infraestructuras de transporte benefician a la población?					
	Nudos de transporte	¿El desarrollo de nudos de transporte es indispensable para la interconexión del transporte en el distrito?					
	Modos de desplazamiento	¿Se garantizan los diferentes modos de desplazamientos, mediante la infraestructura y los equipamientos necesarios?					
	Conexiones viales	¿Un nuevo sistema de conexiones viales contribuiría al mejoramiento de la accesibilidad dentro de todo el distrito?					
Infraestructura del transporte público	Circulación vehicular	¿Se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular?					
	Accidentes de tránsito	¿El transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito?					
	Congestión vehicular	¿Se necesita la construcción de estacionamientos estratégicamente ubicados para evitar la congestión de las vías?					
	Paraderos de embarque	¿Se requieren establecer paraderos en todas las rutas para el recojo y desembarque de pasajeros?					
	Condición de pavimentos	¿Se necesita mejorar la condición de los pavimentos y ampliar el número de calzadas?					
	Renovación de la flota automotor	¿Se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible?					
	Rutas de transporte público	¿Se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente?					

ANEXO N° 04: INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

CUESTIONARIO DEL DESARROLLO TURÍSTICO

Este cuestionario es parte de un trabajo de investigación para desarrollar una tesis de maestría en arquitectura que tiene por título: *“La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”* con la finalidad de conocer su opinión sobre la movilidad urbana sostenible del distrito de Huanchaco. La información que proporcione anónima.

Instrucción: El cuestionario cuenta con 9 preguntas y 5 opciones de respuesta, lea cada una de ellas y marque con una equis (X) en la opción que considere según su criterio.

- Si no ocurre, marca la alternativa NUNCA (1)
- Si casi no ocurre, marca la alternativa CASI NUNCA (2)
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa A VECES (3)
- Si ocurre muchas veces, marca la alternativa CASI SIEMPRE (4)
- Si ocurre continuamente, marca la alternativa SIEMPRE (5)

Variable: Desarrollo Turístico							
D.	Indicador	Pregunta	Nunca	Casi Nunca	A veces	Casi Siempre	Siempre
Medio ambiente	Recursos Naturales	¿Se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura?					
	Atractivos turísticos	¿Se identifican los atractivos turísticos más solicitados por los turistas nacionales y extranjeros?					
	Diversidad biológica	¿El turismo sostenible requiere de una diversidad biológica para ser rentable?					
Económico	Actividades económicas	¿Se incrementan las actividades económicas y culturales promovidas por la actividad turística?					
	Desplazamiento turístico	¿Los atractivos turísticos favorecen los estímulos para el surgimiento y desarrollo del desplazamiento turístico?					
	Relaciones turísticas	¿La actividad turística pone en contacto a las personas generando relaciones turísticas, comerciales y sociales?					
Socio cultural	Manifestaciones culturales	¿Se incluyen las manifestaciones culturales, danzas y festividades como producto turístico del distrito?					
	Arquitectura	¿La arquitectura de las edificaciones del distrito constituye un elemento turístico?					
	Rutas turísticas	¿Se organizan las rutas turísticas para desconcentrar geográficamente los flujos turísticos?					

ANEXO N° 05

FICHAS DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

EXPERTO N°01

Ficha de validación de contenido para un instrumento

INSTRUCCIÓN: A continuación, se le hace llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información en la presente investigación: *"La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024"*.

Criterios	Detalle	Clasificación
Suficiencia	La pregunta pertenece a la dimensión y basta para obtener la medición de esta.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Claridad	La pregunta se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con el indicador que está midiendo.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Relevancia	La pregunta es esencial o importante, es decir, debe ser incluido.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo

Nota. Criterios adaptados de la propuesta de Escobar y Cuervo (2008)

Matriz de validación del cuestionario de la variable "Movilidad Urbana Sostenible"

Definición de la variable:

El siglo XXI está construyendo un nuevo paradigma para el transporte urbano: una movilidad limpia y eficiente, que fomenta un estilo de vida activas para todos los ciudadanos. Un Taburete de tres Patas: **Infraestructura para el Peatón, la Bicicleta, el Transporte Público**. El nuevo paradigma se basa en tres elementos fundamentales, cada uno no suficiente pero necesario para que el sistema se rija, como un taburete a tres patas: una trama urbana que favorece la caminabilidad y un entorno para el peatón de calidad, una infraestructura para la bicicleta segura y completa que permita moverse en todas las áreas de la ciudad de manera fluida y continua, y un sistema de transporte público de alta capacidad, eficiencia, rapidez y bajo impacto ambiental. (Gehl, 2017).



FIRMA DEL EXPERTO


Variable: Movilidad Urbana Sostenible							
D.	Indicador	Pregunta	S	C	C	R	Observación
Infraestructura del peatón	Accesibilidad Peatonal	¿Se deben implementar acciones para mejorar la infraestructura del peatón?	/	/	/	/	-
	Trayectos peatonales	¿Se requiere mejorar los trayectos peatonales para desestimular el uso de medios motorizados?	/	/	/	/	-
	Seguridad de peatones	¿Se debe garantizar la seguridad de los peatones mediante un adecuado diseño urbano y vial?	/	/	/	/	-
Infraestructura de la bicicleta	Ciclo vías urbanas	¿Se requiere establecer una red de ciclo vías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta?	/	/	/	/	-
	Acceso a infraestructuras	¿Un adecuado manejo de la conectividad permite el acceso a infraestructuras prestadoras de servicio?	/	/	/	/	-
	Interconexión de transporte	¿La mejora de la accesibilidad y la interconexión de las infraestructuras de transporte benefician a la población?	/	/	/	/	-
	Nudos de transporte	¿El desarrollo de nudos de transporte es indispensable para la interconexión del transporte en el distrito?	/	/	/	/	-
	Modos de desplazamiento	¿Se garantizan los diferentes modos de desplazamientos, mediante la infraestructura y los equipamientos necesarios?	/	/	/	/	-
	Conexiones viales	¿Un nuevo sistema de conexiones viales contribuiría al mejoramiento de la accesibilidad dentro de todo el distrito?	/	/	/	/	-
Infraestructura del transporte público	Circulación vehicular	¿Se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular?	/	/	/	/	-
	Accidentes de tránsito	¿El transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito?	/	/	/	/	-
	Congestión vehicular	¿Se necesita la construcción de estacionamientos estratégicamente ubicados para evitar la congestión de las vías?	/	/	/	/	-
	Paraderos de embarque	¿Se requieren establecer paraderos en todas las rutas para el recojo y desembarque de pasajeros?	/	/	/	/	-
	Condición de pavimentos	¿Se necesita mejorar la condición de los pavimentos y ampliar el número de calzadas?	/	/	/	/	-
	Renovación de la flota automotor	¿Se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible?	/	/	/	/	-
	Rutas de transporte público	¿Se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente?	/	/	/	/	-



FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de juicio de experto

Nombre del instrumento	Cuestionario de la movilidad urbana sostenible
Objetivo del instrumento	Determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.
Nombres y apellidos del experto	Oscar Villacorta Domínguez
Documento de identidad	18136781
Años de experiencia en el área	24 años
Máximo grado académico	MAESTRO
Nacionalidad	PERUANA
Institución	Municipalidad Provincial de Trujillo
Cargo	Gerente
Número telefónico	949947763
Firma	
Fecha	16/05/2024


FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de contenido para un instrumento

INSTRUCCIÓN: A continuación, se le hace llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información en la presente investigación: "La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024".

Criterios	Detalle	Clasificación
Suficiencia	La pregunta pertenece a la dimensión y basta para obtener la medición de esta.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Claridad	La pregunta se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con el indicador que está midiendo.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Relevancia	La pregunta es esencial o importante, es decir, debe ser incluido.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo

Nota. Criterios adaptados de la propuesta de Escobar y Cuervo (2008)

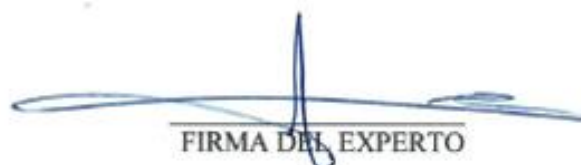
Matriz de validación del cuestionario de la variable "Desarrollo Turístico"

Definición de la variable:

"Es aquel que tiene plenamente en cuenta las repercusiones (actuales y futuras) económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes" (OMT, 2024)


FIRMA DEL EXPERTO

Variable: Desarrollo Turístico							
D.	Indicador	Pregunta	S	C	C	R	Observación
Medio ambiente	Recursos Naturales	¿Se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura?	/	/	/	/	-
	Atractivos turísticos	¿Se identifican los atractivos turísticos más solicitados por los turistas nacionales y extranjeros?	/	/	/	/	-
	Diversidad biológica	¿El turismo sostenible requiere de una diversidad biológica para ser rentable?	/	/	/	/	-
Económico	Actividades económicas	¿Se incrementan las actividades económicas y culturales promovidas por la actividad turística?	/	/	/	/	-
	Desplazamiento turístico	¿Los atractivos turísticos favorecen los estímulos para el surgimiento y desarrollo del desplazamiento turístico?	/	/	/	/	-
	Relaciones turísticas	¿La actividad turística pone en contacto a las personas generando relaciones turísticas, comerciales y sociales?	/	/	/	/	-
Socio cultural	Manifestaciones culturales	¿Se incluyen las manifestaciones culturales, danzas y festividades como producto turístico del distrito?	/	/	/	/	-
	Arquitectura	¿La arquitectura de las edificaciones del distrito constituye un elemento turístico?	/	/	/	/	-
	Rutas turísticas	¿Se organizan las rutas turísticas para desconcentrar geográficamente los flujos turísticos?	/	/	/	/	-


 FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de juicio de experto

Nombre del instrumento	Cuestionario del desarrollo turístico
Objetivo del instrumento	Determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.
Nombres y apellidos del experto	Oscar Miguel Villacorta Domínguez
Documento de identidad	18136781
Años de experiencia en el área	24 años
Máximo grado académico	MAESTRO
Nacionalidad	PERUANA
Institución	Municipalidad Provincial de Trujillo
Cargo	GERENTE
Número telefónico	949947762
Firma	
Fecha	16/05/2024


FIRMA DEL EXPERTO

ANEXO N° 06

FICHAS DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

EXPERTO N° 02

Ficha de validación de contenido para un instrumento

INSTRUCCIÓN: A continuación, se le hace llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información en la presente investigación: *“La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”*.

Criterios	Detalle	Clasificación
Suficiencia	La pregunta pertenece a la dimensión y basta para obtener la medición de esta.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Claridad	La pregunta se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con el indicador que está midiendo.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Relevancia	La pregunta es esencial o importante, es decir, debe ser incluido.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo

Nota. Criterios adaptados de la propuesta de Escobar y Cuervo (2008)

Matriz de validación del cuestionario de la variable “Movilidad Urbana Sostenible”

Definición de la variable:

El siglo XXI está construyendo un nuevo paradigma para el transporte urbano: una movilidad limpia y eficiente, que fomenta un estilo de vida activas para todos los ciudadanos. Un Taburete de tres Patas: **Infraestructura para el Peatón, la Bicicleta, el Transporte Publico**. El nuevo paradigma se basa en tres elementos fundamentales, cada uno no suficiente pero necesario para que el sistema se rija, como un taburete a tres patas: una trama urbana que favorece la caminabilidad y un entorno para el peatón de calidad, una infraestructura para la bicicleta segura y completa que permita moverse en todas las áreas de la ciudad de manera fluida y continua, y un sistema de transporte público de alta capacidad, eficiencia, rapidez y bajo impacto ambiental. (Gehl, 2017).



FIRMA DEL EXPERTO

Variable: Movilidad Urbana Sostenible							
D.	Indicador	Pregunta	S	C	C	R	Observación
Infraestructura del peatón	Accesibilidad Peatonal	¿Se deben implementar acciones para mejorar la infraestructura del peatón?	1	1	1	1	Ninguna
	Trayectos peatonales	¿Se requiere mejorar los trayectos peatonales para desestimular el uso de medios motorizados?	1	1	1	1	Ninguna
	Seguridad de peatones	¿Se debe garantizar la seguridad de los peatones mediante un adecuado diseño urbano y vial?	1	1	1	1	Ninguna
Infraestructura de la bicicleta	Ciclo vías urbanas	¿Se requiere establecer una red de ciclo vías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta?	1	1	1	1	Ninguna
	Acceso a infraestructuras	¿Un adecuado manejo de la conectividad permite el acceso a infraestructuras prestadoras de servicio?	1	1	1	1	Ninguna
	Interconexión de transporte	¿La mejora de la accesibilidad y la interconexión de las infraestructuras de transporte benefician a la población?	1	1	1	1	Ninguna
	Nudos de transporte	¿El desarrollo de nudos de transporte es indispensable para la interconexión del transporte en el distrito?	1	1	1	1	Ninguna
	Modos de desplazamiento	¿Se garantizan los diferentes modos de desplazamientos, mediante la infraestructura y los equipamientos necesarios?	1	1	1	1	Ninguna
	Conexiones viales	¿Un nuevo sistema de conexiones viales contribuiría al mejoramiento de la accesibilidad dentro de todo el distrito?	1	1	1	1	Ninguna
Infraestructura del transporte público	Circulación vehicular	¿Se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular?	1	1	1	1	Ninguna
	Accidentes de tránsito	¿El transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito?	1	1	1	1	Ninguna
	Congestión vehicular	¿Se necesita la construcción de estacionamientos estratégicamente ubicados para evitar la congestión de las vías?	1	1	1	1	Ninguna
	Paraderos de embarque	¿Se requieren establecer paraderos en todas las rutas para el recojo y desembarque de pasajeros?	1	1	1	1	Ninguna
	Condición de pavimentos	¿Se necesita mejorar la condición de los pavimentos y ampliar el número de calzadas?	1	1	1	1	Ninguna
	Renovación de la flota automotor	¿Se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible?	1	1	1	1	Ninguna
	Rutas de transporte público	¿Se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente?	1	1	1	1	Ninguna

FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de juicio de experto

Nombre del instrumento	Cuestionario de la movilidad urbana sostenible
Objetivo del instrumento	Determinar como la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.
Nombres y apellidos del experto	Jhonatan Jeffersson Linares Benites
Documento de identidad	42048720
Años de experiencia en el área	15
Máximo grado académico	Doctor en Arquitectura
Nacionalidad	Peruano
Institución	Universidad Privada Antenor Orrego Universidad César Vallejo
Cargo	Docente
Número telefónico	951850250
Firma	
Fecha	17 de mayo del 2024



FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de contenido para un instrumento

INSTRUCCIÓN: A continuación, se le hace llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información en la presente investigación: “La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024”.

Criterios	Detalle	Clasificación
Suficiencia	La pregunta pertenece a la dimensión y basta para obtener la medición de esta.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Claridad	La pregunta se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con el indicador que está midiendo.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Relevancia	La pregunta es esencial o importante, es decir, debe ser incluido.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo

Nota. Criterios adaptados de la propuesta de Escobar y Cuervo (2008)

Matriz de validación del cuestionario de la variable “Desarrollo Turístico”

Definición de la variable:

“Es aquel que tiene plenamente en cuenta las repercusiones (actuales y futuras) económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes” (OMT, 2024)



FIRMA DEL EXPERTO

Variable: Desarrollo Turístico							
D.	Indicador	Pregunta	S	C	C	R	Observación
Medio ambiente	Recursos Naturales	¿Se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura?	1	1	1	1	Ninguna
	Atractivos turísticos	¿Se identifican los atractivos turísticos más solicitados por los turistas nacionales y extranjeros?	1	1	1	1	Ninguna
	Diversidad biológica	¿El turismo sostenible requiere de una diversidad biológica para ser rentable?	1	1	1	1	Ninguna
Económico	Actividades económicas	¿Se incrementan las actividades económicas y culturales promovidas por la actividad turística?	1	1	1	1	Ninguna
	Desplazamiento turístico	¿Los atractivos turísticos favorecen los estímulos para el surgimiento y desarrollo del desplazamiento turístico?	1	1	1	1	Ninguna
	Relaciones turísticas	¿La actividad turística pone en contacto a las personas generando relaciones turísticas, comerciales y sociales?	1	1	1	1	Ninguna
Socio cultural	Manifestaciones culturales	¿Se incluyen las manifestaciones culturales, danzas y festividades como producto turístico del distrito?	1	1	1	1	Ninguna
	Arquitectura	¿La arquitectura de las edificaciones del distrito constituye un elemento turístico?	1	1	1	1	Ninguna
	Rutas turísticas	¿Se organizan las rutas turísticas para desconcentrar geográficamente los flujos turísticos?	1	1	1	1	Ninguna

FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de juicio de experto

Nombre del instrumento	Cuestionario del desarrollo turístico
Objetivo del instrumento	Determinar como la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.
Nombres y apellidos del experto	Jhonatan Jeffersson Linares Benites
Documento de identidad	42048720
Años de experiencia en el área	15
Máximo grado académico	Doctor en Arquitectura
Nacionalidad	Peruano
Institución	Universidad Privada Antenor Orrego Universidad César Vallejo
Cargo	Docente
Número telefónico	951850250
Firma	
Fecha	17 de mayo del 2024



FIRMA DEL EXPERTO

ANEXO N° 07

FICHAS DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

EXPERTO N° 03

Ficha de validación de contenido para un instrumento

INSTRUCCIÓN: A continuación, se le hace llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información en la presente investigación: *"La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024"*.

Criterios	Detalle	Clasificación
Suficiencia	La pregunta pertenece a la dimensión y basta para obtener la medición de esta.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Claridad	La pregunta se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con el indicador que está midiendo.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Relevancia	La pregunta es esencial o importante, es decir, debe ser incluido.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo

Nota. Criterios adaptados de la propuesta de Escobar y Cuervo (2008)

Matriz de validación del cuestionario de la variable "Movilidad Urbana Sostenible"

Definición de la variable:

El siglo XXI está construyendo un nuevo paradigma para el transporte urbano: una movilidad limpia y eficiente, que fomenta un estilo de vida activas para todos los ciudadanos. Un Taburete de tres Patas: **Infraestructura para el Peatón, la Bicicleta, el Transporte Público**. El nuevo paradigma se basa en tres elementos fundamentales, cada uno no suficiente pero necesario para que el sistema se rija, como un taburete a tres patas: una trama urbana que favorece la caminabilidad y un entorno para el peatón de calidad, una infraestructura para la bicicleta segura y completa que permita moverse en todas las áreas de la ciudad de manera fluida y continua, y un sistema de transporte público de alta capacidad, eficiencia, rapidez y bajo impacto ambiental. (Gehl, 2017).




FIRMA DEL EXPERTO

Variable: Movilidad Urbana Sostenible							
D.	Indicador	Pregunta	S	C	C	R	Observación
Infraestructura del peatón	Accesibilidad Peatonal	¿Se deben implementar acciones para mejorar la infraestructura del peatón?					—
	Trayectos peatonales	¿Se requiere mejorar los trayectos peatonales para desestimular el uso de medios motorizados?					—
	Seguridad de peatones	¿Se debe garantizar la seguridad de los peatones mediante un adecuado diseño urbano y vial?					—
Infraestructura de la bicicleta	Ciclo vías urbanas	¿Se requiere establecer una red de ciclo vías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta?					—
	Acceso a infraestructuras	¿Un adecuado manejo de la conectividad permite el acceso a infraestructuras prestadoras de servicio?					—
	Interconexión de transporte	¿La mejora de la accesibilidad y la interconexión de las infraestructuras de transporte benefician a la población?					—
	Nudos de transporte	¿El desarrollo de nudos de transporte es indispensable para la interconexión del transporte en el distrito?					—
	Modos de desplazamiento	¿Se garantizan los diferentes modos de desplazamientos, mediante la infraestructura y los equipamientos necesarios?					—
	Conexiones viales	¿Un nuevo sistema de conexiones viales contribuiría al mejoramiento de la accesibilidad dentro de todo el distrito?					—
Infraestructura del transporte público	Circulación vehicular	¿Se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular?					—
	Accidentes de tránsito	¿El transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito?					—
	Congestión vehicular	¿Se necesita la construcción de estacionamientos estratégicamente ubicados para evitar la congestión de las vías?					—
	Paraderos de embarque	¿Se requieren establecer paraderos en todas las rutas para el recojo y desembarque de pasajeros?					—
	Condición de pavimentos	¿Se necesita mejorar la condición de los pavimentos y ampliar el número de calzadas?					—
	Renovación de la flota automotor	¿Se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible?					—
	Rutas de transporte público	¿Se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente?					—

FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de juicio de experto

Nombre del instrumento	Cuestionario de la movilidad urbana sostenible
Objetivo del instrumento	Determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.
Nombres y apellidos del experto	Talla Luz Rodríguez Pérez
Documento de identidad	18072482.
Años de experiencia en el área	15
Máximo grado académico	Maestría
Nacionalidad	Rwanda
Institución	Universidad Antenor Omeo
Cargo	Docente
Número telefónico	938485897.
Firma	
Fecha	20.05.2024.



FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de contenido para un instrumento

INSTRUCCIÓN: A continuación, se le hace llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información en la presente investigación: "La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2024".

Criterios	Detalle	Clasificación
Suficiencia	La pregunta pertenece a la dimensión y basta para obtener la medición de esta.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Claridad	La pregunta se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con el indicador que está midiendo.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Relevancia	La pregunta es esencial o importante, es decir, debe ser incluido.	1: de acuerdo 0: en desacuerdo

Nota. Criterios adaptados de la propuesta de Escobar y Cuervo (2008)

Matriz de validación del cuestionario de la variable "Desarrollo Turístico"

Definición de la variable:

"Es aquel que tiene plenamente en cuenta las repercusiones (actuales y futuras) económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes" (OMT, 2024)




FIRMA DEL EXPERTO

Variable: Desarrollo Turístico							
D.	Indicador	Pregunta	S	C	C	R	Observación
Medio ambiente	Recursos Naturales	¿Se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura?					—
	Atractivos turísticos	¿Se identifican los atractivos turísticos más solicitados por los turistas nacionales y extranjeros?					—
	Diversidad biológica	¿El turismo sostenible requiere de una diversidad biológica para ser rentable?					—
Económico	Actividades económicas	¿Se incrementan las actividades económicas y culturales promovidas por la actividad turística?					—
	Desplazamiento turístico	¿Los atractivos turísticos favorecen los estímulos para el surgimiento y desarrollo del desplazamiento turístico?					—
	Relaciones turísticas	¿La actividad turística pone en contacto a las personas generando relaciones turísticas, comerciales y sociales?					—
Socio cultural	Manifestaciones culturales	¿Se incluyen las manifestaciones culturales, danzas y festividades como producto turístico del distrito?					—
	Arquitectura	¿La arquitectura de las edificaciones del distrito constituye un elemento turístico?					—
	Rutas turísticas	¿Se organizan las rutas turísticas para desconcentrar geográficamente los flujos turísticos?					—



FIRMA DEL EXPERTO

Ficha de validación de juicio de experto

Nombre del instrumento	Cuestionario del desarrollo turístico
Objetivo del instrumento	Determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2024.
Nombres y apellidos del experto	Talla Luz Rodríguez Rebez
Documento de identidad	18072482
Años de experiencia en el área	15
Máximo grado académico	Maestría
Nacionalidad	Peruana
Institución	Universidad Antenor Orrego
Cargo	Docente
Número telefónico	938485827
Firma	
Fecha	20.05.2024


FIRMA DEL EXPERTO

ANEXO N° 08

VALIDEZ DE CONTENIDO POR CRITERIO DE EXPERTOS

Validez de contenido por criterio de jueces del cuestionario de la movilidad urbana sostenible

Ítemes	N° Jueces	CRITERIOS				Acuerdos	V Aiken	Descriptivo	
		SUFICIENCIA	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA				
INFRAESTRUCTURA DEL PEATÓN								100.0%	Válido
P01	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P02	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P03	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
INFRAESTRUCTURA DE LA BICICLETA								100.0%	Válido
P04	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P05	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P06	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P07	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P08	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P09	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO								100.0%	Válido
P10	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P11	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P12	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P13	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P14	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P15	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
P16	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
Variable 1						192	100.0%	Válido	

Interpretación:

Para realizar la validación del instrumento de movilidad urbana sostenible, ha sido establecido a través del método de jueces utilizando el coeficiente V de Aiken. Se obtuvo que, de los 16 ítem's que conforman el instrumento presentan una V. Aiken de 100%, según Voutilainen & Liukkonen (1995) establece que, si el test V. Aiken es mayor de 0.8 el instrumento es válido.

Validez de contenido por criterio de jueces del cuestionario del desarrollo turístico

Ítemes	N° Jueces	CRITERIOS				Acuerdos	V Aiken	Descriptivo	
		SUFICIENCIA	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA				
Medio Ambiente								100.0%	Válido
1	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
2	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
3	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
Económico								100.0%	Válido
4	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
5	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
6	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
Socio cultural								100.0%	Válido
7	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
8	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
9	3	3	3	3	3	✓ 12	100.0%	Válido	
Variable 2						108	100.0%	Válido	

Interpretación:

Para realizar la validación del instrumento de desarrollo turístico, ha sido establecido a través del método de jueces utilizando el coeficiente V de Aiken. Se obtuvo que, de los 9 ítem's que conforman el instrumento presentan una V. Aiken de 100%, según Voutilainen & Liukkonen (1995) establece que, si el test V. Aiken es mayor de 0.8 el instrumento es válido.

ANEXO N° 09

RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CONSISTENCIA INTERNA

MUESTRA PILOTO																																	
N°	VARIABLE 1: MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE																		TV1	VARIABLE 2: DESARROLLO TURÍSTICO									TV2				
	DIMENSIÓN 1				DIMENSIÓN 2						DIMENSIÓN 3									DIMENSIÓN 1			DIMENSIÓN 2			DIMENSIÓN 3							
	P1	P2	P3	TD1	P4	P5	P6	P7	P8	P9	TD2	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16		TD3	P17	P18	P19	TD1	P20	P21	P22	TD2		P23	P24	P25	TD3
1	3	5	4	12	3	5	5	3	3	5	24	4	3	5	5	5	3	30	66	4	4	3	11	5	4	4	13	5	5	4	14	38	
2	3	3	3	9	3	3	3	3	3	3	18	4	4	4	4	4	4	28	55	3	4	3	10	3	3	3	9	3	3	3	9	28	
3	3	3	3	9	3	3	3	3	3	3	18	4	3	3	3	3	3	22	49	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	27	
4	3	3	3	9	4	3	3	4	4	3	21	5	5	3	3	3	3	5	27	57	5	5	4	14	4	4	4	12	5	5	5	15	41
5	3	3	3	9	3	3	3	3	3	3	18	3	3	3	3	3	3	3	21	48	3	4	3	10	3	3	3	9	3	3	3	9	28
6	3	3	3	9	3	3	3	3	3	3	18	3	3	3	3	3	3	3	21	48	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	27
7	3	3	3	9	3	3	3	3	3	4	19	4	4	3	3	3	3	3	23	51	4	4	3	11	3	3	3	9	4	4	4	12	32
8	3	4	5	12	5	5	3	5	5	5	28	5	5	5	5	5	5	35	75	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	45	
9	5	3	3	11	3	4	3	4	4	3	21	4	3	3	5	5	3	5	28	60	3	4	4	11	3	3	4	10	4	3	3	10	31
10	4	4	4	12	4	4	4	4	4	4	24	4	4	4	4	4	4	28	64	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	36	

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,936	16

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,971	9

ANEXO N°10

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Título de la investigación: “La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2023”.

Investigadora: Annie Brigette Daga Acevedo

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “La movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico del distrito de Huanchaco, Trujillo 2023”, cuyo objetivo es determinar cómo la movilidad urbana sostenible se relaciona con el desarrollo turístico en el distrito de Huanchaco, Trujillo 2023. Esta investigación es desarrollada por la estudiante del programa de estudio de maestría en arquitectura de la universidad César Vallejo del campus de Trujillo, aprobado por la autoridad correspondiente de la universidad.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente

1. Se realizará una encuesta donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
2. Esta encuesta tendrá un tiempo aproximado de 20 minutos y se realizará en el distrito de Huanchaco. Las respuestas al cuestionario serán codificadas usando un número de identificación y, por tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia de la investigadora y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con la Investigadora Annie Brigitte Daga Acevedo email: abdaga@ucvvirtual.edu.pe y asesor Dr. Luis Enrique Tarma Carlos email: ltarma@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada. Nombre y apellidos: _____

Fecha y hora: _____

Nombre y apellidos:

Firma:

Fecha y hora:

ANEXO N° 11

POBLACIÓN

La población quedo definida de la siguiente manera: Se tomo en cuenta los datos poblacionales del INEI del último censo del año 2017 y se aplicó los criterios de exclusión donde determina excluir a los que son menores de edad quedando con una población que oscila de los 19 años de edad a más. A continuación, se muestra los datos poblacionales del distrito de Huanchaco:

	Edad	Población
Distrito:	0 – 17 años	23 542
Huanchaco	19 – a más	44 867
	Población Total	68 409

Fuente: Reproducido de "Cuadro N° 01: población censada, por área urbana y rural; y sexo, según provincia, distrito y edades simples", (pág. 84 - 88), INEI, 2018, "La Libertad resultados definitivos – Datos poblacionales (Tomo I)", Perú

ANEXO N° 12

ANÁLISIS COMPLEMENTARIO

FÓRMULA DE POBLACIÓN FINITA

$$n = \frac{NZ^2\sigma^2}{(N-1)e^2 + Z^2\sigma^2}$$

LEYENDA	
n	Tamaño de la población
σ	Desviación estándar poblacional
e	Límite aceptable de error muestral
Z	Valor relacionado al nivel de confianza

σ : Es la desviación estándar de la población que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor constante de **0,5**

Z: Valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante que se obtiene de la tabla de distribución normal. Su elección queda a criterio del investigador, utilizando en la presente tesis el primer dato del **90%** de confianza.

Nivel de confianza	Valor Z
90%	1.645
95%	1.96
99%	2.58

e: Límite aceptable de error muestral que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor que varía entre el 1% (0,01) y 10% (0,10), valor que queda a criterio del encuestador. Se utilizo el **10%** por ser una población extensa.

$$n = \frac{NZ^2\sigma^2}{(N-1)e^2 + Z^2\sigma^2}$$

Datos			
N= 44867	$\sigma = 0.5$	Z=	e = 0.10

$$n = \frac{(44867)(0.5)^2(1.645)^2}{(44867 - 1)(0.10)^2 + (0.5)^2(1.645)^2}$$

$$n = 67.55 \approx 68 \text{ personas}$$

ANEXO N° 13

BASE DE DATOS DE LAS ENCUESTAS

N°	MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE																DESARROLLO TURÍSTICO								
	INFRAESTRUCTURA DEL PEATÓN			INFRAESTRUCTURA DE LA BICICLETA						INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO							MEDIO AMBIENTE			ECONÓMICO			SOCIO CULTURAL		
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25
1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	3	5	5	5	4	4	5	4	4	3	4	3	5	4
2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5
3	5	4	5	4	5	4	5	3	5	4	5	4	5	3	5	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4
4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	3	5
5	3	5	4	5	3	5	4	3	5	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4
6	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	3	5	4	4	5	5	4	4	5	5
7	4	3	3	3	4	3	3	4	3	5	5	4	5	4	5	5	4	4	3	4	5	3	4	3	4
8	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
9	3	5	3	3	3	5	3	3	5	4	5	4	5	5	5	5	3	4	4	3	3	4	5	5	5
10	5	4	4	4	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	3	4	4	5	4	5	4	4	5
11	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	3	5
12	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	3	4	5	4	5	5	5	5
13	4	4	5	4	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4
14	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	3	5	4	5	4	4	4	5	5	4
15	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	5	4	5	4	5	5	5	4	5	3	4	3	3	4	4
16	4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	3	4	4	4	4	4	4	5	5	4
17	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4
18	4	4	4	4	4	4	4	3	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3
19	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	3	4	4	3	3	4	3	5	4
20	3	5	4	4	3	5	4	5	3	5	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	4	4	5	5	4
21	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
22	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	4	5	4
23	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
24	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	4
25	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5
26	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	3	4	5	5	5	4	4	5	4	4
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	3	4	3	4	5	4	3	4	4
28	4	5	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5
29	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	3	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	5
30	4	3	4	4	4	3	4	4	3	5	5	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	3	4

31	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	4	
32	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3
33	4	5	5	3	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	3	3	4	4	3	3	4	3	5	4	
34	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	5	4	5	4	5	5	4	4	4	5	4	4	5	4	3	
35	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	3	3	4	3	5	3	4	4	4	5	
36	4	5	4	4	4	5	4	4	5	4	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	4	4	5	5	4	
37	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	3	5	4	5	5	4	4	3	3	5	3	4	4	4	
38	4	5	4	4	4	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
39	3	5	3	3	3	5	3	5	5	4	5	3	5	5	5	5	3	4	4	3	3	4	4	5	3	
40	3	3	4	4	3	3	4	5	3	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	3	5	
41	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	3	4	3	4	5	4	4	5	5	5	
42	4	3	3	3	4	3	3	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	3	4	
43	5	5	4	4	5	5	4	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	
44	3	5	3	3	3	5	3	3	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	3	4	3	3	5	4	
45	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	
46	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	
47	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	
48	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	
49	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	
50	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	3	5	4	4	5	5	4	4	4	5	
51	4	5	5	3	4	5	5	4	5	4	5	3	5	4	5	3	4	4	3	4	5	3	4	3	4	
52	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
53	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	5	4	5	5	5	5	3	4	4	3	3	4	5	4	5	
54	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	3	4	4	5	4	5	4	5	5	
55	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
56	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	
57	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	3	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	
58	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
59	5	3	5	3	5	3	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	
60	4	3	5	5	4	3	5	3	5	4	5	5	5	5	5	3	4	5	4	4	3	4	3	3	4	
61	4	3	5	3	4	3	5	3	4	4	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	3	5	
62	5	3	4	4	5	3	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	4	
63	5	3	5	5	5	3	5	5	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	3	5	
64	5	3	4	4	5	3	4	5	5	3	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	3	4	
65	4	4	5	3	4	4	5	4	5	5	5	3	5	3	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	5	
66	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	
67	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
68	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	

ANEXO N° 14

NIVELES DE LA BASE DE DATOS DE LAS ENCUESTAS

N°	INFRAESTRUCTURA DEL PEATÓN	NIVEL DE INFRAESTRUCTURA DEL PEATÓN	INFRAESTRUCTURA DE LA BICICLETA	NIVEL DE INFRAESTRUCTURA DE LA BICICLETA	INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	NIVEL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	NIVEL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	MEDIO AMBIENTE	NIVEL DEL MEDIO AMBIENTE	ECONÓMICO	NIVEL ECONÓMICO	SOCIO CULTURAL	NIVEL SOCIO CULTURAL	DESARROLLO TURÍSTICO	NIVEL DE DESARROLLO TURÍSTICO
1	15	Alto	30	Alto	31	Alto	76	Alto	13	Alto	11	Medio	12	Medio	36	Medio
2	12	Medio	24	Medio	34	Alto	70	Alto	13	Alto	14	Alto	13	Alto	40	Alto
3	14	Alto	26	Alto	29	Alto	69	Alto	15	Alto	15	Alto	12	Medio	42	Alto
4	15	Alto	30	Alto	35	Alto	80	Alto	14	Alto	14	Alto	13	Alto	41	Alto
5	12	Medio	25	Alto	31	Alto	68	Alto	12	Medio	15	Alto	13	Alto	40	Alto
6	14	Alto	28	Alto	32	Alto	74	Alto	13	Alto	14	Alto	14	Alto	41	Alto
7	10	Medio	20	Medio	33	Alto	63	Medio	11	Medio	12	Medio	11	Medio	34	Medio
8	14	Alto	28	Alto	35	Alto	77	Alto	15	Alto	15	Alto	15	Alto	45	Alto
9	11	Medio	22	Medio	33	Alto	66	Alto	11	Medio	10	Medio	15	Alto	36	Medio
10	13	Alto	27	Alto	33	Alto	73	Alto	11	Medio	14	Alto	13	Alto	38	Alto
11	11	Medio	22	Medio	31	Alto	64	Medio	12	Medio	12	Medio	13	Alto	37	Alto
12	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	14	Alto	14	Alto	15	Alto	40	Alto
13	13	Alto	26	Alto	34	Alto	73	Alto	13	Alto	14	Alto	12	Medio	39	Alto
14	14	Alto	28	Alto	32	Alto	74	Alto	14	Alto	12	Medio	14	Alto	40	Alto
15	11	Medio	22	Medio	32	Alto	65	Alto	14	Alto	10	Medio	11	Medio	35	Medio
16	14	Alto	27	Alto	32	Alto	73	Alto	12	Medio	12	Medio	14	Alto	38	Alto
17	15	Alto	30	Alto	32	Alto	77	Alto	14	Alto	14	Alto	12	Medio	40	Alto
18	12	Medio	23	Medio	34	Alto	69	Alto	15	Alto	15	Alto	11	Medio	41	Alto
19	15	Alto	29	Alto	34	Alto	78	Alto	11	Medio	10	Medio	12	Medio	33	Medio
20	12	Medio	24	Medio	34	Alto	70	Alto	12	Medio	13	Alto	14	Alto	39	Alto
21	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	15	Alto	15	Alto	15	Alto	45	Alto
22	14	Alto	27	Alto	35	Alto	76	Alto	14	Alto	13	Alto	14	Alto	41	Alto
23	15	Alto	30	Alto	35	Alto	80	Alto	15	Alto	15	Alto	15	Alto	45	Alto
24	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	14	Alto	13	Alto	14	Alto	41	Alto
25	12	Medio	26	Alto	34	Alto	72	Alto	14	Alto	14	Alto	14	Alto	42	Alto
26	13	Alto	26	Alto	32	Alto	71	Alto	14	Alto	13	Alto	13	Alto	40	Alto
27	12	Medio	24	Medio	32	Alto	68	Alto	10	Medio	13	Alto	11	Medio	34	Medio
28	13	Alto	27	Alto	34	Alto	74	Alto	13	Alto	15	Alto	15	Alto	43	Alto
29	12	Medio	24	Medio	32	Alto	68	Alto	14	Alto	13	Alto	14	Alto	41	Alto
30	11	Medio	22	Medio	34	Alto	67	Alto	12	Medio	12	Medio	12	Medio	36	Medio
31	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	14	Alto	14	Alto	13	Alto	41	Alto
32	12	Medio	24	Medio	34	Alto	70	Alto	15	Alto	15	Alto	11	Medio	41	Alto
33	14	Alto	26	Alto	32	Alto	72	Alto	11	Medio	10	Medio	12	Medio	33	Medio
34	11	Medio	21	Medio	32	Alto	64	Medio	13	Alto	12	Medio	12	Medio	37	Alto
35	13	Alto	26	Alto	32	Alto	71	Alto	10	Medio	12	Medio	13	Alto	35	Medio
36	13	Alto	26	Alto	31	Alto	70	Alto	15	Alto	13	Alto	14	Alto	42	Alto
37	13	Alto	26	Alto	31	Alto	70	Alto	11	Medio	11	Medio	12	Medio	34	Medio

38	13	Alto	26	Alto	34	Alto	73	Alto	15	Alto	15	Alto	15	Alto	45	Alto
39	11	Medio	24	Medio	32	Alto	67	Alto	11	Medio	10	Medio	12	Medio	33	Medio
40	10	Medio	22	Medio	31	Alto	63	Medio	12	Medio	12	Medio	13	Alto	37	Alto
41	14	Alto	28	Alto	32	Alto	74	Alto	11	Medio	13	Alto	15	Alto	39	Alto
42	10	Medio	20	Medio	35	Alto	65	Alto	13	Alto	14	Alto	11	Medio	38	Alto
43	14	Alto	24	Medio	35	Alto	73	Alto	14	Alto	12	Medio	14	Alto	40	Alto
44	11	Medio	22	Medio	34	Alto	67	Alto	14	Alto	10	Medio	12	Medio	36	Medio
45	14	Alto	28	Alto	31	Alto	73	Alto	13	Alto	15	Alto	15	Alto	43	Alto
46	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	13	Alto	14	Alto	14	Alto	41	Alto
47	14	Alto	28	Alto	32	Alto	74	Alto	13	Alto	13	Alto	14	Alto	40	Alto
48	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	13	Alto	14	Alto	14	Alto	41	Alto
49	15	Alto	30	Alto	31	Alto	76	Alto	15	Alto	15	Alto	14	Alto	44	Alto
50	13	Alto	26	Alto	32	Alto	71	Alto	13	Alto	14	Alto	13	Alto	40	Alto
51	14	Alto	26	Alto	29	Alto	69	Alto	11	Medio	12	Medio	11	Medio	34	Medio
52	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	15	Alto	15	Alto	15	Alto	45	Alto
53	11	Medio	22	Medio	33	Alto	66	Alto	11	Medio	10	Medio	14	Alto	35	Medio
54	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	11	Medio	14	Alto	14	Alto	39	Alto
55	12	Medio	25	Alto	32	Alto	69	Alto	12	Medio	12	Medio	12	Medio	36	Medio
56	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	13	Alto	14	Alto	14	Alto	41	Alto
57	13	Alto	26	Alto	31	Alto	70	Alto	13	Alto	13	Alto	13	Alto	39	Alto
58	15	Alto	30	Alto	35	Alto	80	Alto	15	Alto	15	Alto	15	Alto	45	Alto
59	13	Alto	24	Medio	35	Alto	72	Alto	15	Alto	15	Alto	13	Alto	43	Alto
60	12	Medio	25	Alto	32	Alto	69	Alto	13	Alto	11	Medio	10	Medio	34	Medio
61	12	Medio	22	Medio	32	Alto	66	Alto	13	Alto	14	Alto	12	Medio	39	Alto
62	12	Medio	26	Alto	34	Alto	72	Alto	15	Alto	15	Alto	11	Medio	41	Alto
63	13	Alto	28	Alto	32	Alto	73	Alto	14	Alto	14	Alto	13	Alto	41	Alto
64	12	Medio	26	Alto	32	Alto	70	Alto	12	Medio	15	Alto	11	Medio	38	Alto
65	13	Alto	25	Alto	31	Alto	69	Alto	14	Alto	13	Alto	14	Alto	41	Alto
66	13	Alto	26	Alto	33	Alto	72	Alto	13	Alto	14	Alto	13	Alto	40	Alto
67	15	Alto	30	Alto	33	Alto	78	Alto	15	Alto	15	Alto	15	Alto	45	Alto
68	14	Alto	28	Alto	34	Alto	76	Alto	13	Alto	14	Alto	14	Alto	41	Alto