

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO**  
**FACULTAD DE INGENIERÍA**  
**ESCUELA DE ARQUITECTURA**



**Estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16  
de Octubre al centro urbano de Chachapoyas**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE  
ARQUITECTO**

**AUTOR**

**Milagros Sofia Flores Gonzales**

**ASESOR**

**Miguel Fernando Echeandia Vallejos**

<https://orcid.org/0000-0002-7217-4785>

**Chiclayo, 2026**

**Estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del  
P.J. 16 de Octubre al centro urbano de Chachapoyas**

PRESENTADA POR  
**Milagros Sofia Flores Gonzales**

A la Facultad de Ingeniería de la  
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo  
para optar el título de

**ARQUITECTO**

APROBADA POR

Mónica Patricia Chiclayo Padilla  
PRESIDENTE

Carlos Bauza Cortes  
SECRETARIO

Miguel Fernando Echeandia Vallejos  
VOCAL

## **Dedicatoria**

A mis padres, por ser mi pilar en los momentos más complicados y por su ayuda constante a lo largo de mi educación. Este logro es tan suyo como mío, un reflejo de su amor incondicional y su dedicación. A mi hermano, por estar a mi lado en cada etapa de este viaje. Ya mí misma, por no rendirme nunca y enseñarme que, con esfuerzo y valentía, los sueños se hacen realidad

## **Agradecimientos**

A Dios que ha estado conmigo en cada momento de mi vida. Al Arq. Fernando Echeandía Vallejos por su orientación, sus sabios consejos y por compartir su vasto conocimiento y experiencia a lo largo de esta investigación. Y a mis seres queridos, quienes siempre han estado a mi lado, apoyándome de muchas maneras.

# Estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de Octubre al centro urbano de Chachapoyas

## INFORME DE ORIGINALIDAD

<b>3</b> %	<b>3</b> %	<b>1</b> %	<b>1</b> %
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

<b>1</b>	<b>tesis.usat.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1</b> %
<b>2</b>	<b>hdl.handle.net</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>3</b>	<b>editorial.redipe.org</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>4</b>	<b>Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez</b> Trabajo del estudiante	<b>&lt;1</b> %
<b>5</b>	<b>tesis.ucsm.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>6</b>	<b>biblioteca.plataformavoluntariado.org</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>7</b>	<b>Submitted to Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo</b> Trabajo del estudiante	<b>&lt;1</b> %

[repository.ean.edu.co](http://repository.ean.edu.co)

## Índice

<b>Resumen .....</b>	<b>6</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>7</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>8</b>
<b>Revisión de literatura.....</b>	<b>11</b>
<b>Materiales y métodos .....</b>	<b>20</b>
<b>Resultados y discusión .....</b>	<b>22</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>43</b>
<b>Recomendaciones .....</b>	<b>47</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>53</b>

## Resumen

Esta investigación se centra en plantear estrategias de desarrollo urbano sostenible para integrar el sector Pueblo Joven 16 de Octubre al centro urbano de Chachapoyas. Los objetivos específicos se basan en realizar un diagnóstico de la situación actual del sector, seguido de identificar las limitaciones y demandas de los residentes; y, evaluar las buenas prácticas de integración urbana aplicables al contexto local. La metodología empleada es mixta con tres fases mediante la observación directa, mapeo y análisis de cartografía, segundo, la obtención de datos mediante encuestas y grupo focal con los residentes del lugar; y, tercero la recolección de documentos para la recolección de información. Los principales resultados muestran una alta fragmentación en el sector estudiado, caracterizada por la baja interacción social, la escasa diversidad en el uso de suelo y deficiencias en los servicios básicos. La investigación identifica barreras físicas que dificultan la conectividad con el centro de la ciudad. Por lo cual, se propuso una serie de estrategias enfocadas en mejorar la infraestructura vial, diversificar el uso de suelo y fomentar la activación de escenarios urbanos, además, de la participación ciudadana. Estas acciones buscan mejorar la cohesión social, optimizar la movilidad y aumentar las posibilidades de progreso en el sector, contribuyendo a un desarrollo urbano tanto equitativo como sustentable.

**Palabras clave:** desarrollo urbano, integración urbana, sostenibilidad urbana

### **Abstract**

This research focuses on proposing sustainable urban development strategies to integrate the Pueblo Joven 16 de Octubre sector into the urban center of Chachapoyas. The specific objectives are based on a diagnosis of the current conditions of the sector, followed by identifying the constraints and demands of the residents, and evaluating good urban integration practices applicable to the local context. The methodology employed is mixed with three phases: first, direct observation, mapping and cartography analysis; second, data collection through surveys and focus groups with local residents; and, third, the collection of documents for information gathering. The main results show a high level of fragmentation in the sector studied, characterized by low social interaction, low diversity in land use and deficiencies in basic services. The research identifies physical barriers that hinder connectivity with the city center. Therefore, it proposed a series of strategies focused on improving road infrastructure, diversifying land use and promoting the activation of urban scenarios, as well as citizen participation. These actions seek to improve social cohesion, optimize mobility and raise the quality of life of the sector's inhabitants, contributing to both equitable and sustainable urban development.

**Keywords:** urban development, urban decentralization, urban planning.

## Introducción

Desde tiempos antiguos, las ciudades o polis han sido el reflejo de las interacciones de diferentes culturas que al transcurso de los años han ido cambiando, dando lugar a que las personas se adapten a nuevos cambios y aporten nuevos hallazgos, por lo que una ciudad se ha ido conformando por conjuntos de influencias entre ciudadanos, instituciones y medio ambiente, los cuales generan una identidad y símbolo propio. Sin embargo, en la etapa contemporánea se ha ido deteriorando dicha identidad, debido a procesos de urbanización acelerados y carentes de planificación que han priorizado el crecimiento físico sobre la cohesión social. Esto conlleva, a que el urbanismo cambie sin tomar un rumbo, dando lugar al nacimiento de problemas de integración ciudadana, lo cual, se traduce físicamente en la separación espacial de un territorio en unidades descentralizadas por distintos factores económicos, culturales y sociales.

Durante los últimos años, la relevancia de los problemas de integración urbana ha sido destacada por diversos investigadores, quienes afirmando que estos surgen debido a la existencia de grandes subdivisiones económicas o demográficas, ocupadas por comunidades autoconstruidas que carecen de servicios, equipamientos y cualquier forma de conexión urbana, lo que resulta en áreas fragmentadas y desestructuradas (Guzmán Ramírez & Hernández Sainz, 2013). Latinoamérica constituye una evidencia crítica de esta carencia de integración, manifestándose como un escenario donde la fragmentación rompe la unidad de la ciudad y la continuidad de su tejido, resultando en separaciones desiguales entre clases sociales (Pérez Peñuelas, 2021). Esta realidad se manifiesta, por un lado, en sectores residenciales dotados de áreas verdes y todas las comodidades básicas; mientras que, en contraste, sus habitantes vecinos enfrentan dificultades condicionantes día a día. Estas poblaciones se ven hostigadas por la falta de vías asfaltadas, servicios básicos deficientes y espacios públicos insuficientes, donde el aumento de la contaminación ambiental y sistemas de equipamiento urbano precarios dan lugar a barreras invisibles que consolidan la formación de “islas” urbanas segregadas.

La estructuración de entornos segregados provoca que los habitantes enfrenten una exclusión severa debido a la degradación de su hábitat, un escenario que empeora ante la presión demográfica y la precariedad económica. Esta fragmentación territorial se evidencia en urbes como Buenos Aires, donde el análisis de las denominadas “Villa Miserias” reveló que el 85% de los ciudadanos con mayores carencias de infraestructura básica se concentran en el sector sur. Dichas zonas suelen aglutinar proyectos de vivienda social, así como focos de contaminación, naves industriales abandonadas y perímetros de alto riesgo; además, según

Barberis (2018), registran los indicadores más bajos en servicios básicos y habitabilidad. Esta realidad demuestra que la desarticulación del espacio urbano no solo condiciona la organización poblacional, sino que repercute en la cotidianeidad de los residentes, sugiriendo que el aislamiento derivado de la segregación intensifica las crisis estructurales de la ciudad.

Bajo esta perspectiva de desarticulación, el escenario peruano particularmente en su capital exhibe retos análogos. En el distrito de San Juan de Lurigancho, se ha observado una correlación estrecha entre la carencia de espacios de uso público y el avance de la desintegración en el tejido urbano. Este fenómeno surge por la carencia de un entorno debidamente planificado y la insuficiencia de áreas verdes, factores que no solo incrementan la sensación de inseguridad, sino que también profundizan las brechas de desigualdad y a la fragmentación territorial. Al respecto, Delgado Gonzales y Muñoz Pereyra (2021) sostienen que las condiciones de vida de la población se ven seriamente comprometidas por una expansión urbana carente de orden, el deterioro de las zonas comunes y una degradación ambiental que levanta muros invisibles contra la cohesión social.

Esta crisis de planificación se traslada igualmente a ciudades de escala intermedia como Chachapoyas. Allí, el flujo migratorio ha impulsado un crecimiento periférico descontrolado; tan solo en el año 2012, se registraron aproximadamente 2500 lotizaciones originadas por ocupaciones informales de terrenos provenientes de diversas regiones del país y el extranjero. Según Bueloth (2019), este proceso ha generado focos de desintegración espacial, principalmente en los sectores norte y noreste de la ciudad. A pesar de poseer un valioso legado cultural y natural, Chachapoyas enfrenta el desafío de alcanzar un modelo de desarrollo sostenible que sea equitativo. Particularmente, la zona noreste requiere una intervención urgente debido a su precaria conectividad y su limitada inclusión con el resto del sistema urbano, lo que frena el progreso en las esferas social, económica y cultural de su población.

Frente a este panorama de exclusión, resulta prioritario diseñar estrategias de sostenibilidad que optimicen el hábitat ciudadano y garantice una accesibilidad efectiva a equipamientos y recursos. Se busca, en última instancia promover una economía local responsable con el medioambiente y justa para todos los sectores. En este sentido, el presente estudio pretende aportar insumos técnicos para la creación de políticas públicas que favorezcan una integración urbana participativa, donde las necesidades reales de las comunidades sean el eje central de la planificación.

Con base en lo anterior, la investigación busca dar respuesta al siguiente problema: ¿Qué estrategias de desarrollo sostenible favorecerá la integración del Pueblo Joven 16 de octubre con el centro urbano de Chachapoyas? Para resolver esta interrogante, se inició con un análisis

del panorama actual de la zona, logrando determinar los elementos que favorecen su articulación o, por el contrario, fomentan su desunión respecto a la trama de la ciudad. Este diagnóstico inicial sirvió para puntualizar las carencias críticas que limitan la vinculación entre sectores como el bienestar general de la población residente.

Posteriormente, el análisis se enfocó en las necesidades y demandas de los habitantes, dando prioridad a las causas de la desintegración, tales como el déficit de infraestructura adecuada, los obstáculos de movilidad y la escasez de servicios de primera necesidad. Tomando como referencia este estudio, se evaluaron buenas prácticas de integración urbana sostenible en contextos tanto nacionales como internacionales, con el objetivo de identificar aquellas estrategias que podrían adaptarse a la realidad específica del P.J. 16 de octubre. Para concluir, la investigación plantea una serie de estrategias de planeamiento que aspiran a consolidar la integración de este sector con el centro urbano de Chachapoyas. Estas propuestas tienen como finalidad mejorar la conectividad, generar una mayor cohesión social y territorial, y, por último, elevar el nivel de vida de las personas que viven en la zona.

Los hallazgos preliminares de la fase diagnóstica evidenciaron fracturas severas en la estructura urbana, caracterizadas por una escasa relación social y diversidad de usos del suelo, lo que aísla a los residentes y obstaculiza el desarrollo de una identidad colectiva y relaciones sociales sólidas. Asimismo, la investigación sobre las necesidades y demandas de los habitantes destaca la importancia de entender las dinámicas urbanas y los desafíos que enfrentan, subrayando la necesidad de un análisis detallado para identificar áreas prioritarias de intervención y lograr una planificación urbana inclusiva y sostenible. Finalmente, tras revisar los modelos de desarrollo sostenible, se concluye que la inclusión territorial no solo depende de modernizar la infraestructura básica, sino también de habilitar espacios de convivencia que aseguren una movilidad fluida y una mejor interacción entre los diversos grupos de la zona.

En definitiva, los beneficiarios de estas acciones serán los residentes del Pueblo Joven 16 de octubre, debido a que las estrategias propuestas fomentan una mayor inclusión social y desarrollo urbano. Lo cual, mejorará su entorno urbano, fortalecerá la cohesión comunitaria y permitirá un acceso más equitativo a recursos y servicios.

## Revisión de literatura

### *Antecedentes*

El punto de partida de este estudio es la revisión de investigaciones previas sobre la integración urbana, las cuales han aportado diagnósticos fundamentales para mitigar la fragmentación en el territorio. Entre los trabajos más significativos, Peñuelas y Huerta (2020) realizaron un análisis de la desarticulación social y espacial en las zonas periféricas de Culiacán Rosales, México. En su artículo, examinan la división socioespacial que margina los asentamientos populares ubicados en los bordes de la ciudad, resaltando la desconexión física imperante a pesar de su cercanía geográfica con los centros urbanos. Los resultados revelan como la delimitación estricta de cada sector obstaculiza el progreso socioeconómico; a partir de ello, el estudio profundiza en factores como la disparidad social, los flujos migratorios y la privatización de áreas de uso público, identificando consecuencias críticas como la segregación en el acceso a servicios y el aislamiento ciudadano.

Asimismo, Dávila (2021) investigó el impacto del crecimiento urbano no planificado en la fragmentación de Lima metropolitana durante la última década. El autor sostiene que la capital peruana atraviesa un proceso de desconfiguración territorial producto de la segregación estructural. Según su análisis, la expansión de Lima ha estado condicionada por factores geográficos y de sostenibilidad que impulsaron la migración masiva del campo a la ciudad. Dávila identifica tres pilares determinantes en este fenómeno: la herencia histórica de las murallas coloniales, el establecimiento de fronteras artificiales que propiciaron invasiones y el crecimiento económico desregulado que fomentó la informalidad. Como resultado, la urbe enfrenta un desbordamiento demográfico que impone retos urgentes para la agenda de integración urbana contemporánea.

En ese mismo sentido, Ramírez et al. (2021) ofrecen un estudio detallado sobre cómo la proliferación de barrios cerrados intensifica la fragmentación en el debate urbanístico actual. Los autores analizaron cómo estos enclaves residenciales caracterizados por perímetros restringidos, muros de seguridad y servicios de uso exclusivo favorecen la segmentación del entorno urbano. Al suministrar infraestructuras que aíslan a sus habitantes del resto de la metrópoli, estos complejos cerrados levantan barreras tanto físicas como sociales que limitan el intercambio vecinal y la movilidad. Para ello, se evaluaron parámetros arquitectónicos específicos con el fin de determinar el grado en que estos elementos afectan la conectividad y la integración en contextos metropolitanos.

Asimismo, Ruiz-Tagle y Romano (2019) sostienen que la proliferación de urbanizaciones cerradas no solo altera la morfología urbana, sino que genera efectos nocivos en la cohesión comunitaria. Según los autores, este modelo de ciudad fomenta una segmentación que profundiza las brechas socioeconómicas y desarticula el tejido social. Por consiguiente, resulta imperativo investigar cómo la presencia de estos barrios influye en las dinámicas de la ciudad para proyectar estrategias que aseguren una integración urbana más justa y colaborativa.

Por otra parte, la fragmentación en las metrópolis latinoamericanas es un fenómeno complejo que evidencia y agudiza las desigualdades preexistentes. Al respecto, Szupiany (2018) aplica un enfoque crítico para examinar cómo esta división se materializa en el espacio: desde la creación de zonas residenciales exclusivas hasta la formación de asentamientos informales en los márgenes urbanos. La fragmentación se entiende, entonces, como un proceso activo donde la segregación espacial impone barreras físicas y simbólicas que restringen el acceso equitativo a infraestructuras, servicios básicos y oportunidades de desarrollo económico.

Asimismo, Matossian (2018) señala que la intersección de determinantes históricos, políticos y económicos ha derivado en una crisis de integración en la región. Las políticas de desarrollo influenciadas por modelos neoliberales y la privatización sistemática del espacio público han intensificado la polarización entre sectores de riqueza y áreas de pobreza extrema. Esta desconexión territorial genera aislamiento y deterioro de los vínculos sociales, lo que subraya la necesidad de reformular la planificación y garantice derechos igualitarios para toda la población.

En los territorios de América Latina y el Caribe, se han identificado patrones recurrentes de exclusión. Franco et al. (2023) analizan cómo la segregación socioespacial se vincula con una distribución dispar de los recursos públicos, revelando una brecha crítica entre sectores favorecidos y áreas precarias. Este crecimiento desigual condena a las comunidades menos aventajadas a ciclos persistentes de privación y marginalidad, lo que refuerza la urgencia de implementar modelos de desarrollo urbano más equitativos y modernos.

En otro orden de ideas, Méndez (2008) destaca que la fragmentación urbana contribuye a la intensificación de las desigualdades, creando barreras que dificultan la cohesión y la integración social. Los estudios revisados también indican que las políticas urbanas y los procesos de planificación a menudo perpetúan esta fragmentación al favorecer el desarrollo en zonas específicas mientras se descuidan áreas más vulnerables. Esta situación plantea desafíos significativos para el desarrollo urbano sostenible, ya que la fragmentación limita el acceso equitativo a oportunidades y servicios, y exacerbando las disparidades en la cohesión social.

Al analizar la realidad en Argentina, se observa que el fenómeno de la fragmentación no es ajeno a sus centros urbanos. Kozak (2012) argumenta que este proceso no deriva simplemente de una expresión natural, sino que tiene raíces profundas en decisiones de planificación deficientes y políticas históricas desiguales. En diversas localidades, se ha explorado como un desarrollo desorganizado ha generado barreras físicas que aíslan “islas de riqueza” frente a sectores de pobreza desvinculados tanto en infraestructura como en conectividad. Esta segregación residencial permite que los estratos socioeconómicos altos disfruten de servicios de calidad, mientras la periferia marginada sufre la carencia de prestaciones básicas, perpetuando ciclos de exclusión. En ese sentido, el impacto de la desunión territorial en la movilidad urbana evidencia una brecha creciente en la distribución de recursos entre los distintos segmentos poblacionales.

Por su parte, Campuzano (2011), mediante el estudio de casos en múltiples urbes argentinas, demuestra que la fragmentación se manifiesta de forma heterogénea según el contexto y la orientación de las políticas públicas locales. El autor enfatiza la urgencia de adoptar un enfoque de planificación integral y equitativo, que no se limite a la expansión física, sino que incorpore las dimensiones sociales y económicas que moldean la estructura del territorio. Siguiendo esta línea, Kozak (2018) realiza un análisis exhaustivo sobre la evolución del concepto hacia el “Urbanismo Astillado” (Splintering Urbanism). La autora sostiene que la ciudad contemporánea se define por una segmentación espacial y social acelerada, impulsada por la globalización, los avances tecnológicos y modelos que favorecen la privatización de infraestructuras. De este modo, se observa cómo las nuevas estrategias de planeamiento y las redes digitales han alterado las formas tradicionales de división territorial, derivando en modalidades inéditas de separación socioespacial.

En el ámbito de las transformaciones positivas, existen casos que demuestran cómo las limitaciones pueden convertirse en oportunidades de desarrollo. Un ejemplo es la propuesta de Tapasco Diaz (2021) para la avenida Puerto López en Villavicencio, Colombia. En esta zona se identificaron conflictos por usos de suelo incompatibles, áreas desocupadas e invasiones de cursos hídricos; ante ellos, el autor sugiere una intervención basada en el análisis detallado de la morfología y las actividades preexistentes. El objetivo es fortalecer la urbanización mediante equipamientos funcionales y acciones específicas que prioricen entornos altamente eficientes y resilientes ante el crecimiento poblacional.

Asimismo, Ahumada et al. (2019) examinaron la integración en la Avenida Perú en Recoleta, Chile. Enfocándose en los desafíos socioespaciales y las intervenciones urbanas vinculadas. Su estudio aborda estrategias para mitigar las brechas de fragmentación a través del

fortalecimiento de áreas verdes, la integración vial con ciclovía y el fomento de la cohesión mediante talleres participativos. Este enfoque multidimensional busca articular el barrio con la ciudad, entendiendo la renovación urbana como un proceso público social. Finalmente, Greene y Arriagada (2019) critican la tendencia a implementar soluciones superficiales que no atacan las raíces de los conflictos urbanos. Los autores sostienen que para lograr una integración auténtica es imperativo contar con diagnósticos precisos que consideren la accesibilidad y las barreras físicas como ejes para el desarrollo de estrategias integrales.

A su vez, existen ciertas disyuntivas en contextos metropolitanos sobre la integración urbana. Tal como lo señalan Vicuña et al. (2019), el complejo lazo entre la integración y el bienestar en las grandes ciudades se analiza a partir de cómo las políticas y prácticas impactan en la vida de sus habitantes, donde la alta densidad poblacional y la diversidad socioeconómica generan desafíos particulares. La investigación se centra en los dilemas que surgen al intentar promover una mayor cohesión social y territorial en entornos marcados por disparidades económicas. Mientras que la integración busca mejorar el acceso a servicios y oportunidades, en la práctica puede enfrentar conflictos y contradicciones. Estos dilemas incluyen la tensión entre el desarrollo de infraestructuras y la gentrificación, la redistribución de recursos frente a la desigualdad persistente, y la necesidad de equilibrar el crecimiento urbano con la preservación del bienestar de las comunidades existentes.

Por otro lado, el urbanismo se erige como un mecanismo fundamental para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible a través de una cohesión territorial equilibrada. Al respecto, García (2022) analiza el vínculo entre el desarrollo urbano y la sostenibilidad desde una óptica integral, evaluando las múltiples aristas que definen este proceso a escala global. El autor sostiene que las urbes, al ser núcleos neurálgicos de interacción social y económica, desempeñan un rol protagónico en la implementación de modelos habitacionales perdurables. No obstante, el crecimiento demográfico acelerado impone retos severos en la administración de recursos y la equidad social. Por ello se propone que las ciudades impulsen la sostenibilidad mediante esquemas de planificación que favorezcan la densificación controlada y la mixticidad de usos de suelo, evitando así la expansión periférica desordenada y minimizando la dependencia del transporte privado.

En este sentido, resulta esencial priorizar sistemas de movilidad pública eficientes y fomentar el transporte no motorizado, como la caminata y el uso de bicicletas, para mitigar la huella de carbono en el entorno urbano. Sin embargo, Gurdon (2023) advierte que la transición hacia un urbanismo sostenible enfrenta barreras considerables, tales como la desarticulación entre los distintos niveles gubernamentales, la renuencia de actores clave al cambio y la falta

de inversión en infraestructuras críticas. El autor enfatiza la necesidad de reformular la planificación de la movilidad, la cual tradicionalmente se ha gestionado de forma fragmentada y centrada únicamente en la infraestructura física. Este enfoque desfasado ha derivado en problemas crónicos de congestión y contaminación; por tanto, se recomienda optimizar la red vial y promover políticas que incentiven la movilidad activa para fortalecer la transitabilidad de los sectores.

Complementariamente, Correa-Parra et al. (2023) destacan que la integración de las comunidades locales es un factor determinante para el éxito de cualquier intervención urbana. Las soluciones más resilientes y justas son aquellas diseñadas en conjunto con los residentes, garantizando que las políticas públicas se ajusten a sus necesidades reales. La participación ciudadana permite identificar conflictos específicos y facilita la adopción de nuevas medidas de ordenamiento, asegurando una distribución equitativa de los beneficios del transporte sostenible.

Cabe mencionar, ante la vulnerabilidad de las ciudades frente a crisis socioeconómicas o desastres naturales, la resiliencia se vuelve un eje transversal en la ordenación del territorio. Igarza et al. (2019) definen la resiliencia urbana como la aptitud de un sistema ciudadano para anticiparse, absorber y adaptarse a impactos negativos. Los autores subrayan la importancia de proyectar espacios flexibles que puedan evolucionar frente a futuras incertidumbres, integrando tanto la dimensión física como la social del entorno. Esto implica no solo construir infraestructuras sólidas, sino también consolidar comunidades cohesionadas y preparadas para actuar de manera colectiva ante cualquier contingencia.

Para concluir, con la revisión de investigaciones sobre integración urbana, Cruz Alvarez et al. (2022) presentan un estudio sobre la regeneración integral de la zona de Tacubaya en la ciudad de México, alineado con los preceptos de los ODS. Debido a las profundas brechas de integración histórica en dicha región, el proyecto se focaliza en resolver problemas de tráfico, recuperar espacios públicos y modernizar las instalaciones existentes. La investigación parte de un diagnóstico de la estructura histórica y el uso del suelo para proponer una articulación basada en la relación socioespacial. Analizando variables económicas y demográficas, el estudio busca potenciar la interrelación territorial en beneficio de los diversos grupos involucrados, aspirando a una transformación profunda que considere tanto los retos locales como las metas de desarrollo global.

### ***Bases teóricas***

En términos generales, la integración urbana se define como el proceso de unificación y armonización de diferentes componentes dentro de un entorno metropolitano. Esto abarca las esferas físicas, sociales, económicas y ambientales de una ciudad o territorio determinado (Fainstein, 2013). Bajo esta premisa, el autor afirma que la integración urbana comprende diversas medidas y actividades destinadas a promover la inclusión y cohesión de los distintos sectores territoriales. Este proceso tiene como objetivo reducir las brechas de desigualdad social, económica y espacial que separan a los barrios y sus comunidades. Lo anterior implica la creación de entornos urbanos más justos y accesibles para todos los residentes, independientemente de su origen, ingresos o características demográficas.

Cabe señalar que la integración urbana puede alcanzarse mediante políticas y proyectos que fomenten la mixticidad en el uso del suelo, la diversidad en las opciones de vivienda, el fortalecimiento de la infraestructura vial, el acceso efectivo a prestaciones básicas, la optimización de la transitabilidad y la participación activa de la comunidad (Romero, 2019). En consecuencia, la meta es forjar una ciudad más equitativa, donde todas las personas, sin que su lugar de residencia sea un obstáculo, puedan acceder a las mismas oportunidades y un mejor estándar de calidad de vida.

Por otra parte, la integración urbana también se enfoca en la consolidación de ciudades inclusivas que promuevan la cohesión social. Al respecto, se destaca la importancia de una planificación urbana de carácter participativo, donde se logre involucrar a los diversos colectivos sociales en la creación de espacios públicos accesibles y acogedores (Cuervo González, 2017). Es decir, la planificación se considera un mecanismo articulador de oportunidades para los residentes, enfrentando los desafíos de la inclusión mediante política innovadoras y mejores prácticas en la gestión del territorio.

Asimismo, las estrategias de intervención para el desarrollo sostenible requieren una coordinación efectiva entre los grupos sociales y las entidades públicas o privadas en la elaboración de planes de gestión e infraestructura. Este proceso constituye un cambio integral y multidimensional que busca potenciar el vínculo entre el núcleo urbano y su periferia. Según Velásquez Muñoz, (2013), incluye componentes clave como la complementariedad territorial, la competitividad, la funcionalidad y la calidad del paisaje, así como el respeto al entorno natural, la administración de amenazas y la justicia social bajo un modelo de gobernanza inclusivo. En consecuencia, la atención se dirige a integrar elementos ambientales, económicos y sociales en el diseño de las áreas urbanas, fomentando una distribución transparente de los recursos y minimizando los efectos adversos en la equidad.

De igual manera, una intervención basada en un enfoque integral resalta el papel crucial de la comunidad en la planificación, la optimización de recursos y el fomento de una movilidad de bajo impacto ambiental. Dicha visión enfatiza la necesidad de una perspectiva a largo plazo y la incorporación de innovación tecnológica. Además, precisa la relevancia de la evaluación y el monitoreo continuo para ajustar las estrategias y asegurar la sostenibilidad (Europea, 2020). Es decir, se propone un enfoque holístico donde el bienestar común, la trascendencia económica y la preservación ambiental converjan para enfrentar desafíos futuros, como el cambio climático. En resumen, el objetivo es desarrollar ciudades que sean no sólo sostenibles, sino resilientes y adaptables.

Las estrategias deben enfocarse en el diseño de propuestas que consideren integralmente las aristas del progreso local: financiera, social y ecológica. La planificación debe ser inclusiva y adaptable, permitiendo responder a las dinámicas y necesidades emergentes (Navarro et al., 2022). En este sentido, se subraya la importancia de equilibrar todos los aspectos de una comunidad al proyectar el desarrollo, trascendiendo las mejoras económicas para priorizar la preservación del medio ambiente y la atención a las demandas sociales.

Por otro lado, la dimensión de movilidad urbana se vincula con diversas perspectivas teóricas y está indisolublemente ligada a los fenómenos del transporte (Palop & Raga, 2014). En este contexto, el término cubre aspectos como los patrones de urbanización, dado que las grandes transformaciones espaciales actuales están estrechamente relacionadas con cambios significativos en el desplazamiento de la población y la intervención de múltiples agentes en la configuración social del espacio (Vizuet, 2017). Bajo este enfoque, la movilidad urbana se examina como un sistema complejo que abarca diferentes modos de transporte y sus interacciones. Asimismo, se analiza su impacto en la vida urbana, incluyendo la calidad del aire, la congestión del tráfico y la accesibilidad. Finalmente, se discuten desafíos críticos como la necesidad de integrar diversas modalidades de transporte, reducir la huella ecológica e incrementar la eficiencia en la gestión del sistema (Cruz-Muñoz, 2018).

La dimensión físico-territorial comprende los aspectos que combinan elementos geográficos y estructurales en su naturaleza. En el contexto del ordenamiento territorial y la planificación urbana, este concepto implica la consideración de características topográficas y ambientales en relación con la organización del espacio. López (2019) indica que esta perspectiva se focaliza en la interacción entre el entorno natural como clima, relieve y recursos con los factores vinculados a la ocupación humana, tales como la zonificación, la infraestructura y la gestión del suelo. Dicho enfoque busca amalgamar estos componentes para alcanzar un desarrollo sostenible y equilibrado tanto en áreas urbanas como rurales.

No obstante, la vertiente físico-territorial abarca los aspectos materiales y estructurales de un espacio, tales como su forma, extensión, uso de suelo y los elementos naturales o construidos que lo componen. Bajo esta perspectiva, el análisis se enfoca en como las características físicas y geográficas del territorio influyen en los procesos sociales, económicos y gubernamentales, impactando directamente en la organización del espacio urbano, la distribución de recursos y la interacción entre sus habitantes. Por ello, resulta esencial para entender como el entorno social se configura y transforma en función de su base física (Mazurek, 2009).

De manera complementaria, este componente es clave para la comprensión del espacio geográfico integral. Al referirse a los aspectos materiales del territorio, como la topografía, el clima, la vegetación y la infraestructura, Vargas Ulate (2012) resalta que esta dimensión es fundamental para analizar la influencia del entorno natural y antrópico en los procesos socioeconómicos. En última instancia, estos elementos interactúan para dar forma a los patrones espaciales y territoriales de una región determinada.

Respecto a la vertiente socioeconómica, Etulian (2021) afirma que esta representa la correlación entre los elementos sociales y económicos de una comunidad. Dicha convergencia reconoce que ambos aspectos están estrechamente vinculados y se influyen de manera recíproca. Adoptar este enfoque implica analizar la interacción entre las condiciones materiales y el bienestar social, así como su repercusión en el crecimiento poblacional. Por tal motivo, se examinan variables críticas como la distribución de ingresos, la movilidad social, el acceso a la educación y salud, el empleo y la pobreza, factores que determinan la estabilidad de los individuos. Además, se analiza cómo los sectores productivos y las políticas sociales moldean la estructura y dinámica de la sociedad.

Es este orden de ideas, Winchester (2008) sostiene que las políticas del hábitat deben considerar las particularidades de la población, debido que la precariedad está intrínsecamente ligada a la capacidad de acceder a servicios básicos, vivienda adecuada e infraestructura. En otras palabras, las estrategias institucionales deben trascender la mejora física de los entornos para priorizar la inclusión social y productiva de los residentes; esto se debe a que la carencia de oportunidades y la exclusión agravan las disparidades y la fragmentación del tejido urbano.

Finalmente, esta dimensión se aborda como un eje central para entender las distintas manifestaciones de la precariedad en cada región. Para comprender integralmente estos fenómenos, es fundamental considerar factores como la formalidad laboral y las barreras que afectan a los grupos más vulnerables (Stezano & Fida., 2021). Lo anterior conlleva una

reflexión sobre la capacidad de las políticas públicas para redistribuir recursos, subrayando que solo mediante el abordaje de estos indicadores se puede avanzar hacia una reducción significativa de las brechas de desigualdad.

## **Materiales y métodos**

La estructura metodológica se llevó a cabo, mediante la investigación de tipo aplicada y como escenario de estudio es el Pueblo Joven 16 de octubre, localizado en la ciudad de Chachapoyas. Los actores principales son los residentes de este sector, y se eligió específicamente debido a su ubicación periférica y su falta de conexión con el resto de Chachapoyas. El problema principal abordado en este estudio está vinculado a la fragmentación del espacio urbano y los desafíos de desintegración hacia la ciudad experimentados en esta zona. El método adoptado es de tipo no experimental, debido a que, se observa el lugar de estudio en su estado actual para comprender sus diversas dinámicas y analizar las interacciones urbanas, la composición, el entorno y las funciones de dicho sector. Asimismo, la investigación utiliza un enfoque mixto, combinando elementos cualitativos y cuantitativos en su desarrollo.

La investigación fue desarrollada en 3 fases para llegar al objetivo general. Durante la primera fase, se desarrolló una intervención detallada, mediante el recorrido por el área de estudio, para la cual, se aplicó la técnica de observación, dicha técnica ayudó en el análisis de reconocimiento del estado actual. Se usó como instrumentos el mapeo y las cartografías de la ciudad, además, del registro fotográfico; bajo los sistemas de movilidad que abarcó los flujos vehiculares e interacciones, tipos de transporte, trayectos y flujo peatonal. Igualmente, se examinó características acerca del sistema de ocupación espacial comprendido por la zonificación, uso de suelo y áreas verdes. Sumado a esto, el sistema físico territorial que contuvo indicadores como la hidrológica, relieve o topografía y trama urbana. Por último, el sistema socioeconómico que incluyó los servicios básicos y densidad poblacional. Posteriormente, de cada síntesis de sistema obtenida se realizó una valorización de componentes por rangos de bajo (1), medio (2) y alto (3), que fueron evaluadas según las características que presentó cada dimensión. Al final, cada sumatoria obtenida dio como resultado los diferentes niveles de cada sistema, llevando a una síntesis final de la determinación de los factores de desintegración-integración del sector de estudio.

En la segunda fase del estudio, se realizó mediante la técnica de la entrevista. Por lo que, de 3480 habitantes, se obtuvo una muestra de 187 personas para participar de la encuesta. Esta encuesta fue elaborada con la finalidad de obtener información sobre las percepciones de la población de la comunidad respecto a sus necesidades y demandas, así como la manera en que estos influyen en los factores de desintegración. Simultáneamente, se realizó una charla interactiva de forma virtual, utilizando la técnica del focus group la cual estuvo respaldada por

una guía de preguntas diseñada para facilitar la discusión, por medio de la plataforma Zoom. Esta combinación de técnicas permitió obtener una visión más profunda de las inquietudes y percepciones de los pobladores, brindando un contexto valioso para entender los desafíos que enfrenta la comunidad en relación con su cohesión social. La información obtenida resultó clave para comprender las necesidades expresadas por los participantes y abordar de manera integral los problemas de integración identificados. Este proceso permitió identificar patrones comunes en las demandas para así consolidar un panorama claro sobre la dinámica de interacción entre los actores y el entorno estudiado.

Finalmente, la tercera fase del estudio se centró en el análisis documental, que permitió evaluar estrategias urbanas implementadas en otras ciudades. Para ello, consultaron diversos documentos y se realizó la recopilación de información clave proveniente de fuentes académicas, técnicas y normativas. Esta técnica, no solo facilitó la identificación de enfoques y prácticas efectivas que podrían ser aplicables al contexto del estudio, sino que también aportó una perspectiva comparativa que enriqueció la comprensión acerca de los aspectos que inciden en la organización del espacio urbano.

A partir de la información obtenida en las 3 fases del estudio, se desarrolló el objetivo general donde se propuso estrategias basadas en el desarrollo urbano sostenible. Estas estrategias tienen como finalidad promover la integración del P.J. 16 de octubre con la ciudad de Chachapoyas, buscando así mejorar la cohesión social y el desarrollo del sector.

## **Resultados y discusión**

### **Fase 1: Diagnóstico actual del lugar de estudio**

En esta fase, se detallan los hallazgos obtenidos a lo largo de la investigación, destacando los hallazgos más significativos relacionados con el sector de estudio. A partir de un análisis profundo de los datos recopilados, se identificaron patrones y tendencias que reflejan los comportamientos de movilidad, el uso de suelo, la trama urbana, la hidrología, la densidad poblacional y los servicios básicos. Estos resultados fueron contextualizados dentro del análisis de la ciudad, lo que permitió comprender su desarrollo y los factores que han influido en la falta de integración. A través de esta presentación, se busca proporcionar una perspectiva precisa y resumida de los elementos más significativos que emergieron del estudio.

### **Movilidad: Niveles de interacción**

En el sector se observó que presenta diferentes dinámicas en el contexto urbano, debido a que todas las actividades se concentran en el centro de Chachapoyas. Este fenómeno crea un entorno donde predominan las interacciones sociales y económicas, generando una vida urbana vibrante y activa. Sin embargo, esta concentración de actividades hace que el sector de investigación parezca aislado, lo que complica aún más las interacciones y el desarrollo de relaciones comunitarias en esta área.

En esta primera etapa de análisis, se contempló los flujos vehiculares, flujos peatonales y trayectos habituales de los ciudadanos. Obteniendo como primer diagnóstico que la conexión entre el P.J. 16 de octubre y el centro urbano solo existe por medio de una vía, pero que esta no enlaza directamente, generando que sea un eje de flujo peatonal y vehicular alto. Asimismo, se observó que la mayor concentración de flujos y actividad está situada en la zona central de la ciudad. Otro diagnóstico notable es sobre el acceso vehicular al sector, se percibió que la entrada al área estudiada solo es por una vía. Pero que esta no se desplazada por todo el lugar, sino solo a una determinada zona, que es la parte central del sector y ahí es donde culmina el recorrido.

A partir de esos diagnósticos se realizó la valorización de los componentes, puesto que, este enfoque permitió tener una visión clara de los distintos niveles de interacción que se producen en la ciudad (figura 1). Reconociendo que, en el centro de Chachapoyas, existe una media a alta interacción, que se traduce en un constante intercambio de personas y actividades, mientras que en el sector de estudio se registra una baja interacción. Esta situación dificulta la conexión del sector y evita la continuidad y accesibilidad del movimiento entre las personas

que residen allí. La baja interacción en el sector, no solo limita la movilidad, sino que también afecta la conexión económica de la comunidad.

Debido a esto, se destaca una preocupación significativa relacionada con la baja interacción observada en este entorno urbano. A través de un análisis detenido, se revela que la falta de conexión y participación entre los residentes ha generado una dinámica de comunidad fragmentada. Este bajo nivel de interacción se traduce en desafíos para el desarrollo colectivo y la construcción de una identidad comunitaria sólida. La comprensión de estos niveles de interacción fue fundamental para reconocer los factores que influyen en la integración y participación en el P.J. 16 de octubre, permitiendo un enfoque más profundo sobre su dinámica urbana.

## Figura 1

### Niveles de interacción de la movilidad

#### INTERACCIÓN

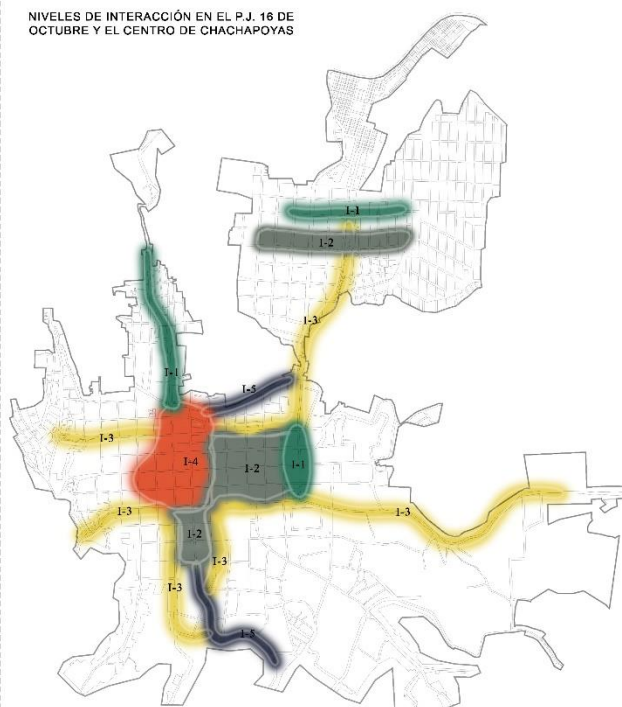
**TABLA 3:** SUMATORIA DE LOS VALORES DE LOS COMPONENTES

	FLUJO VEHIC.	VALOR	FLUJO PEA.	VALOR	TRAYECTOS	VALOR	TOTAL
B	Medio	2	Medio	2	Corto	1	5
D	Bajo	1	Alto	3	Medio	2	6
E	Bajo	1	Medio	2	Largo	3	6
A	Medio	2	Bajo	1	Largo	3	6
C	Alto	3	Alto	3	Medio	2	8
F	Alto	3	Bajo	1	Largo	3	7
I	Medio (Eje 3)	2	Medio	2	Corto	1	5
H	Medio (Eje 2)	2	Alto	3	Medio	2	7
G	Alto (Eje 1)	3	Alto	3	Largo	3	9

**TABLA 4:** RESULTADOS DE NIVELES DE INTERACCIÓN

	NIVELES DE INTERACCIÓN	
I-1	5	BAJA
I-2	6	MEDIA BAJA
I-3	7	MEDIA
I-4	8	MEDIA ALTA
I-5	9	ALTA

NIVELES DE INTERACCIÓN EN EL P.J. 16 DE OCTUBRE Y EL CENTRO DE CHACHAPOYAS



El hallazgo mostró como las condiciones de la movilidad afectan profundamente la vida de los residentes. La falta de conectividad eficiente en el transporte limita sus desplazamientos diarios, restringiendo el acceso a oportunidades laborales, educativas y sociales. Las rutas disponibles no siempre responden a las demandas reales de las personas, lo que genera tiempo de traslado prolongados y sensaciones de aislamiento. Además, la infraestructura de transporte insuficiente y la falta de una red de conexiones adecuadas dificultan aún más la integración del

sector con el conjunto urbano central, perpetuando la fragmentación urbana y limitando el desarrollo del área.

### Uso de suelo: Niveles de diversidad de usos

Los cambios en la distribución y utilización del territorio en una determinada área geográfica, es reflejo significativo de los ajustes en los ámbitos socioeconómicos, demográficos y ambientales que se han producido a lo largo del tiempo. En este punto, se analizó el uso de suelo mediante un reconocimiento de los diferentes tipos de uso, llevando a cabo una macro sectorización. A través de un estudio minucioso se identificó los distintos porcentajes de los equipamientos básicos tales como vivienda, comercio, vivienda-comercio, educación, salud, recreación, industria e institucional.

Se observó que el centro de la ciudad (D-5) presentaba una mayor diversidad en el uso de suelo, alcanzando un nivel del 55.3 %, lo que refleja el núcleo económico y social del área urbana. Por el contrario, el sector de estudio (D-1), ubicado en una zona más periférica, mostró un nivel de diversidad considerablemente menor, alcanzando sólo el 30% (figura 2). Esta diferencia resaltó las dinámicas contrastantes de desarrollo y organización del espacio urbano en ambos sectores.

### Figura 2

#### Niveles de diversidad de usos

#### DIVERSIDAD DE USOS

##### VALORIZACIÓN

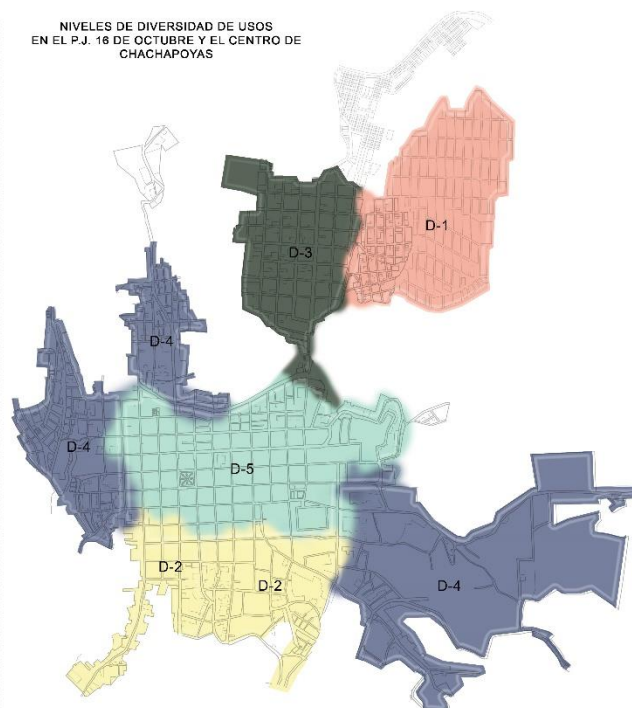
TABLA 1: SUMATORIA DE LOS PORCENTAJES POR USOS BÁSICOS

SECTORES	COMERCIO	V-COMERCIO	EDUCACIÓN	SALUD	RECREACIÓN	INSTITUCIONAL	TOTAL
H	2 %	17 %	33 %	1 %	6 %	15 %	30 %
D	16.4 %	8 %	2.8 %	0 %	0 %	3.3 %	30.5 %
E	11.75 %	10.66 %	0 %	0 %	1.66 %	3.95 %	36.3 %
G	3.5 %	36 %	5 %	2.5 %	2 %	4 %	46 %
B	3.5 %	21.2 %	7.4 %	1.5 %	12.3 %	7 %	51 %
C	4.5 %	19.8 %	8 %	3.5 %	8.3 %	10.5 %	59.6 %
F	13 %	5.86 %	14.79 %	2.95 %	8.62 %	11.226 %	55.32 %
A	31.4 %	11.8 %	7.5 %	3 %	8.5 %	3 %	74 %

TABLA 2: RESULTADOS DE NIVELES DE DIVERSIDAD DE USOS

NIVELES DE DIVERSIDAD DE USOS		
D-1	0-30	BAJA
D-2	31-40	MEDIA BAJA
D-3	41-50	MEDIA
D-4	51-60	MEDIA ALTA
D-5	61-100	ALTA

NIVELES DE DIVERSIDAD DE USOS EN EL P.J. 16 DE OCTUBRE Y EL CENTRO DE CHACHAPOYAS



En el núcleo urbano, la combinación de usos del suelo es variada y compleja. El área no solo incluía una alta densidad de viviendas, sino que también combinaba funciones comerciales, recreativas, educativas, institucionales y de salud. El comercio específicamente, desempeña un rol clave en la configuración del espacio, con una amplia gama de establecimientos que iban desde pequeños comercios locales hasta grandes tiendas y mercados. Este alto grado de mezcla funcional facilitaba el acceso de los residentes a una variedad de servicios sin la necesidad de desplazarse grandes distancias, lo que contribuye a una mayor cohesión urbana.

En contraste, el sector de estudio se caracterizaba por un suelo más restringido y menos diverso. Con un nivel de diversidad baja, el área está dominada por el uso residencial, con escasa presencia del comercio y la recreación. Las oportunidades de interacción entre diferentes usos de suelo eran limitadas, lo que reflejaba una planificación más enfocada en la vivienda sin una integración adecuada de otros servicios o funciones urbanas. La falta de instituciones educativas y de salud dentro del sector también era evidente, lo que obligaba a los residentes a desplazarse hacia otras zonas para acceder a estos servicios básicos. Este patrón de desarrollo monofuncional limitaba las posibilidades de interacción social y económica dentro del sector, generando una dependencia hacia áreas más centralizadas.

En conjunto, los resultados mostraron una clara diferenciación en la estructura funcional entre el centro de la ciudad, con su alta diversidad de usos de suelo, y el sector de estudio, donde predomina el uso residencial y la baja diversidad en el desarrollo del espacio urbano.

### **Físico territorial: Niveles de articulación física**

Los datos recopilados en el análisis de los niveles de articulación física, basados en la presencia ambiental de quebradas y la estructura de la trama urbana, revelaron diferencias importantes entre el área urbana central y el lugar de estudio. El diagnóstico se focalizó en dos elementos fundamentales, la integración de las quebradas en el contexto urbano y la regularidad de la estructura urbana. Mostrando que el centro de la ciudad (AF-4) presentaba un nivel alto de articulación física, mientras que el sector en estudio (AF-2) reflejaba un nivel medio-bajo, destacando disparidades en la forma en que estos elementos influyeron en la configuración espacial y la accesibilidad en ambas zonas (figura 3).

En el centro urbano, la articulación era más sólida, principalmente debido a una menor presencia de quebradas y una mayor regularidad en la trama urbana. Este enfoque permitió que el centro urbano mantuviera una buena cohesión espacial, creando un entorno más equilibrado donde las funciones urbanas y ambientales coexisten de manera armoniosa. La trama urbana en esta zona fue elevada como regular, lo que reforzó la fluidez y el orden en la disposición de las calles, la conexión entre diferentes vectores y el acceso a los servicios.

### Figura 3

#### Niveles de Articulación física

##### ARTICULACIÓN FÍSICA

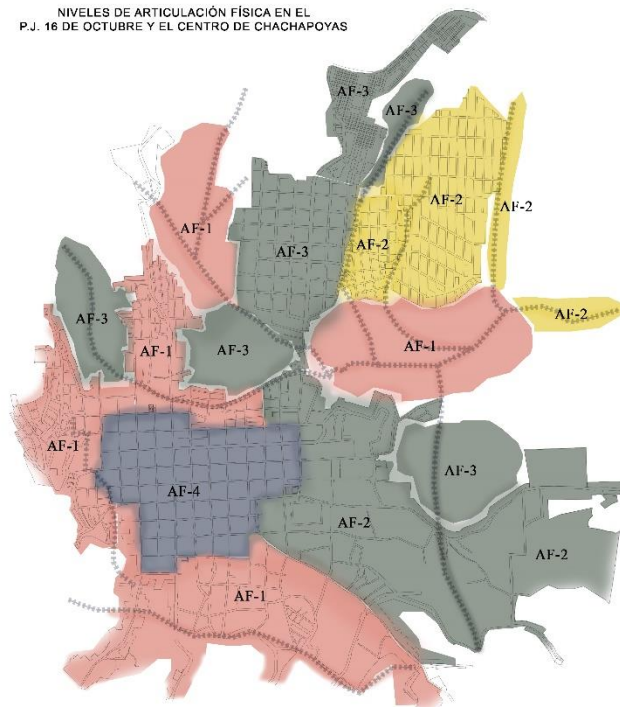
TABLA 3: SUMATORIA DE LOS VALORES DE LOS COMPONENTES

	PRESENCIA AMBIENTAL	VALOR	TRAMA URBANA	VALOR TOTAL
A	Bajo	3	Regular	3 6
B	Moderada	2	Moderadamente regular	2 4
C	Alta	1	Irregular	1 2
D	Alta	1	Irregular	1 2
E	Alta	1	Irregular	1 2
F	Moderada	2	Regular	3 5
G	Bajo	3	Moderadamente Regular	2 5
H	Alta	1	Moderadamente regular	2 3
I	Alta	1	Moderadamente regular	2 3
1	Moderada	2	Irregular	1 3
2	Baja	3	Moderadamente Regular	2 5
3	Alta	1	Irregular	1 2
4	Baja	3	Moderadamente regular	2 5
5	Moderada	2	Irregular	1 3
6	Alta	1	Irregular	1 2
7	Moderada	2	Irregular	1 3
8	Moderada	2	Moderadamente regular	2 4

TABLA 4: RESULTADOS DE NIVELES DE INTERACCIÓN

		NIVELES DE INTERACCIÓN FÍSICA	
AF-1	2	BAJA	
AF-2	3	MEDIA BAJA	
AF-3	5	MEDIA	
AF-4	6	ALTA	

NIVELES DE ARTICULACIÓN FÍSICA EN EL P.J. 16 DE OCTUBRE Y EL CENTRO DE CHACHAPOYAS



En contraste, el sector de estudio mostró niveles más medio bajos de articulación física, debido principalmente a la presencia de quebradas y riesgos ambientales. El análisis indicó que el sector experimentaba un bajo nivel de articulación física, lo que dificulta el desarrollo de una trama urbana regular y conectada. La desarticulación causada por las quebradas resultaba en áreas fragmentadas que afectan la movilidad y la accesibilidad, limitando las conexiones físicas entre distintas partes del sector. A pesar de los esfuerzos por mejorar la situación, como la creación de nuevas rutas y la mejora de infraestructuras, el área seguía enfrentando serios desafíos para integrarse físicamente. Las barreras naturales presentes complicaban la planificación de un desarrollo urbano más unido, lo que aumentaba la fragmentación del espacio y dificulta la conexión entre las distintas zonas.

En conjunto, estos resultados destacan una diferencia significativa en la articulación física entre el centro de la ciudad, con un nivel alto de conectividad y baja exposición a riesgos ambientales, y el sector, donde la presencia de quebradas y trama urbana irregular afectan la articulación del espacio urbano.

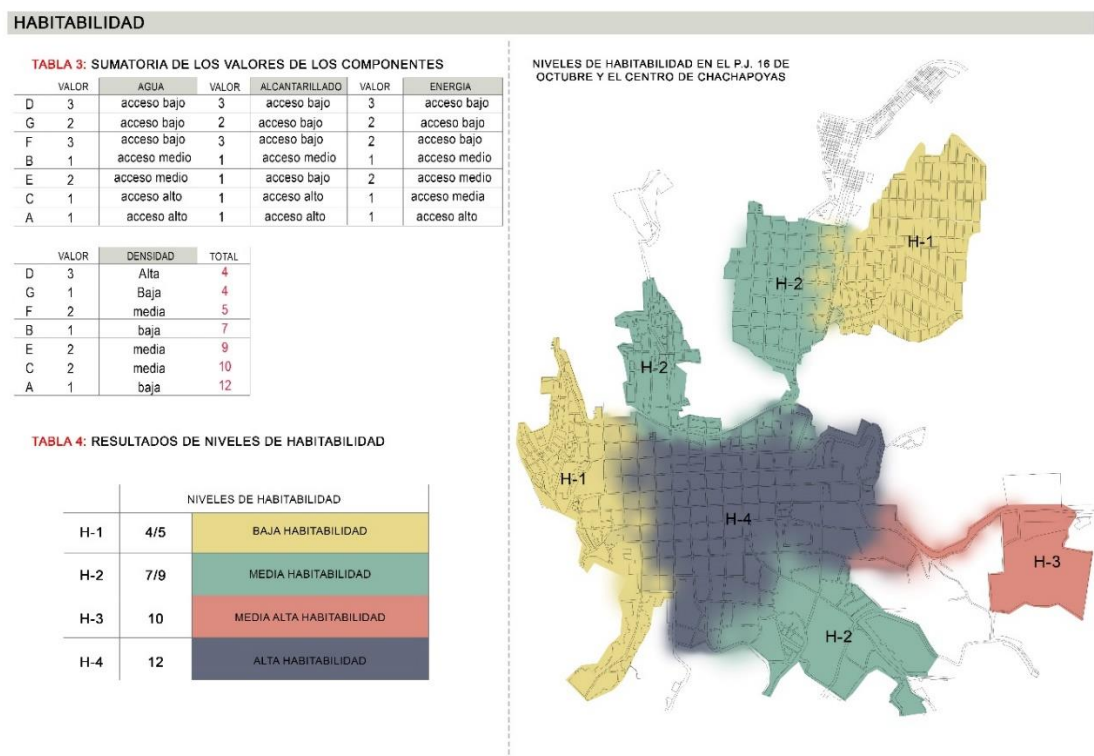
## Socioeconómico: Niveles de habitabilidad

El análisis de los niveles de habitabilidad, enfocado en la disponibilidad de suministros básicos y en la densidad poblacional, mostró una notable desigualdad entre el núcleo urbano y la zona estudiada. Esta diferencia resaltó las condiciones más limitadas en el área, donde el acceso a servicios y la concentración de población eran considerablemente distintos. La habitabilidad entendida como la capacidad de un entorno urbano para ofrecer condiciones de vida adecuadas (Ziccardi, A. et al., 2020). Fue evaluada a partir de dos indicadores clave como la disponibilidad de servicios básicos y la densidad poblacional. El estudio reveló que el centro de la ciudad (H-4) presentaba un nivel alto de habitabilidad, mientras que el sector de estudio (H-1), exhibía un bajo nivel en comparación (figura 4).

Por lo que, en el área central de la ciudad, se constató una alta capacidad de acceso a los servicios básicos. La infraestructura urbana en esta área estaba bien consolidada, permitiendo una cobertura casi total de agua potable y energía eléctrica. Estas condiciones favorecen un entorno urbano donde los habitantes disfrutaban de una calidad de vida relativamente elevada, con acceso fácil y constante a los recursos esenciales para su bienestar. Además, la densidad poblacional en el centro, aunque alta, era soportada por una infraestructura adecuada, lo que evitaba problemas de hacinamiento o saturación de los servicios urbanos.

### Figura 4

*Niveles de habitabilidad: servicios básicos y la densidad poblacional.*



De manera similar, el sector de estudio presentó un bajo nivel de habitabilidad, principalmente debido a la deficiencia en la provisión de servicios básicos. Aunque en algunas áreas se contaba con acceso de agua potable y electricidad, estos servicios eran inconstantes o de baja calidad. La red de alcantarillado, en particular, presentaba serias deficiencias, lo que generaba problemas de saneamiento en varias partes del sector. Estos factores contribuyen a un entorno urbano precario, donde la carencia de servicios adecuados impacta considerablemente el bienestar de los residentes.

En cuanto a la densidad poblacional, el sector tenía una densidad baja en comparación con el centro, lo que, paradójicamente, no mejoraba las condiciones de habitabilidad. En lugar de reflejar un uso eficiente del espacio, la baja densidad poblacional estaba relacionada con una dispersión del asentamiento y una infraestructura subdesarrollada.

### **Mapa crítico: riesgos y puntos de contaminación antrópica**

El mapa de riesgos revela una ocupación del territorio que desafía las limitantes geográficas, donde la expansión urbana ha empujado a las familias a asentarse en terrenos con dinámicas geológicas inestables. Según los datos obtenidos 62.6% de la superficie total (266.87 hectáreas) se encuentra bajo niveles de peligro críticos: un 7.6% en nivel “muy alto” evidencia áreas bajo influencia de quebradas de fuerte pendiente, depresiones con potencial a deslizamientos y erosión de suelos ante fuertes lluvias. Asimismo, presenta áreas de saturación de suelos por recarga a nivel freático por corrientes subterráneas, suelos activos que generan asentamiento y fractura tensional de suelos. Generando una zona de inundación crítica y bajo amenaza, con deslizamientos de suelos en la parte alta de las quebradas. Del mismo modo, el 55.0% en nivel “alto” la saturación de suelos provoca una serie de manantiales aflorantes generando presencia de agua subterránea en la superficie, colapso de edificaciones y de servicios básicos.

Desde la perspectiva de Oliver-Smith et al. (2019), los desastres no son “naturales”, sino procesos históricos de acumulación de vulnerabilidad. En este contexto, la tabla estadística no solo refleja datos métricos, sino que cuantifica una exposición forzada de la población hacia zonas de ladera o suelos inestables. Además, Mitra y Shaw (2022) sostienen que el riesgo debe analizarse con un sistema dinámico: la falta de planificación urbana en el sector analizado ha transformado el relieve en una amenaza latente, donde la vulnerabilidad física se convierte en el principal activo de descapitalización de las familias residentes.

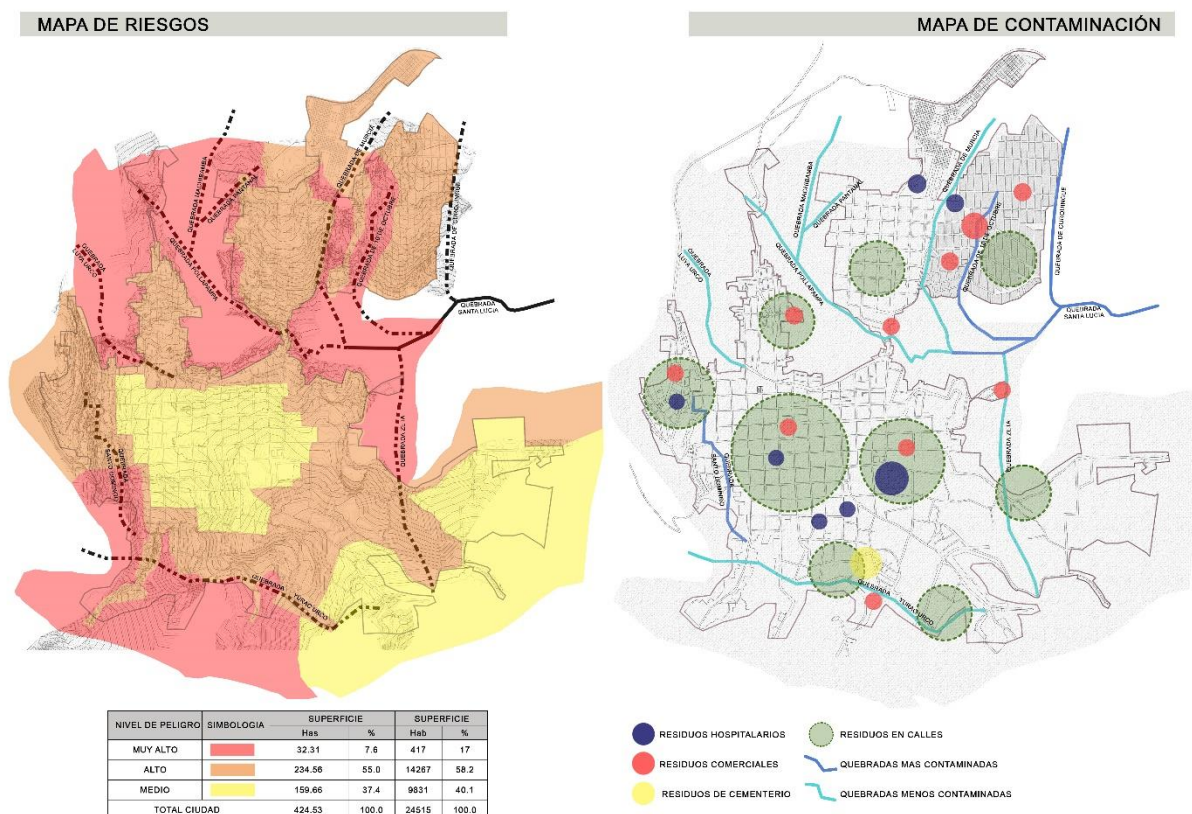
El mapa de contaminación expone una distribución de residuos que genera “zonas de sacrificio” ambiental. La convergencia de residuos hospitalarios, comerciales y de cementerio en torno a las quebradas demuestra una falla estructural en el metabolismo urbano. Liboiron (2021)

argumenta que la contaminación es una expresión de relaciones coloniales de poder sobre el territorio; en este caso, la disposición de desechos biopeligrosos (puntos azules y rojos) en áreas residenciales de alta pendiente refleja una profunda injusticia ambiental.

“La presencia de residuos clínicos y de cementerios en la trama informal no solo es un problema de gestión de desechos, sino un determinante social de la salud que amplifica la precariedad de los grupos vulnerables.” (Satterthwaite et al., 2020)

### Figura 5

Mapa de riesgos y mapa de contaminación ambiental



Las “quebradas más contaminadas” actúan como conectores de riesgos multiescala. Al analizar la cartografía, se observa que el flujo de agua actúa como un vehículo de transporte de contaminantes desde las zonas de alta densidad hacia el resto del tejido urbano. Heynen et al. (2006) la infraestructura hídrica en las ciudades contemporáneas a menudo se convierte en la “infraestructura de la exclusión”, donde los cuerpos de agua naturales son utilizados como drenajes de desechos industriales y hospitalarios ante la ausencia de redes de saneamiento formal.

## **Síntesis de reconocimiento de los niveles de cohesión socioespacial y conectividad urbana**

El reconocimiento de los factores de desintegración/integración en la ciudad basado en los niveles de cohesión socioespacial, por los componentes de diversidad de usos y habitabilidad; y, niveles de conectividad urbana comprendido por interacción y articulación física, permitieron identificar contrastes marcados entre la zona urbana central y el sector periférico. Al evaluar la diversidad de usos y la habitabilidad, se determinó que el sector (I) se caracterizaba por un bajo nivel de cohesión socioespacial, lo que conlleva a una integración baja y débil, es decir, que el grado de relación entre las distintas zonas no están totalmente vinculados y mucho menos tienen acceso equitativo a los bienes, servicios y posibilidades de mejora.

Asimismo, en el centro urbano (A) se observó una alta cohesión a diferencia de otras zonas. Determinando que los factores que definen el nivel de integración en esta zona son la alta diversidad de usos y la alta habitabilidad. Por lo que, se atribuye a que el centro fuera percibido como un lugar vibrante y activo, donde la interacción social y económica era constante, reforzando la sensación de integración entre sus habitantes y entre las distintas funciones urbanas.

Por otro lado, al valorar la interacción y la articulación física en el sector (P) mostró un nivel de conectividad urbana baja, identificando que los factores que intervienen en este resultado son la débil interacción y la articulación física frágil. Vale decir, que estos datos inciden en la notoria insuficiencia de infraestructura de transporte, impidiendo el flujo eficiente de las personas entre distintas zonas. Conllevando a una monofuncionalidad de vías los que restringe las opciones de los habitantes en satisfacer sus necesidades cotidianas al no poder desplazarse a otras áreas de la ciudad, lo que acentuaba la fragmentación del sector.

Sin embargo, el sector central (A) presenta que la alta interacción y la alta articulación física son muy notorias, debido a que es el núcleo urbano y es donde se concentra la mayor cantidad de actividades, facilitando el movimiento de personas y bienes. Por ello, se considera que es un entorno con alta conectividad urbana, donde los habitantes tienen el fácil acceso a diversas áreas y recursos claves, como transporte público, servicios esenciales y centros de comercio.

### **Figura 6**

*Síntesis de cohesión socioespacial y conectividad urbana*

SINTESIS | COHESIÓN SOCIOESPACIAL

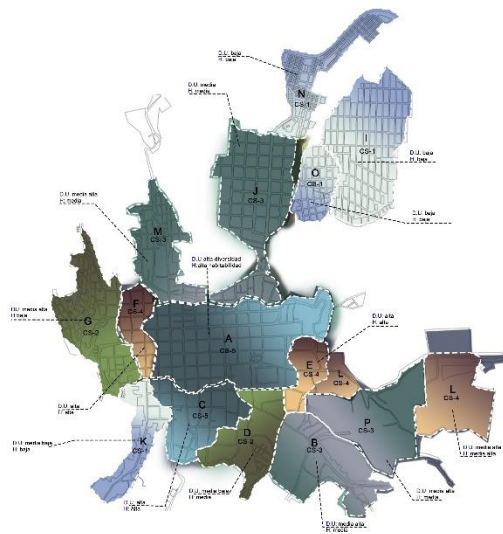


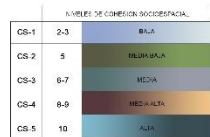
TABLA 1. TABLA DE COMPONENTES

COMPONENTE	USO	VALOR	CS
A	Alta	Alta	10
B	Medio alta	Medio	7
C	Alta	Alta	10
D	Medio baja	Medio	5
E	Alta	Medio alta	6
F	Alta	Medio alta	5
G	Medio alta	Baja	5
H	Baja	Baja	2
I	Medio	Medio	6
J	Medio alta	Baja	5
K	Medio alta	Baja	5
L	Medio alta	Medio alta	6
M	Medio alta	Medio	7
N	Baja	Baja	2
O	Baja	Baja	2
P	Medio	Medio	6

TABLA 2. VALORACIÓN DE COMPONENTES

COMPONENTE	VALOR
Baja	1
Medio baja	2
Medio	3
Medio alta	4
Alta	5

TABLA 3. RESULTADOS DE LOS NIVELES DE INTEGRACIÓN



SINTESIS | CONECTIVIDAD URBANA

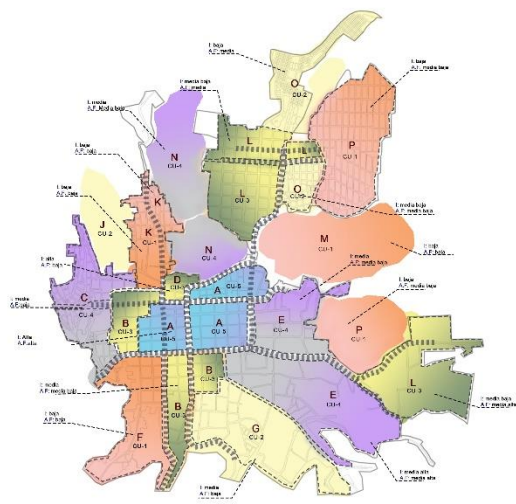


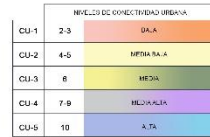
TABLA 1. TABLA DE COMPONENTES

COMPONENTE	USO	VALOR	CU
A	Alta	Alta	10
B	Medio alta	Medio-baja	5
C	Medio	Alto	6
D	Alta	Baja	2
E	Medio alta	Medio alta	6
F	Baja	Baja	2
G	Medio	Baja	2
H	Medio	Baja	2
I	Baja	Medio-baja	5
J	Medio-baja	Medio	5
K	Baja	Baja	2
L	Medio-baja	Medio alta	6
M	Baja	Baja	2
N	Medio alta	Medio	7
O	Medio-baja	Medio-baja	5
P	Baja	Medio-baja	5

TABLA 2. VALORACIÓN DE COMPONENTES

COMPONENTE	VALOR
Baja	1
Medio-baja	2
Medio	3
Medio alta	4
Alta	5

TABLA 3. RESULTADOS DE LOS NIVELES DE INTEGRACIÓN



Al culminar esta etapa, se observó que las diversas dinámicas y factores que contribuyen a la desintegración del sector de estudio con el resto de la ciudad se reflejan en los diferentes niveles de interacción, diversidad de usos, articulación física y habitabilidad presentes en ambos. Es evidente que las disparidades en estos aspectos generan desafíos para lograr una integración urbana adecuada.

El diagnóstico mostró una marcada fragmentación urbana, es decir, la falta de interacción social y la baja conectividad entre las dos zonas, limitan la cohesión territorial. Este aislamiento físico y social impiden el desarrollo de una identidad colectiva, lo cual coincide con las investigaciones de Delgado y Muñoz (2021), que destacaron como la falta de integración en áreas periféricas generan exclusión social y baja calidad de vida.

En consecuencia, los factores que obstaculizan una integración urbana suficiente son relevantes en comparación con los factores propuestos por Duhau & Giglia (2008) sostienen que, aunque el desorden y el caos son características inherentes a muchas ciudades y espacios urbanos, estos elementos no deben ser vistos únicamente como aspectos negativos. En lugar de representar fallos en la organización urbana, el desorden y el caos cumplen una función fundamental en la dinámica de las ciudades. Estos factores contribuyen a su vitalidad, a la creación de interacciones sociales espontáneas y a la adaptación flexible de las ciudades a

cambios y demandas constantes. Así, el desorden, en lugar de ser un problema a corregir, puede jugar un papel integrador en la evolución urbana.

Según Gehl (2014), el crecimiento y la funcionalidad de una ciudad están profundamente relacionados con la existencia de espacios públicos y la interacción de las personas que los utilizan. En este contexto, maximizar el uso de los espacios existentes y planificar nuevos, promoviendo una diversidad de usos, no solo enriquece la experiencia urbana, sino que también mejoraría la movilidad de los residentes. Esto facilitaría la interacción social y fomentaría un entorno urbano más dinámico y accesible a todos.

Por otra parte, Jacobs (2010) advierte que, sin tal dinámica de integración, la ciudad experimentaría un declive. Por lo cual, es esencial buscar el orden en medio del caos generado por las ciudades y, sobre todo, esforzarse por asegurar un desarrollo urbano integrado y sostenible, siempre teniendo en cuenta al principal usuario: el peatón.

Por último, el grado de concurrencia vial y movilidad, definido por Delfín (2014), señala que el análisis de las vías como rutas de transporte, la conexión e integración entre actividades en unidades estructurales, mediante un cierto grado de estratificación, contribuyen a configurar diversos cambios en la dinámica y estructura de un lugar.

## **Fase 2: Necesidades y demandas de los habitantes residentes en el P.J. 16 de octubre**

En un entorno que evoluciona constantemente, donde los patrones de movilidad, el uso de espacios y las prioridades de los ciudadanos podían cambiar significativamente, resultaba crucial entender con precisión los requerimientos y expectativas de la población. Este conocimiento no sólo facilitaba la adecuada asignación de recursos, sino que también contribuía a la creación de soluciones que respondieron de manera directa a los desafíos y aspiraciones locales. Por lo tanto, en esta primera etapa, se buscó desentrañar estas necesidades y demandas a través de una encuesta meticulosa que recogiera datos sobre aspectos clave como el transporte, la accesibilidad, el uso de los espacios públicos y la satisfacción general con el entorno urbano. Al centrarse en estos aspectos, se pretendía obtener una visión clara y detallada de las áreas que requerían atención y mejora, permitiendo así una intervención más eficaz y dirigida. Asimismo, el estudio de estos datos permitirá identificar comportamientos y factores clave que podrían guiar las futuras decisiones en planificación y desarrollo urbano,

Con base en esta información, se procedió a analizar la regularidad con la que los residentes del sector se desplazaban hacia el núcleo urbano de Chachapoyas, lo que permitió identificar necesidades clave relacionadas con la movilidad y el acceso a servicios. La alta

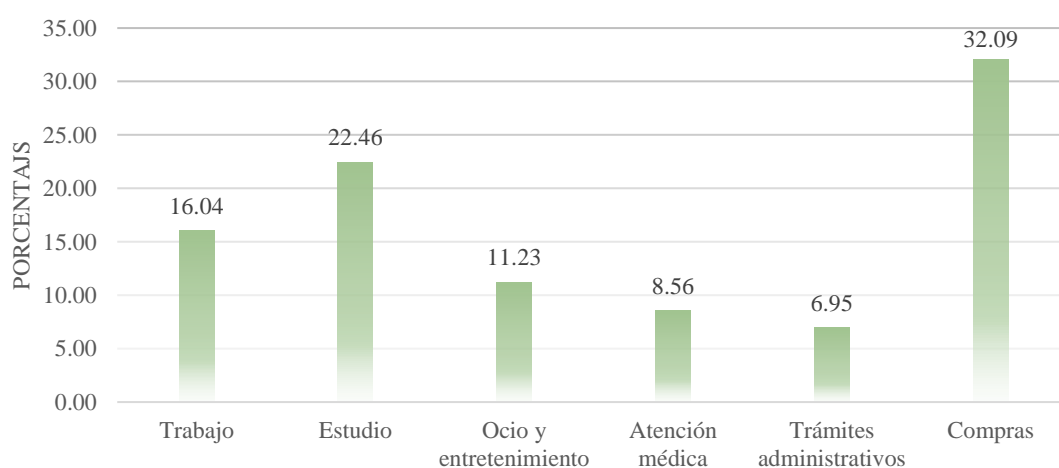
proporción de personas que realizaban actividades en el área central de manera frecuente sugirió una dependencia del centro de la ciudad para cubrir sus necesidades cotidianas, como empleo, educación, compras y salud.

Esto evidenció que el área central de la ciudad concentra la mayor parte de las infraestructuras y servicios esenciales, lo que posiblemente incrementó las demandas de mejoras en el transporte público, la accesibilidad peatonal y otras facilidades de movilidad. En contraste, el grupo de personas que visitaba el centro con menos frecuencia reveló que podrían existir barreras, como la distancia o la falta de servicios adecuados en sus propios sectores, que debían ser atendidas. Esta disparidad en las visitas también reflejó la necesidad de descentralizar ciertos servicios y fortalecer la calidad de vida en las zonas periféricas.

Otro aspecto que se identificó durante el análisis fue que la mayoría de las personas se desplazaba al centro principalmente por razones laborales, aunque también se observó que un número significativo de residentes acudía al lugar para realizar actividades recreativas y hacer compras. Este hallazgo reflejó que el centro no solo se utilizaba como un área destinada al trabajo, sino que también era un punto de referencia importante para el ocio y el comercio, lo cual lo convertía en un núcleo de atracción para los habitantes de las zonas circundantes.

### Gráfico 1

*Actividades realizadas cuando se desplazan hacia el centro de Chachapoyas*



Asimismo, se constató que una parte significativa de la población aprovechaba sus visitas para combinar diversas actividades en un solo viaje, como hacer compras, disfrutar de actividades recreativas y resolver cuestiones laborales. Este comportamiento resaltó la importancia de optimizar los desplazamientos, ya que una adecuada gestión del tiempo y los

trayectos permitiría a los ciudadanos realizar varias tareas en menos tiempo, mejorando así su calidad de vida.

En relación con esto, también se observó que el tiempo de desplazamiento resultaba ser un factor clave que afectaba el bienestar de los residentes. La mayoría de los encuestados reportó que tardaba al menos 30 minutos en llegar al centro de la ciudad, lo cual reflejaba una conectividad relativamente media desde su sector. Sin embargo, una proporción considerable de personas indicó que sus trayectos tomaban más tiempo, lo que podría haber estado vinculado a problemas de accesibilidad, ausencia de rutas directas o una oferta insuficiente de transporte público. Este hallazgo puso en evidencia las deficiencias en las infraestructuras viales y los sistemas de transporte disponibles, los cuales incluyen directamente en los tiempos de viaje y a la experiencia de movilidad de los residentes. La limitada accesibilidad y la baja eficiencia de los desplazamientos afectan los trayectos diarios de las personas que se movilizan diariamente.

Igualmente, se destacó que, existen ciertos factores que reflejan patrones importantes en cuanto a la movilidad y el uso del espacio urbano, lo que permitió identificar las principales demandas y necesidades de los habitantes en relación con su vida diaria. Los resultados obtenidos evidenciaron que las decisiones relacionadas con el transporte, el tiempo de desplazamiento y la elección de actividades en el centro de Chachapoyas habían estado influenciadas por factores socioeconómicos y prácticos.

Como consecuencia, se identificó que la mayoría de los encuestados destina entre 1 y 4 horas para llevar a cabo sus actividades en el centro de la ciudad. Este dato sugirió que el sector Pueblo Joven 16 de octubre no ofrecía las facilidades o servicios necesarios para que sus residentes pudieran satisfacer todas sus necesidades diarias. La preferencia por desplazarse al centro indicaba una clara desigualdad en la distribución de infraestructura y servicios, lo que fomentaba la segregación urbana y generaba una dependencia de los habitantes hacia el centro para cumplir con sus actividades cotidianas.

## **Gráfico 2**

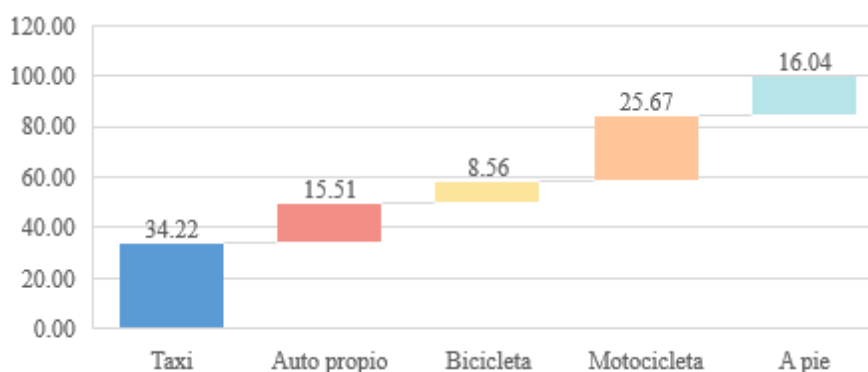
*Tiempo promedio para realizar actividades*



En cuanto a los medios de transporte, los gráficos mostraron una diversidad en las opciones utilizadas por los residentes, que iban desde taxis y autos propios hasta motocicletas y desplazamientos a pie. No obstante, se destacó la notable proporción de personas que utilizaban el transporte privado eficiente o accesible. Esta situación refleja la falta de infraestructura adecuada en las zonas periféricas, lo que contribuye a una mayor dependencia de los vehículos privados y limita la movilidad sostenible

### Gráfico 3

*Tipo de transporte con mayor frecuencia para desplazarse*



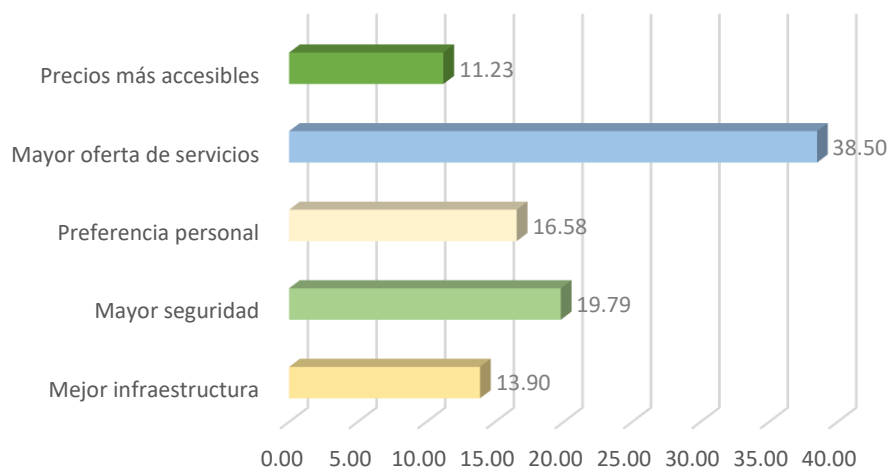
A partir de esto, las razones para elegir un determinado medio de transporte revelaron que la rapidez y la comodidad habían sido factores determinantes, seguidos por la seguridad. Este hallazgo refleja preocupaciones sociales importantes en torno a la infraestructura vial y la seguridad en los desplazamientos. Los encuestados priorizan llegar rápidamente a sus destinos, lo que sugería que las rutas disponibles no eran lo suficientemente rápidas o que había dificultades en términos de tránsito. Además, la percepción de seguridad se destacó como una prioridad, lo que podría estar asociado a la falta de vigilancia y la inseguridad en las áreas donde se desplazaban.

Otro aspecto relevante fue el tiempo que les tomaba a los residentes regresar a su sector desde el centro. La mayoría indicó que los llevaba entre 15 y 30 minutos, lo que no parecía excesivo; sin embargo, para una minoría, el tiempo de regreso supera los 45 minutos. Esto sugirió que algunas zonas del Pueblo Joven 16 de octubre estaban más aisladas o que las rutas disponibles no eran las más adecuadas.

Asimismo, cuando se les preguntó por qué preferían realizar sus actividades en el centro de Chachapoyas en lugar de en su propio sector, las respuestas giraron en torno a la mejor infraestructura y oferta de servicios. Esto indicó que el sector Pueblo Joven 16 de octubre carecía de servicios esenciales para cubrir los requerimientos básicos de sus habitantes. Esta carencia fomentaba la dependencia del centro de la ciudad y contribuía a una mayor fragmentación urbana, donde las periferias estaban relegadas a un segundo plano en términos de inversión pública y desarrollo.

#### Gráfico 4

*Razones por las que realizan sus actividades en el centro de Chachapoyas, en lugar de su propio sector*



En la segunda etapa, a través de un focus group realizado con los residentes del P.J. 16 de Octubre, se obtuvieron diferentes puntos de vista sobre su entorno y las demandas de su comunidad. Utilizando una guía de preguntas diseñada para fomentar una charla interactiva, los participantes expresaron diversas preocupaciones relacionadas con la infraestructura y los servicios públicos. Inicialmente, se identificó la falta de suministro regular de agua como una de las principales deficiencias. Muchos residentes señalaron que, durante la temporada seca, el suministro de agua se volvía irregular, lo que complicaba las actividades diarias y afectaba la calidad de vida en general. Además, se reportaron problemas en el sistema de drenaje de agua

pluviales, que provocaron inundaciones en las calles durante las lluvias, lo que generaba un entorno poco seguro y dificulta la movilidad.

En cuanto a la movilidad y transporte, los participantes del grupo focal manifestaron que no existían rutas de transporte público, lo que obligaba muchas veces a los residentes a caminar largas distancias o depender de taxi o de motocicleta para trasladarse. Esta situación se complicaba aún más debido al mal estado de las calles, que no estaban pavimentadas ni diseñadas para el tránsito peatonal, lo que representaba un desafío considerable, especialmente para las personas mayores y niños.

Asimismo, los residentes expresaron un deseo claro de contar con más espacios públicos y áreas de recreación. Durante la discusión, se hizo evidente que la falta de parques para las familias y los niños, contribuyó a un entorno menos activo y a una menor cohesión social.

En términos de servicios de salud y educación, se reveló que la comunidad no contaba con un centro de salud eficiente, lo que obligaba a los residentes a desplazarse a otras zonas centrales para recibir atención médica. Esta situación también se reflejó en el ámbito educativo, donde se identificó una saturación en los colegios existentes, lo que limitaba el acceso a una educación de alto nivel.

Por último, los miembros del grupo focal subrayan la importancia de aumentar la participación activa de los ciudadanos en las decisiones que afectan a su comunidad. Estos resultados destacan la necesidad de un enfoque colaborativo que considere las necesidades esenciales de los residentes y busque fortalecer el tejido social en el P.J 16 de octubre.

En este contexto, los resultados de la encuesta mostraron que la movilidad y el acceso a los servicios urbanos se ven profundamente afectados por la estructura urbana y las políticas de planificación. Esto coincide con los estudios de Brenner y Elden (2009), quienes señalan que la organización del espacio urbano no es neutral, sino que refleja y refuerza las desigualdades sociales. En este caso, la preferencia de los residentes por desplazarse al centro de Chachapoyas para satisfacer sus necesidades diarias sugiere una clara desventaja en la distribución de infraestructura y servicios en las áreas periféricas, contribuyendo a la fragmentación urbana.

Además, el uso prevalente del transporte privado por parte de los encuestados subraya la falta de alternativas públicas eficientes. Este patrón es consistente con las observaciones de Litman (2011), quien sostiene que la dependencia del transporte privado en zonas periféricas es una consecuencia de la falta de inversión en sistemas de transporte público integrados. Es decir, que un sistema de transporte público bien planificado no solo mejora la movilidad, sino

que también puede reducir las desigualdades al ofrecer acceso equitativo a los servicios urbanos.

Por otro lado, la percepción de seguridad y la priorización de la rapidez en los desplazamientos reflejan preocupaciones en torno a la infraestructura vial y la calidad de los espacios públicos. Como menciona Karapuda (2019), los ciudadanos tienden a priorizar la comodidad y seguridad en sus trayectos, y un entorno urbano mal diseñado puede generar mayores riesgos y obstáculos para la movilidad diaria. El hecho de que algunos residentes indiquen tiempos de desplazamiento largos sugiere que la planificación urbana no ha tenido en cuenta una distribución equitativa de las vías y servicios, lo que refuerza la necesidad de una intervención más estratégica en términos de infraestructura y transporte.

Finalmente, el hecho de que los encuestados prefieren realizar sus actividades en el centro urbano debido a la mejor oferta de servicios e infraestructura destaca una tendencia común en ciudades con una estructura desequilibrada, donde las áreas periféricas están rezagadas en términos de inversión pública. Según Sánchez (2015), esta concentración de servicios en áreas centrales contribuye a reforzar la marginación de los sectores más alejados, provocando una disparidad en el acceso a recursos básicos. Este fenómeno refuerza un patrón de aislamiento y exclusión, limitando la cohesión social y económica de las zonas periféricas dentro del contexto urbano general.

### **Fase 3: Prácticas de integración urbano sostenible adaptables al P.J. 16 de octubre**

Para finalizar esta tercera fase, se analizaron diversos referentes con el fin de explicar y entender la integración urbana, cuyo propósito central es reorganizar el territorio a través de estrategias de conexión e integración que permitan la ejecución de la propuesta en la zona. Para asegurar una comprensión integral del sector, cada referente responde a condiciones totalmente distintas, aunque conduce a acciones muy similares.

En primer lugar, se abordó el proyecto de integración de espacios públicos en Chile, presentando una estrategia integral para la planificación urbana, optimizar las condiciones vida mediante la intervención en los espacios públicos. A partir del estudio, se observó que la propuesta de integración urbana se estructura en diversas estrategias clave. La conectividad y permeabilidad urbana buscan mantener una escala humana en los centros urbanos, permitiendo la libre circulación peatonal y la permeabilidad entre calles. Este enfoque resalta la importancia de consolidar áreas verdes y ampliar vías, mejorando las áreas de acceso y contribuyendo a un entorno urbano más amigable para los habitantes.

Otra estrategia clave es la diversificación de actividades a través de edificios de usos mixtos, lo que implica la integración de viviendas, usos comerciales y servicios. Este enfoque

promueve un modelo de desarrollo urbano más eficiente y dinámico, creando espacios versátiles que responden a las demandas de la comunidad local.

**Tabla 1**

*Estrategias de integración de espacios públicos: Alerce y Puerto Chico*

REFERENTE	Plan de integración de espacios públicos. Alerce, Puerto Montt; Puerto Chico, Puerto Varas		
ESTRATEGIAS	OBJETIVO	ACCIONES	CAMPO DE APLICACIÓN
Conectividad y permeabilidad	Mantener el centro a escala humana	Libre circulación peatonal	Vías de acceso
		Permeabilidad entre calles	
		Consolidación de áreas verdes	Áreas verdes
		Ensanche de vías	
Espacios públicos	Diseñar bajo un enfoque ecosistémico	Potenciar las actividades sociales y ecológicas	Espacios abiertos
Seguridad vial	Establecer mayor seguridad en las formas de desplazamiento	Incorporar ciclovías y pasos peatonales	Vías peatonales y vehiculares
		Diseñar cruces seguros	
Edificios con usos mixtos	Diversificar las actividades	Integrar viviendas, usos comerciales y servicios	Equipamientos
Los cauces naturales	Incorporar en el diseño urbano	Corredores ecológicos	Tejido urbano
Ocupación temporal de terrenos eriazos	Activar temporalmente terrenos mediante actividades	Talleres al aire libre	Terrenos en desuso
		Huertos urbanos	

En definitiva, el plan aborda de manera integral la optimización de las condiciones del espacio urbano, equilibrando las necesidades sociales, ecológicas y de movilidad para crear ciudades más habitables y sostenibles en la región de Alerce, Puerto Montt, Puerto Chico y Puerto Varas.

El segundo proyecto, está relacionado con la Integración turística en centros históricos en Managua, tiene como objetivo revitalizar y dinamizar los centros históricos de la ciudad, promoviendo su integración en la oferta turística. Esta iniciativa busca generar un balance entre la conservación de los recursos culturales y la modernización de la infraestructura vial, con el fin de mejorar la experiencia tanto para los residentes como para los turistas. El proyecto se centra en la adaptación de los diferentes tipos de vialidad para que estas áreas sean más accesibles, atractivos y funcionales, favoreciendo el desarrollo del turismo cultural y urbano.

Uno de los principales enfoques es reorganizar los usos de suelo y las actividades comerciales en función del tipo de vialidad. En las avenidas principales, se plantea fomentar la construcción de hoteles, restaurantes y servicios turísticos, que aprovechen el flujo constante de personas y vehículos. Por otro lado, en las calles secundarias se busca promover comercios locales y pequeñas galerías, que aporten un toque más auténtico a la experiencia turística. Finalmente, en las áreas peatonales y de bajo tráfico, desarrollaron proyectos culturales y plazas públicas y eventos que generen interacción entre los visitantes y el entorno histórico.

**Tabla 2**

*Estrategias de integración turística adaptadas a la vialidad*

REFERENTE	Integración turística en centros históricos: adaptaciones de uso por tipo de vialidad - Managua, Nicaragua		
ESTRATEGIAS	OBJETIVO	ACCIONES	CAMPO DE APLICACIÓN
Articulación de espacios públicos en corredores	Mejorar la habitabilidad e interacción	Construir ciclovías	Asentamientos informales
		Conectar los barrios tradicionales del área	
		Usos mixtos en la planta baja de edificios	
		Consolidar ejes de usos mixtos	
Implementación del parque lineal	Convertir un eje de tránsito a un bosque urbano	Redirigir el tráfico	Eje vial
		Peatonalización	
		Diseño del parque lineal	
Recuperación del alrededor de mercado oriental	Renovar espacios físicos	rehabilitar espacios públicos	Espacio público
		Crear una plaza central amplia	
		Intervenir en los bordes del mercado y controlar su extensión	
Rescate de edificaciones con valor histórico y arquitectónico	Preservar el patrimonio	Activar edificios vacíos	Edificaciones patrimoniales
		Rehabilitar edificios patrimoniales	
		activar su entorno	

La estrategia clave del proyecto incluye el mejoramiento de las condiciones para la circulación peatonal, la señalización turística, el desarrollo de áreas de esparcimiento y recreación, y el diseño de rutas turísticas que conectan sitios históricos relevantes. Además, promueven el trabajo conjunto entre las entidades públicas y privadas para garantizar la sostenibilidad de las intervenciones. También se apuesta por una movilidad sostenible, que incluya transporte público eficiente y la creación de ciclovías. En conjunto, estas adaptaciones buscan revalorizar el centro histórico de Managua como un destino turístico cultural, fomentando el desarrollo urbano y la integración del patrimonio.

El tercer proyecto, se relaciona a las zonas de centralidad urbana y sistemas de infraestructura, tiene como finalidad analizar y desarrollar áreas de centralidad en distintas ciudades, entendiendo la centralidad como aquellos espacios que concentran actividades económicas, sociales y culturales. El proyecto se enfoca en la interconexión de estos espacios mediante redes de infraestructura urbana que fomenten una movilidad eficiente y el acceso equitativo a servicios. Este proyecto urbano busca revitalizar sectores estratégicos de las ciudades mediante la creación o fortalecimiento de estos puntos de centralidad, promoviendo un crecimiento urbano más equilibrado y sostenible.

Las estrategias principales incluyen la optimización de los sistemas de transporte, tanto públicos como privados, para garantizar una mejor conectividad entre los espacios de centralidad y las zonas periféricas. Asimismo, se prioriza el diseño de infraestructura peatonal y ciclista, con el fin de reducir la dependencia del automóvil y fomentar una movilidad más sostenible. También se promueve la diversificación de usos de suelo, combinando espacios residenciales, comerciales, culturales y recreativos para crear áreas más dinámicas y atractivas.

### **Tabla 3**

#### *Estrategias de centralidad urbana y redes de infraestructura*

REFERENTE		Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura: la urbanidad en cuatro proyectos urbanos		
ESTRATEGIAS		OBJETIVO	ACCIONES	CAMPO DE APLICACIÓN
Tequendama - Bogotá	Consolidar una nueva centralidad que expanda el centro histórico de Bogotá	Crear un centro de usos mixtos	Construcción de conjuntos residenciales	Zona de alta densidad urbana
			Restructurar vías	
			Crear de espacios abiertos y pasajes peatonales	
Barcelona	Reutilización de espacios obsoletos para crear una manzana de usos mixtos	Establecer un nuevo centro urbano	Edificios escalonados con acceso público	Áreas urbanas de uso mixto y la infraestructura de transporte
			Mejora de la movilidad mediante conexiones viales	
			Introducir de una red comercial	
Eurellie	Nodo internacional de actividad económica	Transformar en un punto estratégico de conexión entre ciudades	Integrar la red de transporte local	Transporte y comercio
			Desarrollar edificios de usos mixtos	
Rive Gauche (París)	Creación de nuevas centralidades y la mejora de las conexiones infraestructurales.	Establecer un polo cultural y educativo	Implementar vías	Infraestructuras en áreas marginales
			Desarrollar equipamientos	

Otro enfoque importante es el desarrollo de espacios públicos de alto nivel, que actúen como puntos de encuentro y cohesión social. En conjunto, estas estrategias buscan transformar los espacios urbanos en áreas más inclusivas, conectadas y vitales, promoviendo un desarrollo urbano equilibrado y de largo plazo.

Por último, el cuarto proyecto analiza enfoques para la integración urbana en área de urbanización informal, abordando desafíos que presentan las áreas urbanas caracterizadas por asentamientos informales y sus altos niveles de inseguridad. El objetivo principal fue proponer soluciones integrales que permitieran incrementar los niveles de bienestar, fomentando la cohesión social y reduciendo las desigualdades. A lo largo del proyecto, se trabajó en la identificación de zonas vulnerables donde la insuficiencia de equipamiento urbano y la falta de suministros básicos contribuyen al deterioro social y a la expansión de la inseguridad.

#### Tabla 4

##### *Enfoques de integración urbana en áreas de desarrollo informal*

REFERENTE	ESTRATEGIAS DE INTEGRACIÓN URBANA EN CONTEXTOS DE INFORMALIDAD Y AVANCE DE LA INSEGURIDAD		
ESTRATEGIAS	OBJETIVO	ACCIONES	CAMPO DE APLICACIÓN
Brindar espacios para el ocio y uso del espacio público	Fomentar la permanencia en el espacio público	Crear y acondicionar parques y plazas	Sectores urbanos con alta percepción de inseguridad
Apropiación comunitaria de espacios degradados	Recuperar espacios deteriorados o inseguros	Muralismo, activar bordes urbanos	Áreas abandonadas o degradadas
Recuperar vías de conexión y esparcimiento	Mejorar las conexiones entre el barrio y la ciudad	Mejorar las conexiones entre el barrio y la ciudad	Barrios cercanos a zonas de esparcimiento

Entre las estrategias implementadas, se incluyó la regularización de asentamientos informales, facilitando la formalización de tierras y proporcionando los servicios esenciales. Además, se promovieron intervenciones en el espacio público, que sirvieron como puntos de encuentro para fortalecer el tejido urbano. Otra estrategia clave fue la mejora de las redes viales y la integración del sistema de transporte público para conectar estas zonas con el resto de la ciudad, facilitando el acceso a equipamientos.

Por consiguiente, estas estrategias buscaron no solo mejorar las condiciones físicas de las áreas afectadas, sino también crear un espacio más seguro y cohesionado para sus moradores.

Al examinar estos proyectos, se establece una relación con investigaciones de otros autores que abordan aspectos fundamentales de la integración urbana, como las conexiones, la conectividad y el paisaje urbano. Según Rocca (2015), el enfoque de la integración urbana implica intervenir en áreas fragmentadas y reducir la separación para crear espacios colectivos, lo cual es esencial para fomentar una mayor cohesión social y funcionalidad en el entorno urbano. En este sentido, los proyectos de integración son ejemplos concretos de cómo estas intervenciones pueden revitalizar áreas subutilizadas. Estos proyectos proponen la implementación de senderos que no solo mejoran la accesibilidad y la transitabilidad, sino que también promueven un mayor aprovechamiento social de los espacios comunes.

En contraste, Schott (2019) sostiene que la integración urbana debe constituir una conexión vial que forme una red urbana accesible para todos los modos de transporte, enfatizando la relevancia de la movilidad en el diseño urbano. Además, los equipamientos y servicios básicos, deben estar íntegramente diseñados para cubrir las exigencias de la población en aumento. Asimismo, una red vial bien diseñada no solo mejora la conectividad entre diferentes áreas, sino que también contribuye a la sostenibilidad. Así, estos enfoques complementarios resaltan la necesidad de integrar tanto el diseño de áreas públicas como de la red vial para lograr una ciudad más funcional y habitable.

## Conclusiones

El diagnóstico del sector Pueblo Joven 16 de octubre destaca la urgencia de enfrentar las profundas divisiones presentes en el tejido urbano. A través de un enfoque interpretativo, se puede observar que la falta de interacciones de movilidad significativas y la limitada diversidad de usos de suelo han contribuido a crear un entorno que aísla a sus residentes. Esta fragmentación no solo afecta el confort de la comunidad, sino que también obstaculiza el desarrollo de una identidad colectiva y de relaciones sociales sólidas. La percepción de aislamiento en este sector sugiere que se han descuidado los principios fundamentales de una integración más inclusiva y conectada, lo que a su vez impide que el sector alcance su pleno potencial dentro de la ciudad.

La investigación sobre las necesidades y demandas de los residentes del sector, han puesto de manifiesto la importancia de comprender las dinámicas urbanas y los desafíos que enfrenta el sector. En un contexto, donde las condiciones de vida y la infraestructura influyen directamente en la cotidianidad de los residentes, es evidente la importancia de realizar análisis detallado para identificar las áreas que requieren intervención prioritaria. Este enfoque es esencial para desarrollar soluciones que respondan a las realidades y expectativas de los ciudadanos, contribuyendo a la creación de un entorno urbano.

Al revisar diversas prácticas que presentaban desintegración urbana, se destacó la importancia de implementar estrategias adaptadas al contexto del sector. Donde la integración urbana no solo implicó mejorar los servicios urbanos y las redes de transporte, sino también el diseño de áreas comunitarias inclusivas y multifuncionales, promovieran el encuentro y la colaboración entre las personas. Los proyectos analizados demostraron que, aunque cada contexto presentaba características únicas, las acciones orientadas a la variabilidad de los usos de suelo, la facilidad de acceso a áreas urbanas y al transporte fueron fundamentales para que logren un entorno urbano más equilibrado.

Como resultado del cumplimiento del objetivo general, se presentan las siguientes estrategias, orientadas a mejorar la integración urbana del área de estudio a partir de los hallazgos obtenidos.

### **Estrategias de Integración Urbana Sostenible**

Las estrategias de integración urbana sostenible son clave para crear ciudades equitativas. Estas propuestas buscan no solo mejorar la infraestructura y la movilidad, sino también asegurar que todos los habitantes, sin importar su contexto, puedan acceder a los mismos servicios, oportunidades y calidad de vida. Al integrar la sostenibilidad con la inclusión social, estas estrategias permiten que los espacios urbanos sean más accesibles, agradables y

funcionales para todos. A continuación, se explorarán algunas de las formas en las que estas estrategias puedan transformar las ciudades y acercarlas a un contexto más equilibrado.

### **Componente 1: Equipamientos**

#### *Programa de estrategias*

1. Implementar equipamientos de salud y educación en el sector P.J 16 de octubre.

La implementación de equipamientos de salud y educación es fundamental para generar la accesibilidad de todos los residentes a servicios básicos. Esto incluye la creación de centros de salud cercanos y la construcción de escuelas de calidad. Al acercar esos servicios esenciales a la comunidad, los residentes podrán atender sus necesidades médicas y educativas sin tener que recorrer largas distancias.

2. Expandir la cobertura de servicios básicos como agua potable, alcantarillado y electricidad.

Expandir la cobertura de servicios básicos como agua potable, alcantarillado y electricidad es esencial para mejorar las condiciones en el sector. Este proyecto tiene como objetivo garantizar que todos los hogares del Pueblo Joven 16 de Octubre tengan acceso a estos recursos fundamentales, eliminando las desigualdades. Esta mejora no solo tiene un impacto en la salud y el bienestar, sino que también establece una base firme para el crecimiento y desarrollo del sector a largo plazo.

### **Componente 2: Infraestructura Verde**

3. Rehabilitar terrenos para crear parques urbanos en la zona este del sector.

La generación de espacios verdes en el sector Pueblo Joven 16 de Octubre no solo mejora la estética urbana, sino que también contribuye a un entorno más saludable y sostenible. Rehabilitar terrenos para crear parques urbanos en la zona este del sector ofrece un respiro para los residentes, proporcionando espacios para el esparcimiento, la recreación y actividades al aire libre. Estos parques fomentan el bienestar físico y mental de los habitantes, a la vez que contribuyen a la mejora del microclima local, promoviendo un ambiente más fresco y menos contaminado.

4. Implementar corredores eco-recreativos y áreas de mitigación en las zonas de quebradas degradadas.

Al transformar estos cauces en espacios recuperados, se establecen puntos estratégicos de convergencia donde las familias pueden convivir en un entorno saneado y seguro. Asimismo, la intervención en estas áreas críticas no solo elimina focos de riesgo físico ambiental, sino que impulsa la inclusión comunitaria al dotar a los habitantes de una infraestructura que promueve la educación ambiental y el esparcimiento al aire libre.

### **Componente 3: Participación ciudadana**

#### 5. Promover mesas de trabajo para definir prioridades comunitarias

La participación activa de la comunidad en la toma de decisiones es crucial para el desarrollo sostenible del sector. A través de mesas de trabajo, los residentes podrán expresar sus necesidades y prioridades, asegurando que las soluciones propuestas estén alineadas con sus expectativas.

#### 6. Consolidar un comité vecinal de seguimiento de proyectos

La creación de un comité vecinal encargado de hacer el seguimiento de los proyectos es una forma de garantizar la transparencia y la efectividad de las iniciativas implementadas. Este comité servirá como un puente entre los residentes y las autoridades locales, permitiendo que la comunidad participe activamente en la supervisión de los proyectos y asegurando que estos cumplan con sus objetivos. Además, esta estrategia fortalece el sentido de pertenencia y responsabilidad compartida entre los habitantes, contribuyendo a la cohesión social.

### **Componente 4: Integración de la movilidad**

#### 7. Diseñar nuevas vías de conexión con el centro urbano

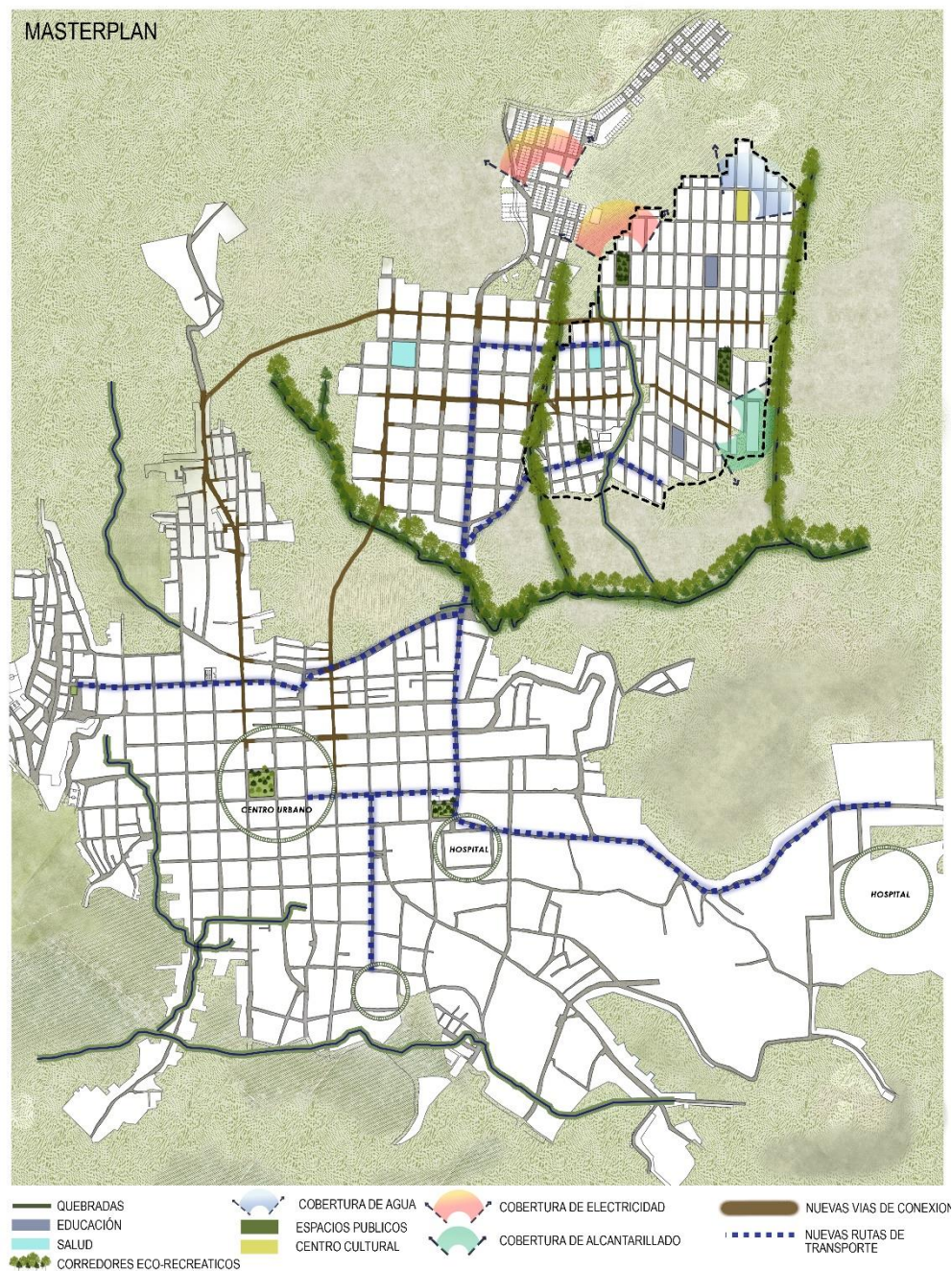
La integración del sector Pueblo Joven 16 de Octubre con el resto de la ciudad requiere mejorar los nexos y accesos a diferentes zonas de la ciudad. El diseño de nuevas vías de conexión con el centro urbano facilitará los desplazamientos de los residentes, reduciendo los tiempos de viaje y mejorando el acceso a áreas clave de la ciudad, como el trabajo, los servicios y las oportunidades educativas. Este proyecto tiene un impacto directo en la mejora del sector, permitiendo que los residentes se conecten de manera más eficiente con el resto de la ciudad.

#### 8. Establecer rutas de transporte público directo del sector hacia otras zonas

El establecimiento de rutas de transporte público directo entre el sector Pueblo Joven 16 de Octubre y otras zonas de la ciudad es esencial para mejorar la movilidad de los residentes. Este planteamiento permitirá que los moradores del sector accedan fácilmente a diferentes zonas de la ciudad, lo que también ayudará a reducir los tiempos en el desplazamiento de sus trayectos, al tener opciones de rutas directas, impulsando la inclusión social creando un entorno más conectado.

## **Figura 6**

*Masterplan: estrategias de integración urbana sostenible*



Las estrategias propuestas para el sector Pueblo Joven 16 de Octubre están diseñadas para mejorar la equidad social entre sus moradores de manera integral. Al enfocarnos en equipamientos esenciales como salud y educación, en ampliar los servicios básicos y en crear más espacios verdes y culturales, buscamos fortalecer el bienestar de la comunidad. Además, mejorar la conectividad mediante servicios de transporte público eficientes y la infraestructura vial ayudará a reducir las barreras físicas y sociales, facilitando el acceso a oportunidades en toda el área urbana. Con el involucramiento de los residentes, estas iniciativas no solo resolverán problemas inmediatos, sino que también crearán un entorno más inclusivo y sostenible para el futuro.

## Recomendaciones

Para revertir la situación del P.J. 16 de octubre, se recomienda adoptar un enfoque holístico que fortalezca la conectividad mediante un sistema de transporte eficiente que integre el sector con el centro urbano y otras áreas clave. Además, es crucial promover la diversidad funcional al incentivar el desarrollo de espacios que mezclen diferentes usos, como comercio, educación y recreación, creando un entorno dinámico que fomente la interacción social. También se deben diseñar y revitalizar áreas públicas atractivos que inviten a la comunidad a reunirse y participar en actividades cívicas, reforzando así el sentido de pertenencia. Asimismo, asegurar el acceso a recursos como el agua, la electricidad, entre otros es fundamental para asegurar condiciones adecuadas de habitabilidad.

Se recomienda adoptar un enfoque integral que aborde de manera prioritaria las deficiencias en infraestructura y servicios en el sector. Esto influye en mejorar el acceso a servicios básicos, optimizar el transporte público que promueva la cohesión social. Además, es fundamental involucrar a la comunidad en el proceso de elección de acciones que generen integración urbana, asegurando que sus opiniones sean escuchadas y sus necesidades resueltas.

Es fundamental establecer un enfoque participativo en el planteamiento e implementación de estrategias que generen integración urbana, que involucre a los residentes, líderes comunitarios y expertos en un comité local. Este proceso debe centrarse en fomentar la importancia de generar integración social y urbana, asegurando que los habitantes no solo comprendan, sino también se conviertan en activos aliados en la realización de mejoras urbanas. De esta manera, se fortalecerá un sentido de pertenencia y responsabilidad compartida, que genere compromiso activo para el desarrollo del sector, garantizando que su entorno urbano sea más cohesionado.

## Referencias

- Ahumada, P., Zunino, J., & Carreño, P. (2019). La nueva propuesta para la Avenida Perú en Recoleta como espacio de integración urbana. *Revista de Urbanismo*, 40, Artículo 40. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.48837>
- Barberis, W. (2018). *Mas allá de la fragmentación urbana. Identificación y mediación de los efectos de la fragmentación en área urbanizadas*. VII Jornadas de Sociología. <https://cdsa.academica.org/000-106/244>
- Brenner, N., & Elden, S. (2009). Henri Lefebvre on State, Space, Territory. *International Political Sociology*, 3(4), 353-377. <https://doi.org/10.1111/j.1749-5687.2009.00081.x>
- Campuzano, E. P. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas / Urban Sociospatial Segregation. Contemporary Debates and Implications for Mexican Cities. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 26(2), 403. <https://doi.org/10.24201/edu.v26i2.1388>
- Correa-Parra, J., Vergara-Perucich, F., Rodríguez-Valladares, N., Aguirre-Núñez, C., & Hidalgo-Dattwyler, R. (2023). Desafíos de Integración Urbana en Chile: Segregación Residencial y el Rol del Capital Humano Avanzado bajo Influencias Neoliberales. *Revista de Urbanismo*, 49, 115-137. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2023.71506>
- Cruz Álvarez, M. X., Romano Cristóbal, R., & Valdés Huacuja, P. (2022). Plan de renovación e integración urbana en Tacubaya. *Memorias del Concurso Lasallista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 8(3), 65-68. <https://doi.org/10.26457/mclidi.v8i3.3247>
- Cruz-Muñoz, F. (2018). La movilidad urbana: dimensiones y desafíos. *Redalyc.org*. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19656548013>
- Cruz-Ramírez, L. C. (2022). Integración turística en centros históricos: adaptaciones de uso por tipo de vialidad. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 15(1), 22. <https://doi.org/10.11144/javeriana.cvu15.itch>
- Cuervo González, L. M. (2017). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/41943-ciudad-territorio-america>. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/41943-ciudad-territorio-america-latina-bases-teoria-multicentrica-heterodoxa>
- Dávila, R. T. F. (2021). La ciudad: Crecimiento(s) urbano(s) desconfigurados en los contextos de desigualdad y segregación en Lima Metropolitana. *YUYAYKUSUN*, 11, Artículo 11. <https://doi.org/10.31381/yuyaykusun.v1i11.4561>

- Delfín, P. (2014). Impacto del sistema vial en la conformación de la jerarquía urbana y municipal de la subregión Barlovento. Terra nueva etapa.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2008). Las normas del desorden: Habitar la metrópoli. México: Siglo XXI editores y UNAM.
- Etulian, J. C. (2021). Gestión urbanística y proyecto urbano: Modelos y estrategias de intervención. Nobuko.
- Europea, C. (2020). Manual de estrategias de desarrollo urbano sostenible.
- Fainstein, S. S. (2013). Planificación, Justicia y Ciudad/Planning, justice and the city. *Urban*, 06, Artículo 06.
- Franco, N. M., Mendoza, C. A. S., & Czerny, M. (2023). Tendencias investigativas de la fragmentación urbana en América Latina y el Caribe: una revisión sistemática de literatura. *Revista Venezolana de Gerencia*, 28(103), 1257-1277. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.28.103.22>
- García, M. D. (2022). Urbanismo sostenible. El camino de las ciudades en la Agenda 2030. *Revista Internacional de Comunicación y Desarrollo (RICD)*, 4(15), 105-119. <https://doi.org/10.15304/ricd.4.15.8061>
- Gargantini, D. M. (2019). Estrategias de integración urbana en contextos de informalidad y avance de la inseguridad. *Revista INVI*, 34(97), 105-127. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582019000300105>
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.
- Greene, M., & Arriagada, C. (2019). La integración urbana: una meta deseada, pero sin diagnóstico ni propuesta de solución integral. *Revista INVI*, 34(97), 9-14. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582019000300009>
- Gurdon, C. (2023). Avanzando hacia una planificación integrada y sostenible de la movilidad. *EURE*, 49(146). <https://doi.org/10.7764/eure.49.146.14>
- Guzmán Ramírez, A., & Hernández Sainz, K. M. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social una aproximación conceptual. *Legado de Arquitectura y Diseño*, 8(14), 41-56. <https://www.redalyc.org/pdf/4779/477947373004.pdf>
- Igarza, L. M. Z., Guisado, R. O., Campdesuñer, R. P., & González, L. G. C. (2019). Perspectivas sostenibles del desarrollo: integración de la resiliencia a la ordenación urbana. Redalyc.org. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=637869114001>
- Jacobs, J. (2010). Muerte y vida de las grandes ciudades. España: Capitán Swing Libros, S.L.

- Karapuda, M. (2019). Cities for people – introduction to the concept of the city by Jan Gehl. *Kultura I Wartości*, 26, 287-303. <https://doi.org/10.17951/kw.2018.26.287-303>
- Kozak, D. M. (2012). La fragmentación urbana en las ciudades argentinas. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/18216>
- Kozak, D. M. (2018). Revisitando el debate sobre la Fragmentación Urbana: Una década y media después de «Splintering Urbanism». *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 14, 15-22. [https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/11336/99012/2/CONICET\\_Digital\\_Nro.e2a37442-82c9-4bd6-8388-1ca7058cb5bd\\_A.pdf](https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/11336/99012/2/CONICET_Digital_Nro.e2a37442-82c9-4bd6-8388-1ca7058cb5bd_A.pdf)
- Heynen, N., Kaika, M., & Swyngedouw, E. (2006). *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*. Taylor & Francis.
- Liboiron, M. (2021). *Pollution is colonialism*. Duke University Press.
- Litman, T. (2011). Evaluación de los beneficios y costos del transporte público. Victoria Transport Policy Institute , 65 .
- Lopez, R. (2019). *Escuchar y transformar la ciudad: Urbanismo colaborativo y participación ciudadana*. Los Libros De La Catarata.
- Matossian, B. (2018). Debates sobre la segregación urbana. Una revisión teórico-metodológica. <https://www.redalyc.org/journal/6459/645970800006/>
- Mayorga, M., & Fontana, M. P. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos. *DOAJ (DOAJ: Directory Of Open Access Journals)*. <https://doaj.org/article/e702a9fe410f46e9afbe308626d1ce99>
- Mazurek, H. (2009). Espacio y territorio. <https://doi.org/10.4000/books.irdeditions.17798>
- Méndez, N. A. E. (2008). La segregación urbana: Una breve revisión teórica para urbanistas. Redalyc.org. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=125112541006>
- Mitra, A., & Shaw, R. (2022). Systemic risk from a disaster management perspective: A review of current research. *Environmental Science & Policy*, 140, 122-133. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2022.11.022>
- Navarro, C. J., GUERRERO-MAYO, M. J., & DOMÍNGUEZ-GONZÁLEZ, A. (2022). *Estrategias Integrales para el desarrollo local sostenible. Apuntes sobre innovación en planificación, implementación y evaluación (1.a ed., Vol. 1)*. Centro de Sociología y Políticas Locales-The Urban Governance Lab Universidad Pablo de Olavide. [https://doi.org/10.46661/rio.20221110\\_1](https://doi.org/10.46661/rio.20221110_1)

- Oliver-Smith, A., Alcántara-Ayala, I., Burton, I., & Lavell, A. (2019). The social construction of disaster risk: Seeking root causes. *International Journal Of Disaster Risk Reduction*, 22, 469-474. <https://doi.org/10.1016/j.ijdr.2019.10.006>
- Palop, A. B., & Raga, R. M. (2014). Ciudad y movilidad: La regulación de la movilidad urbana sostenible. Universitat de València.
- Pérez Peñuelas, B. O., & Jiménez Huerta, E. R. (2020). La fragmentación socioespacial de las urbanizaciones populares en la periferia de la ciudad de Culiacán Rosales. *ACE: Architecture, City and Environment*, 14(42). <https://doi.org/10.5821/ace.14.42.8521>
- Pérez Peñuelas, B. O. (2021). Problemática en la delimitación de fragmentación urbana por compartir procesos con otros impactos urbanos. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 8(2). <https://doi.org/10.15446/cep.v8n2.91937>
- Pombo, C. & Camacho, J.M. (2009). Origen de la democracia local en Colombia y la planificación participativa (Vol. 3). Universidad del Rosario
- Ramírez, A. G., Fonseca, F. C., & Ramírez, J. A. O. (2021). Fragmentación urbana. Parámetros de análisis y evaluación de elementos urbano - arquitectónicos de los barrios cerrados. <https://www.redalyc.org/journal/3768/376868446003/>
- Rocca, M. J., Sgroi, A., Ríos, L. V., & Mariñelarena, P. I. M. (2015). Integración urbana en procesos de crecimiento extensivo. XXXIV Encuentro Arquisur 2015 y XIX Congreso de Escuelas y Facultades Públicas de Arquitectura de los países de América del Sur (La Plata, 2015). <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/51742>
- Romero, R. o. S. (2019). Movilidad urbana y espacio público: reflexiones, métodos y contextos. Unipiloto. [https://www.academia.edu/49006495/Movilidad\\_Urbana\\_y\\_Espacio\\_P%C3%BAblico\\_Reflexiones\\_M%C3%A9todos\\_y\\_Contextos](https://www.academia.edu/49006495/Movilidad_Urbana_y_Espacio_P%C3%BAblico_Reflexiones_M%C3%A9todos_y_Contextos)
- Ruiz-Tagle, J., & Romano, S. (2019). Mezcla social e integración urbana: aproximaciones teóricas y discusión del caso chileno. *Revista INVI*, 34(95), 45-69. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582019000100045>
- Sánchez, É. T. (2015). David Harvey, Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. *Estudios Sociológicos del Colegio de México*, 33(99), 688-693. <http://www.scielo.org.mx/pdf/es/v33n99/2448-6442-es-33-99-00688.pdf>
- Sattlegger, S., Mittelberger, L., Mashini, D., Videla, G. M., & Hofer, A. (2016). Plan de

- integración de espacios públicos : Alerce y Puerto Chico: METRO.LAB para el sistema metropolitano Puerto Montt-Puerto Varas, region de Los Lagos, Chile, Diciembre 2015- Mayo 2016.
- Satterthwaite, D., Archer, D., Colenbrander, S., Dodman, D., Hardoy, J., Mitlin, D., & Patel, S. (2020). Building Resilience to Climate Change in Informal Settlements. *One Earth*, 2(2), 143-156. <https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.02.002>
- Schott, A. C. P. S. (2019). Calles Mejor Conectadas, Mejor Calidad de Vida Urbana—IMPLAN Torreón. <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/calles-mejor-conectadas-julio2019.html>
- Stezano, F., & Fida. (2021). Enfoques, definiciones y estimaciones de pobreza y desigualdad en América Latina y el Caribe: un análisis crítico de la literatura. *cepal*. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/585921e7-9286-481d-85a5-0e714ada676a/content>
- Szupiany, E. (2018). La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano [1]. <https://www.redalyc.org/journal/6459/645970800005/html/>
- Ulate, G. V. (2012). ESPACIO y TERRITORIO EN EL ANÁLISIS GEOGRÁFICO. *Redalyc.org*. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=72923937025>
- Tapasco Díaz, D. A. (2021). Propuesta de Integración Urbana en el Sector Glorieta de Postobón- Parque de los Estudiantes Villavicencio Meta. <http://repositorio.uan.edu.co/handle/123456789/2959>
- Velasquez Muñoz, C. J. (2013). Ciudad y desarrollo sostenible. Universidad del Norte, 2012.
- Vicuña, M., Orellana, A., Truffello, R., & Moreno, D. (2019). Integración urbana y calidad de vida: disyuntivas en contextos metropolitanos. *Revista INVI*, 34(97), 17-47. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582019000300017>
- Vizuet, G. (2017). LA MOVILIDAD URBANA: DIMENSIONES Y DESAFÍOS. Colofón S.A. de C.V.
- Winchester, L. (2008). La dimensión económica de la pobreza y precariedad urbana en las ciudades latinoamericanas. Implicaciones para las políticas del hábitat. *Redalyc.org*. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19611481002>

Anexos

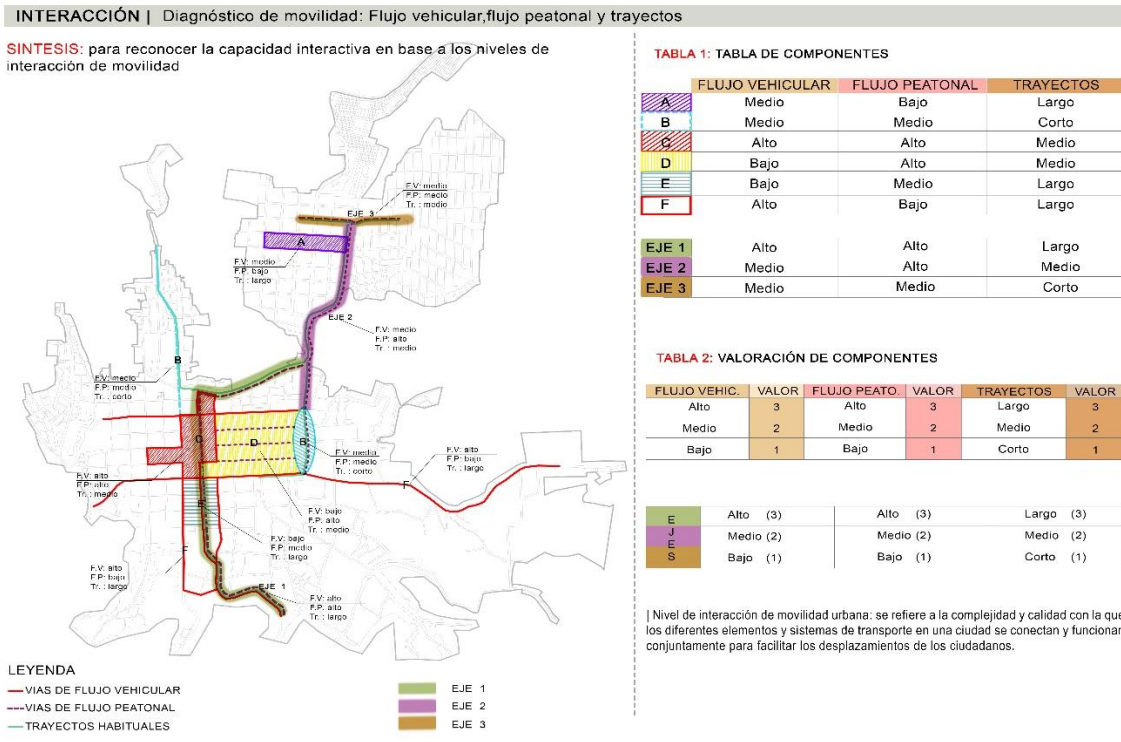
Tabla 1

Cuadro de coherencia

CUADRO DE COHERENCIAS - ASPECTOS METODOLÓGICOS										
Nombres y Apellidos		Milagros Sofia Flores Gonzales								
Titulo del trabajo de investigación		Propuesta de estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas								
Línea de investigación		Cambio climático y territorios sostenibles								
Población		P.J. 16 DE OCTUBRE								
Muestra										
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTAS DE INVESTIGACIONES relevantes, ligadas a objetos específicos	HIPÓTESIS - posible respuesta a la pregunta de investigación	RESPUESTAS A PREGUNTAS DE INVESTIGACIONES relevantes, ligadas a objetos específicos	OBJETIVOS GENERAL - Debe tener las siguientes características: Objetivo + verbo en infinitivo + Enunciado 1 + Enunciado 2 Eje: Describir, Analizar, Comparar + El qué + Responder al para qué	OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LOGROS ASOCIADOS. Debe tener las siguientes características: Objetivo + verbo en infinitivo + Enunciado 1 + Enunciado 2 Eje: Describir, Analizar, Comparar + El qué + Responder al para qué	TÉCNICA	INSTRUMENTO			
¿De que manera estrategias de desarrollo urbano sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?	1 ¿Cuáles son los factores que generan falta de integración en el P.J. 16 de octubre?	El planteamiento de estrategias permitirá la integración del P.J. 16 de octubre, que generará el crecimiento y conexión urbana del lugar.	1 La falta de Integración en el Proyecto P.J. 16 de octubre en Chachapoyas podría deberse a factores como trama urbana desordenada, sistema vial deficiente, barreras urbanas, entre otros.	Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.	1 Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existan en el lugar.	Observación representación grafica	Registro fotografico Cartografias Fichas de observación			
	2 ¿Cuáles son las necesidades y demandas de los residentes del P.J. 16 de octubre?		2 Sus necesidades están ligadas a la falta de vías de transporte, equipamientos, servicios básicos, etc. Y a aquellos factores que generen desintegración.					2 Identificar las necesidades y demandas de los habitantes residentes en el sector, centrándose en los factores de desintegración identificados en el P.J. 16 de octubre.	Entrevistas Observación	Encuestas
	3 ¿Existen en la actualidad lineamientos estratégicos de desarrollo sostenible que ayuden a abordar la falta de integración?		3 Es probable que existan lineamientos estratégicos de desarrollo sostenible en la actualidad que busquen abordar la falta de integración. Estos lineamientos pueden provenir de organizaciones internacionales, gobiernos nacionales, y podrían abordar la integración en términos de desarrollo económico, social y ambiental.					3 Evaluar las buenas practicas de integración urbano sostenible en un contexto nacional e internacional que puedan adaptarse al P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.	Análisis de documentos Observación	Libros, revistas, documentos Recopilación de datos
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	TÉCNICA	INSTRUMENTO				
INDEPENDIENTE Integración del P.J 16 de octubre	Vicuña et al. (2019) La integración de un sector urbano en una ciudad se refiere al proceso de incorporar eficientemente una zona específica dentro de la estructura urbana existente. Esto implica conectar y coordinar diferentes aspectos, como infraestructura, transporte, servicios públicos, viviendas, espacios públicos y actividades económicas, de manera que el nuevo sector se convierta en una parte funcional y cohesionada de la ciudad en su conjunto.	El proceso de planificación y ejecución de acciones que buscan mejorar la conectividad física, social y funcional de diferentes áreas o sectores dentro de una ciudad, con el fin de promover la cohesión social, la eficiencia urbana y la calidad de vida de sus habitantes.	Movilidad	Flujos vehiculares e interacciones Tipos de transporte y rutas Flujo peatonal	Observación Representación grafica Cuestionarios	Registro fotografico Mapeo y Cartografias Fichas de observación Entrevistas				
			Ocupación espacial	Zonificación Uso de suelo Áreas verdes						
			Físico territorial	Trama urbana Sistema hidrológico Relieve o topografía						
			Socio-económico	Servicios básicos Densidad poblacional						
DEPENDIENTE Estrategias de D.U.S	Rosario (2018) Las estrategias de desarrollo urbano sostenible son un conjunto de directrices, principios y políticas establecidos por las autoridades locales o regionales para guiar el crecimiento y la planificación de áreas urbanas de manera que se promueva la sostenibilidad a largo plazo. Estos lineamientos buscan equilibrar el desarrollo económico, social y ambiental de las ciudades, con el objetivo de crear comunidades más habitables, resilientes y respetuosas con el medio ambiente.	Se refiere a la especificación de los principios, objetivos, acciones y políticas concretas que guiarán el proceso de planificación y desarrollo de áreas urbanas de manera sostenible. Estos lineamientos se elaboran con el propósito de lograr un equilibrio entre el crecimiento económico, la calidad de vida de los habitantes y la preservación del medio ambiente en las ciudades.	Ambiental	Preservación de áreas verdes Gestión de residuos	Análisis de documentos Observación	Libros, revistas, documentos Recopilación de datos Fichas de observación				
			Vial	Sistema movilidad Transporte sostenible						
			Económico	Crecimiento económico sostenible. Infraestructura económica						
			Social	Acceso a vivienda Calidad de servicios Seguridad y calidad de vida Equipamiento urbano						

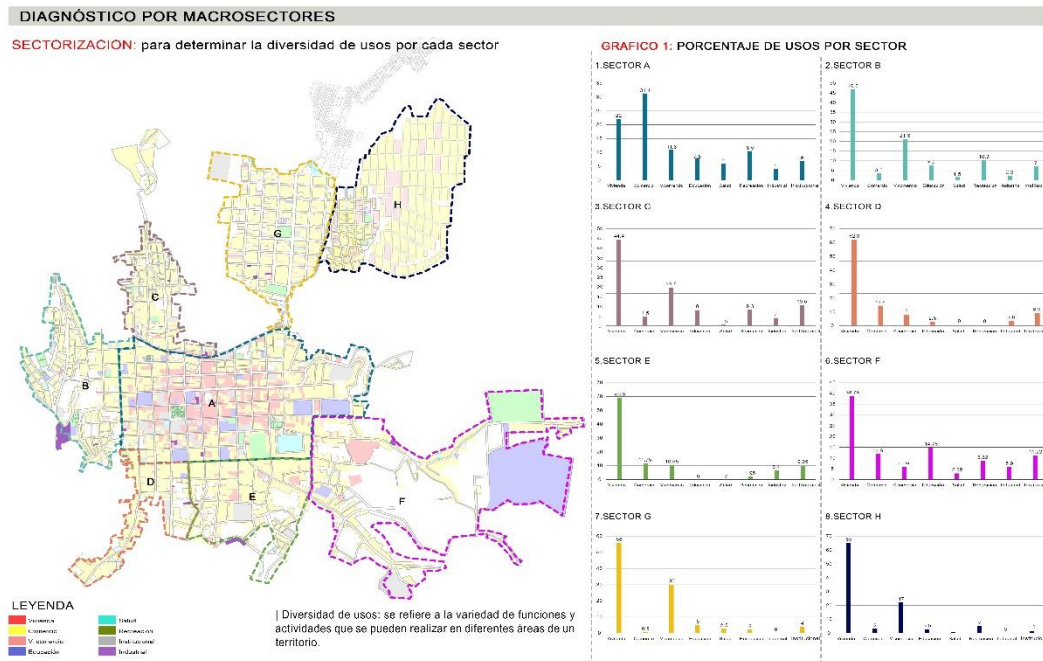
Figura 1

Diagnóstico de movilidad



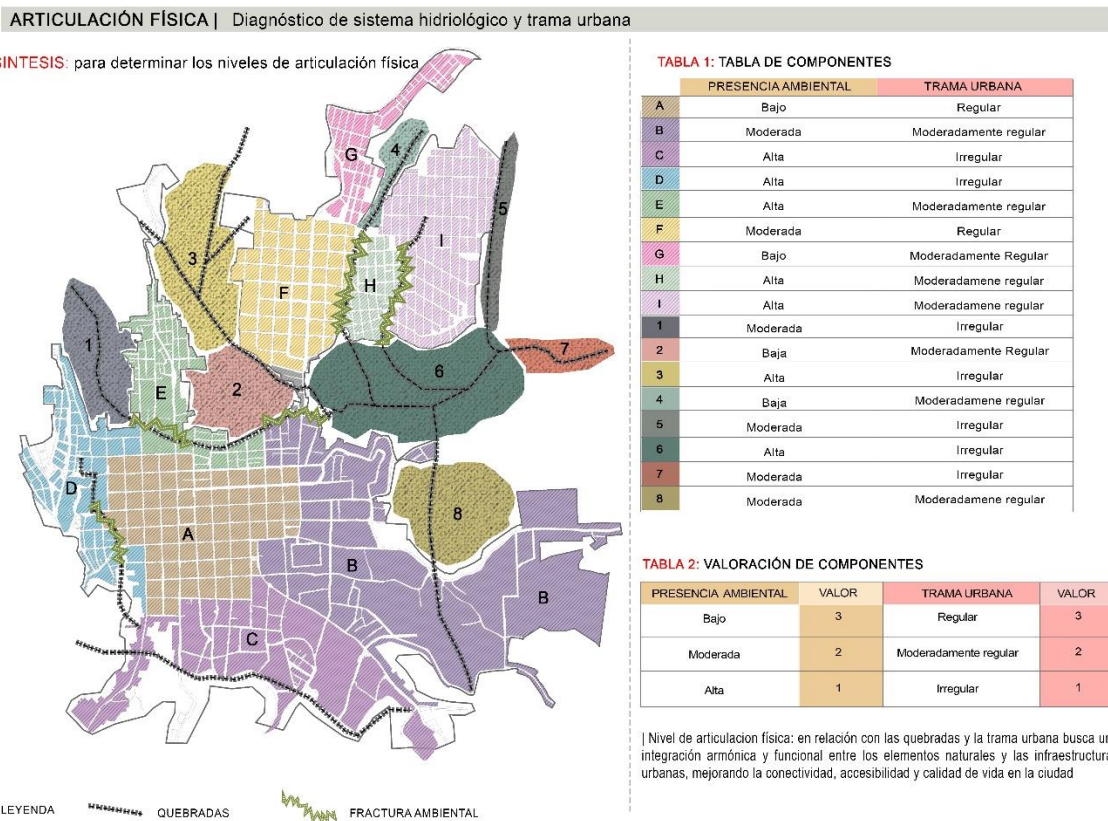
**Figura 2**

*Diagnóstico de uso de suelo por macrosectores*



**Figura 3**

*Diagnóstico de sistema hidrológico y trama urbana*

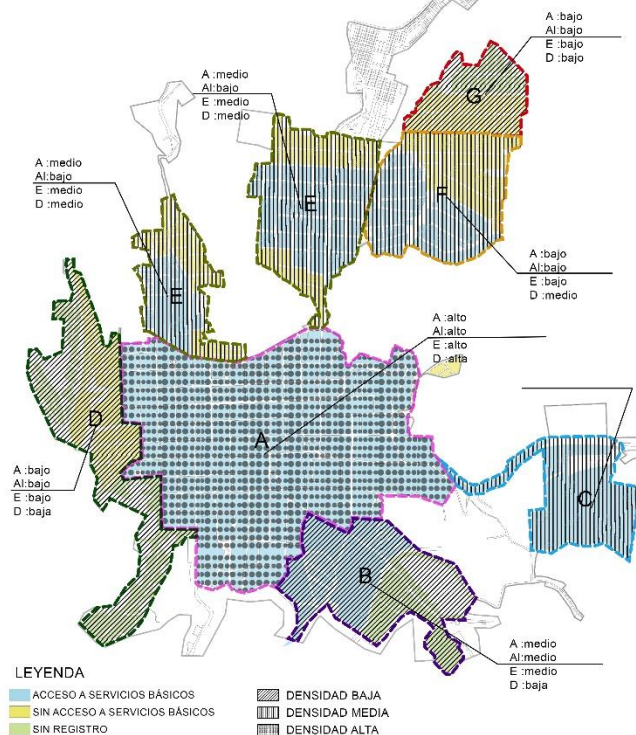


**Figura 4**

*Diagnóstico de servicios básicos y densidad poblacional*

**HABITABILIDAD | Diagnóstico de servicios básicos y densidad poblacional**

**SINTESIS** para determinar los niveles de habitabilidad por sector



**TABLA 1: TABLA DE COMPONENTES**

	AGUA	ALCANTARILLADO	ENERGIA	DENSIDAD
A	acceso alto	acceso alto	acceso alto	Alta
B	acceso medio	acceso medio	acceso medio	Baja
C	acceso alto	acceso alto	acceso media	media
D	acceso bajo	acceso bajo	acceso bajo	baja
E	acceso medio	acceso bajo	acceso medio	medio
F	acceso bajo	acceso bajo	acceso bajo	medio
G	acceso bajo	acceso bajo	acceso bajo	baja

**TABLA 2: VALORACIÓN DE COMPONENTES**


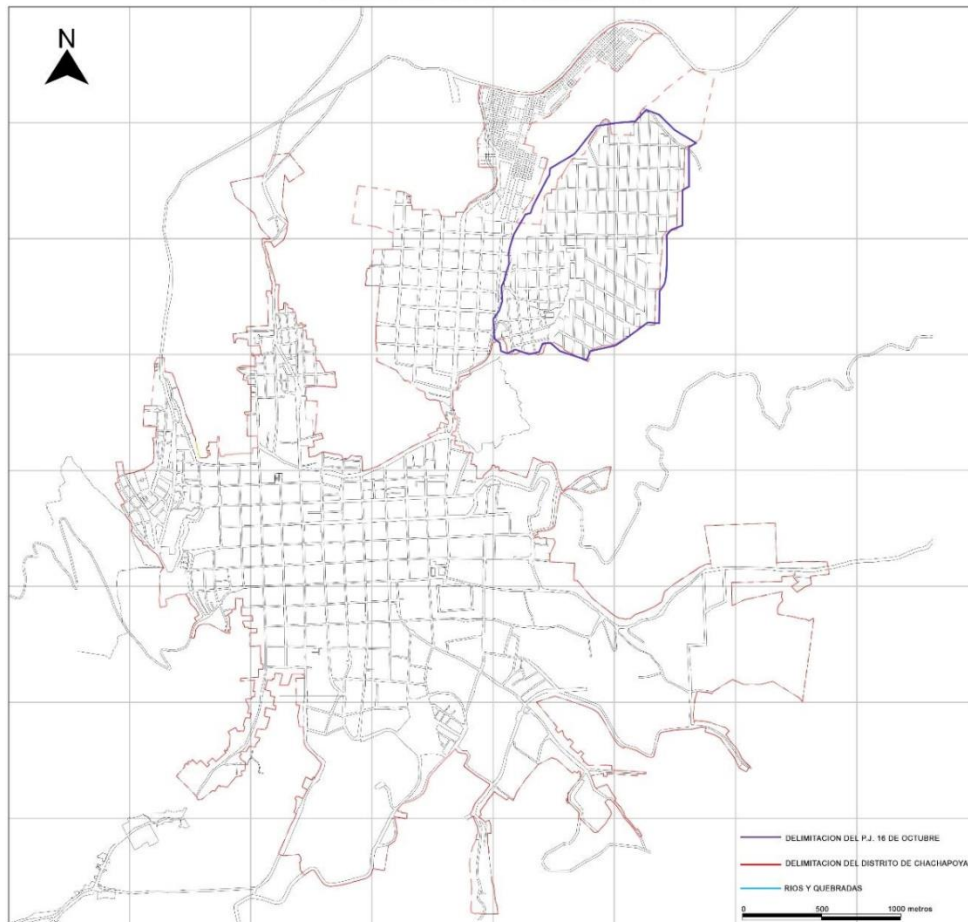
AGUA	VALOR	ALCANTARILLADO	VALOR	ENERGIA	VALOR
Alta	3	Alta	3	Alta	3
Medio	2	Medio	2	Medio	2
Bajo	1	Bajo	1	Bajo	1

DENSIDAD	VALOR
Baja	1
Media	2
Alta	3

| Nivel de habitabilidad: se refiere a la capacidad de ofrecer servicios básicos adecuados a su población, de manera eficiente, teniendo en cuenta la densidad poblacional, de modo que los recursos cubran las necesidades sin generar saturación ni escasez.

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

FICHA DE REVISIÓN DE DATOS

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	
FACULTAD DE INGENIERIA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS	
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS	
OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	
FECHA: / /	
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: MOVILIDAD	
FLUJO VEHICULAR E INTERACCIONES	
Intensidad de flujo	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: yellow; width: 20px; height: 10px; border: 1px solid black;"></div> <div style="background-color: orange; width: 20px; height: 10px; border: 1px solid black;"></div> <div style="background-color: purple; width: 20px; height: 10px; border: 1px solid black;"></div> </div>	
Cantidad	
F.A	xx %
F.M	xx %
F.B	xx %
Nodos e interacciones	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid red; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></div> </div>	00 a 10 vehiculos ( ) 10 a 15 vehiculos ( ) 15 a 20 vehiculos ( ) 30 a 40 vehiculos ( )
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid purple; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"></div> </div>	40 a 50 vehiculos ( ) 50 a más vehiculos ( )
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>N</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS</p>  </div> <div style="text-align: right; font-size: small;"> <p>— DELIMITACION DEL P.J. 16 DE OCTUBRE</p> <p>— DELIMITACION DEL DISTRITO DE CHACHAPOYAS</p> <p>— RIOS Y QUERRADAS</p> <p>0 500 1000 metros</p> </div> </div>	

**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integracion-desintegracion existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Movilidad

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Flujo vehicular e interacciones

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

**Observaciones:**

---



---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

FICHA DE REVISIÓN DE DATOS

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
TURIA



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO

FACULTAD DE INGENIERIA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES

ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS

TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS

OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existan en el lugar.

FICHA DE OBSERVACIÓN

FECHA: / /

Variable: Integración del P.J 16 de octubre

Dimensión: MOVILIDAD

FLUJO PEATONAL

Intensidad de flujos

Flujo bajo Flujo medio Flujo alto

Cantidad

F.A  xx %

F.M  xx %

F.B  xx %

Espacios de mayor peatonalidad

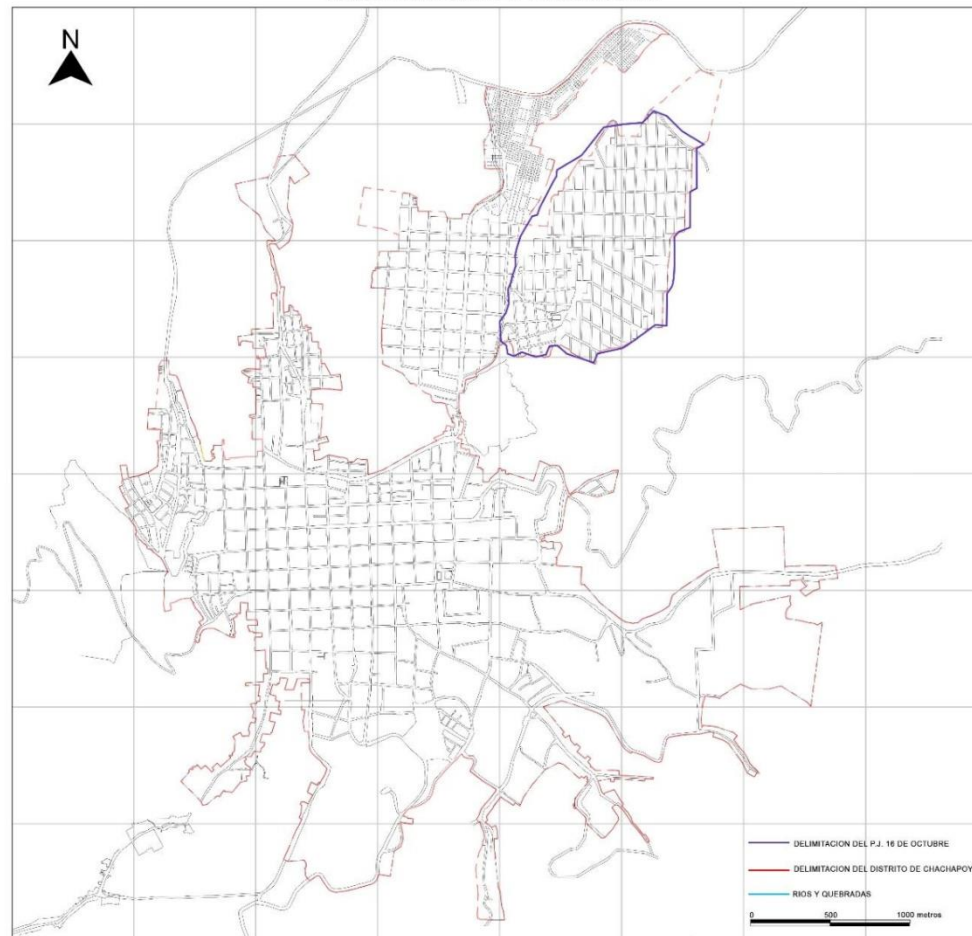
05 a 15 personas ( )

Concentración peatonal  15 a 25 personas ( )

25 a mas personas ( )

Conclusiones

PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Movilidad

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Flujo peatonal

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

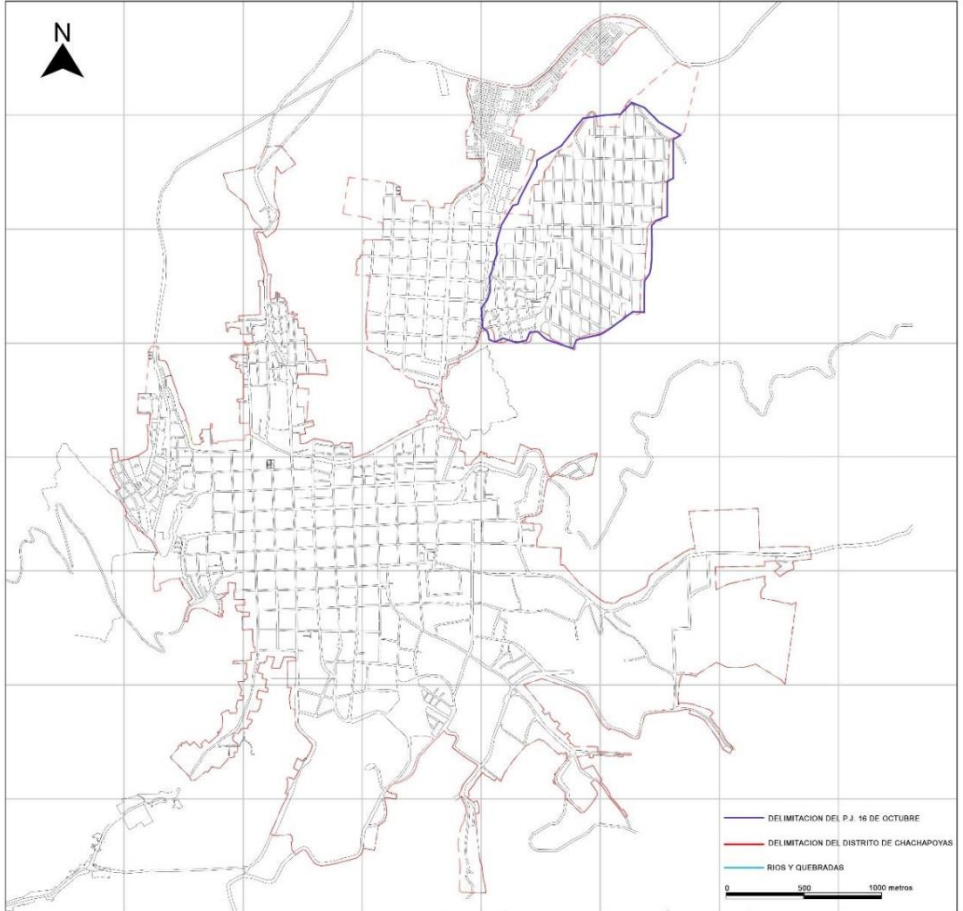
Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	
FACULTAD DE INGENIERIA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES    ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS	
<b>TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS</b>	
OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	
FECHA: / /	
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: MOVILIDAD	
<b>TIPOS DE TRANSPORTE Y RUTAS</b>	
Anotaciones:	
Mototaxi	( )    ___%
Combi	( )    ___%
Taxi	( )    ___%
Bus	( )    ___%
Bicicleta	( )    ___%
Carro particular	( )    ___%
<b>Rutas habituales</b>	
<b>Ruta 1</b>	
Tiempo: 00:00:00	Recorrido: N° calles
<b>Ruta 2</b>	
Tiempo: 00:00:00	Recorrido: N° calles
<b>Ruta 3</b>	
Tiempo: 00:00:00	Recorrido: N° calles
<b>Ruta 4</b>	
Tiempo: 00:00:00	Recorrido: N° calles
<b>Conclusiones / Graficos</b>	

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**





**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Movilidad

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Tipo de transporte y rutas

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido

  
Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO

FACULTAD DE INGENIERIA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES

ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS

TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS

OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existan en el lugar.

FICHA DE OBSERVACIÓN

FECHA: / /

Variable: Integración del P.J. 16 de octubre

Dimensión: OCUPACIÓN ESPACIAL

USO DE SUELOS

Anotaciones:

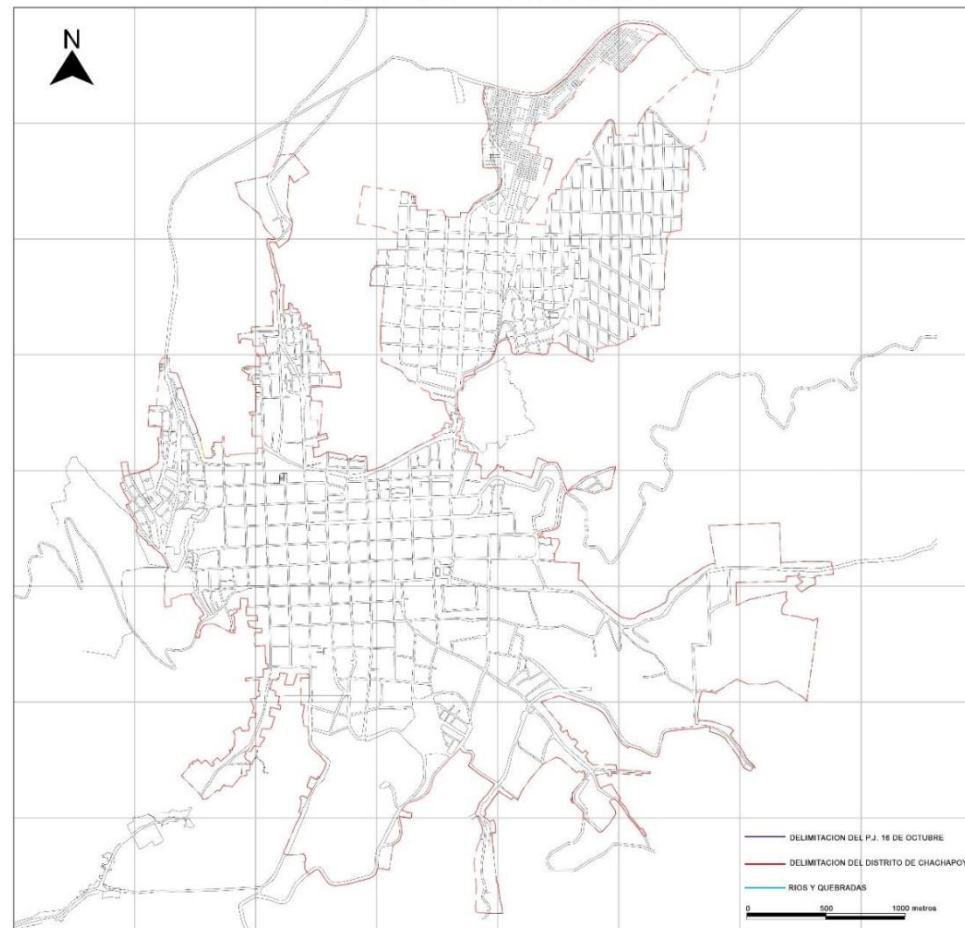
Vivienda
Comercio
Vivienda comercio
Vivienda productiva
Vivienda taller
Industria
Educación
Salud
Recreación
Agrícola
Institucional

Porcentajes

V.	<input type="text"/>	xx %
C.	<input type="text"/>	xx %
V.C.	<input type="text"/>	xx %
V.P.	<input type="text"/>	xx %
V.T.	<input type="text"/>	xx %
I.	<input type="text"/>	xx %
E.	<input type="text"/>	xx %
S.	<input type="text"/>	xx %
R.	<input type="text"/>	xx %
A.	<input type="text"/>	xx %
Ins.	<input type="text"/>	xx %

Conclusiones

PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Ocupación espacial

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Usos de suelos

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

FICHA DE REVISIÓN DE DATOS

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
ARQUITECTURA



<b>UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO</b>	
FACULTAD DE INGENIERIA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES    ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS	
<b>TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS</b>	
OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existan en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	
FECHA: / /	
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: OCUPACIÓN ESPACIAL	
<b>ZONIFICACIÓN</b>	
Anotaciones:	
Residencial	
Vivienda taller	
Industria	
Comercial	
Zona de recreación pública	
Usos especiales	
Servicios públicos complementarios	
Zonas de reclamenación especial	
Zona monumental	
Zona agrícola	
<b>Porcentajes</b>	
R.	<input type="text"/> xx %
V.T.	<input type="text"/> xx %
I.	<input type="text"/> xx %
C.	<input type="text"/> xx %
Z.R.P.	<input type="text"/> xx %
U.E.	<input type="text"/> xx %
S.P.C	<input type="text"/> xx %
Z.R.E.	<input type="text"/> xx %
Z.M.	<input type="text"/> xx %
Z.A.	<input type="text"/> xx %
<b>Conclusiones</b>	

**PLANO SEGUN PDU DE CHACHAPOYAS**

— DELIMITACION DEL P.J. 16 DE OCTUBRE  
 — DELIMITACION DEL DISTRITO DE CHACHAPOYAS  
 — RIOS Y QUEBRADAS  
 0 500 1000 metros

**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Ocupación espacial

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Zonificación

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

---




---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

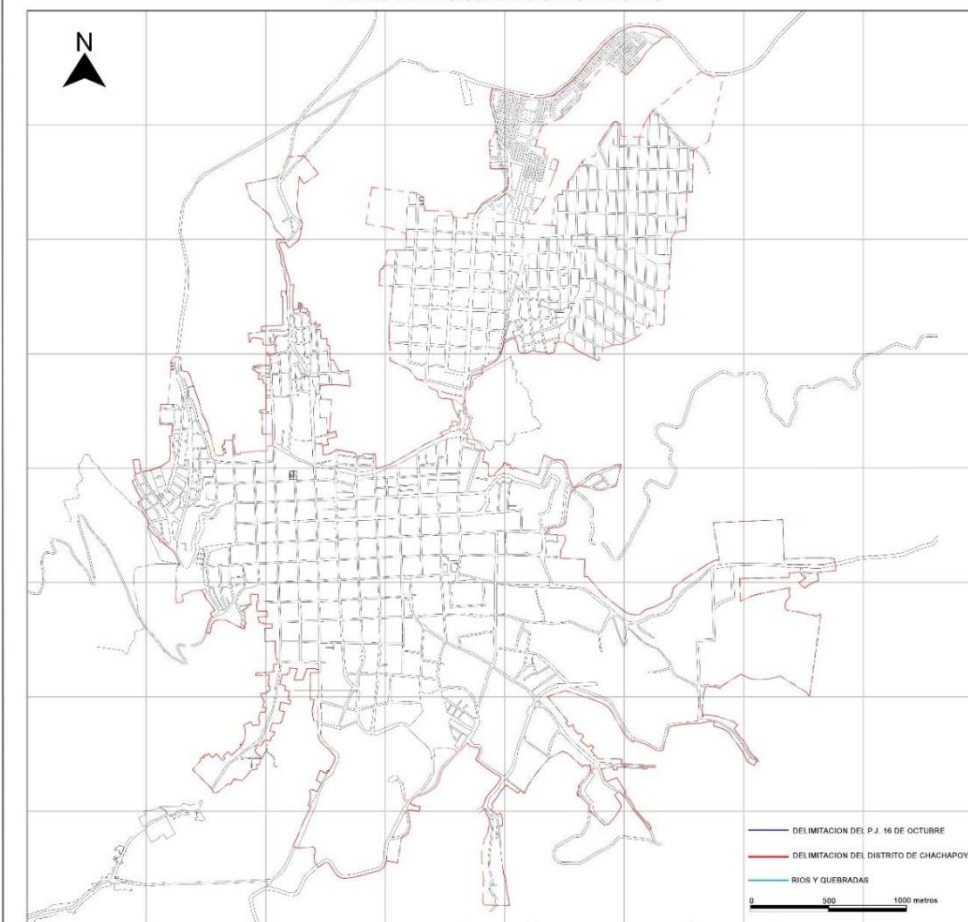
Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	
FACULTAD DE INGENIERÍA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN <span style="float: right;">FECHA: / /</span>	
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: OCUPACIÓN ESPACIAL	
<b>TRAMA URBANA</b>	
Tipos de trama urbana	
Tipo 01: Damero      Total: __%	Tipo 02: Reticula regular      Total: __%
Tipo 03: Irregular      Total: __%	Tipo 04: Orgánica      Total: __%
Tipo 05: Radial      Total: __%	Tipo 06: Lineal      Total: __%

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Ocupación espacial

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Trama urbana

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO


**Observaciones:**

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

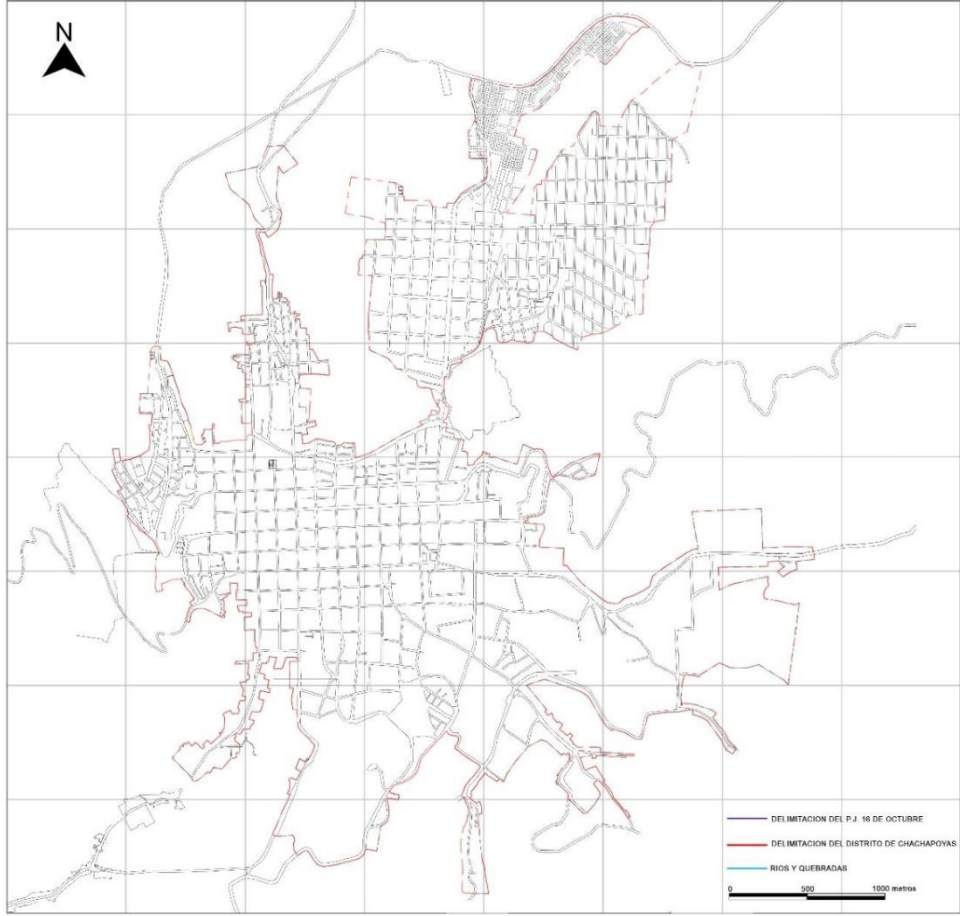
**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

<b>UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO</b>																			
FACULTAD DE INGENIERIA	ESCUELA DE ARQUITECTURA																		
AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS																			
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS																			
OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integracion-desintegracion que existen en el lugar.																			
FICHA DE OBSERVACIÓN	FECHA: / /																		
Variable: Integracion del P.J 16 de octubre																			
Dimensión: Medio ambiente y riesgos																			
<b>BARRERAS URBANAS Y LIMITES</b>																			
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Barreras urbanas</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">En proceso</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Efectivas</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Limites urbanos</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Natural</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Artificial</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<b>Barreras urbanas</b>		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">En proceso</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Efectivas</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> </tr> </table>	En proceso	Efectivas			Total: __%	Total: __%	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Limites urbanos</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Natural</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Artificial</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> </tr> </table>	<b>Limites urbanos</b>		Natural	Artificial			Total: __%	Total: __%	<p style="text-align: center;"><b>PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS</b></p> 
<b>Barreras urbanas</b>																			
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">En proceso</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Efectivas</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> </tr> </table>	En proceso	Efectivas			Total: __%	Total: __%	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Limites urbanos</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Natural</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Artificial</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> <td style="border-right: 1px dashed black; height: 100px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> <td style="text-align: center;">Total: __%</td> </tr> </table>	<b>Limites urbanos</b>		Natural	Artificial			Total: __%	Total: __%				
En proceso	Efectivas																		
Total: __%	Total: __%																		
<b>Limites urbanos</b>																			
Natural	Artificial																		
Total: __%	Total: __%																		
<b>Conclusiones</b>																			

**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Medio ambiente y riesgos

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Barreras urbanas y límites

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO


**Observaciones:**

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

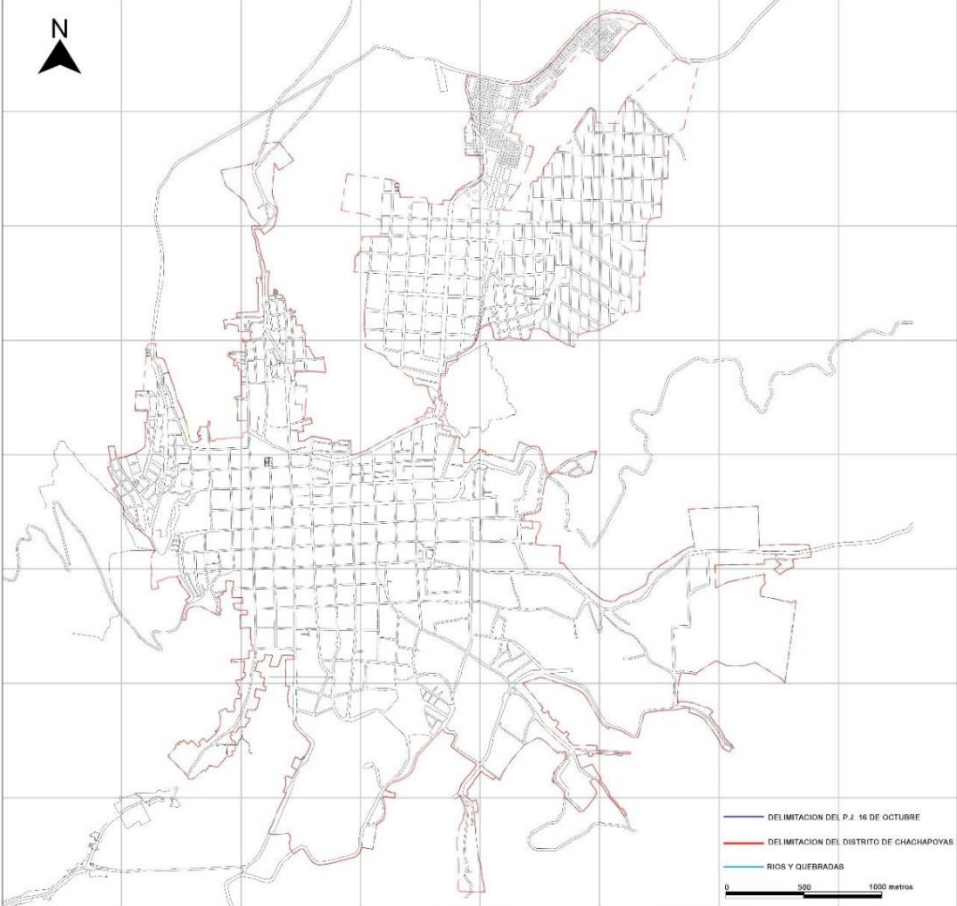
Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

<b>UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO</b>	
FACULTAD DE INGENIERIA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS	
<b>TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS</b>	
OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.	
<b>FICHA DE OBSERVACIÓN</b>	
FECHA: / /	
Variable: Integración del P.J 16 de octubre	
Dimensión: Medio ambiente y riesgos	
<b>ÁREAS VERDES</b>	
Anotaciones	
No habilitadas _____ %	
Efectivas _____ %	
Déficit de áreas verdes	
Actual	Según PDU
Conclusiones	

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Medio ambiente y riesgos

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Áreas verdes

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

---



---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

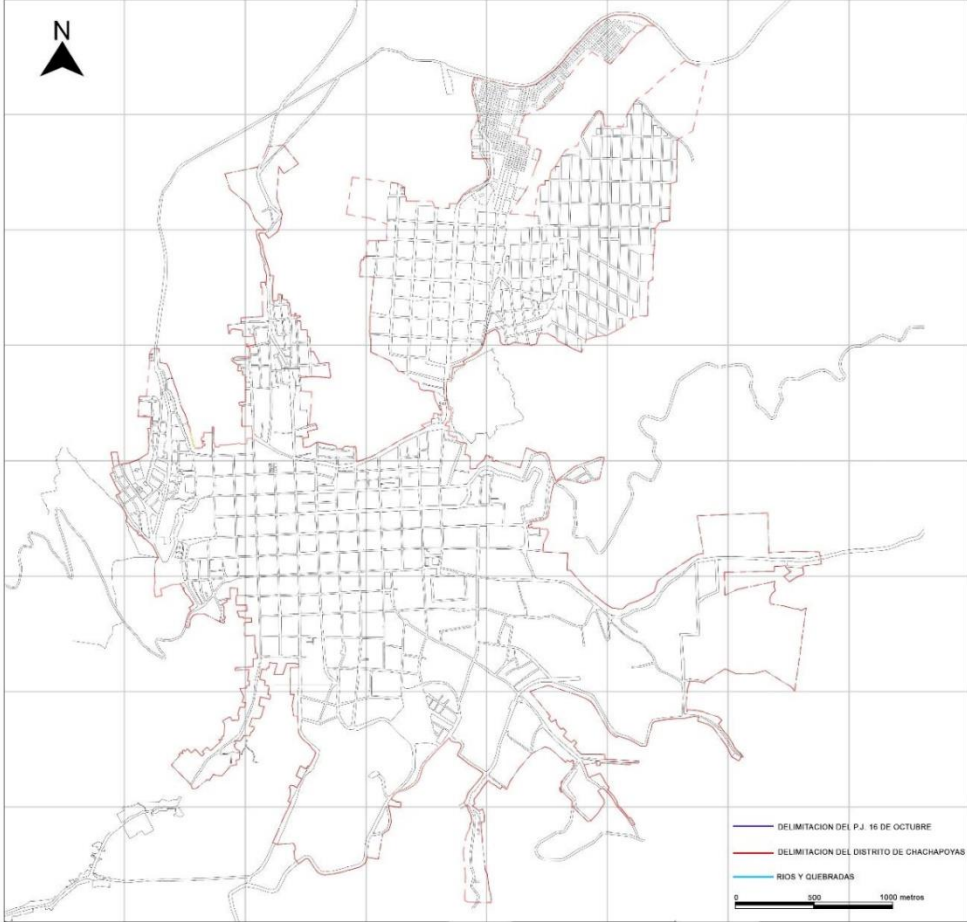
Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



-----  
 Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
 DNI: 19097691

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO			
FACULTAD DE INGENIERIA	ESCUELA DE ARQUITECTURA	AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES	ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS
<b>TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS</b>			
<b>OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.</b>			
FICHA DE OBSERVACIÓN			FECHA: / /
Variable: Integración del P.J 16 de octubre			
Dimensión: Medio ambiente y riesgos			
<b>SISTEMA HIDROLÓGICO</b>			
Anotaciones			
Tipos	Cant.	Contaminadas	No contaminadas
— Canales de drenaje			
- - Canales de riego			
..... Ríos			
— Acequias			
■ ■ ■ Quebradas			
Conclusiones			

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integracion-desintegracion existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Medio ambiente y riesgos

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Sistema hidrológico

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		¿Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO


**Observaciones:**

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

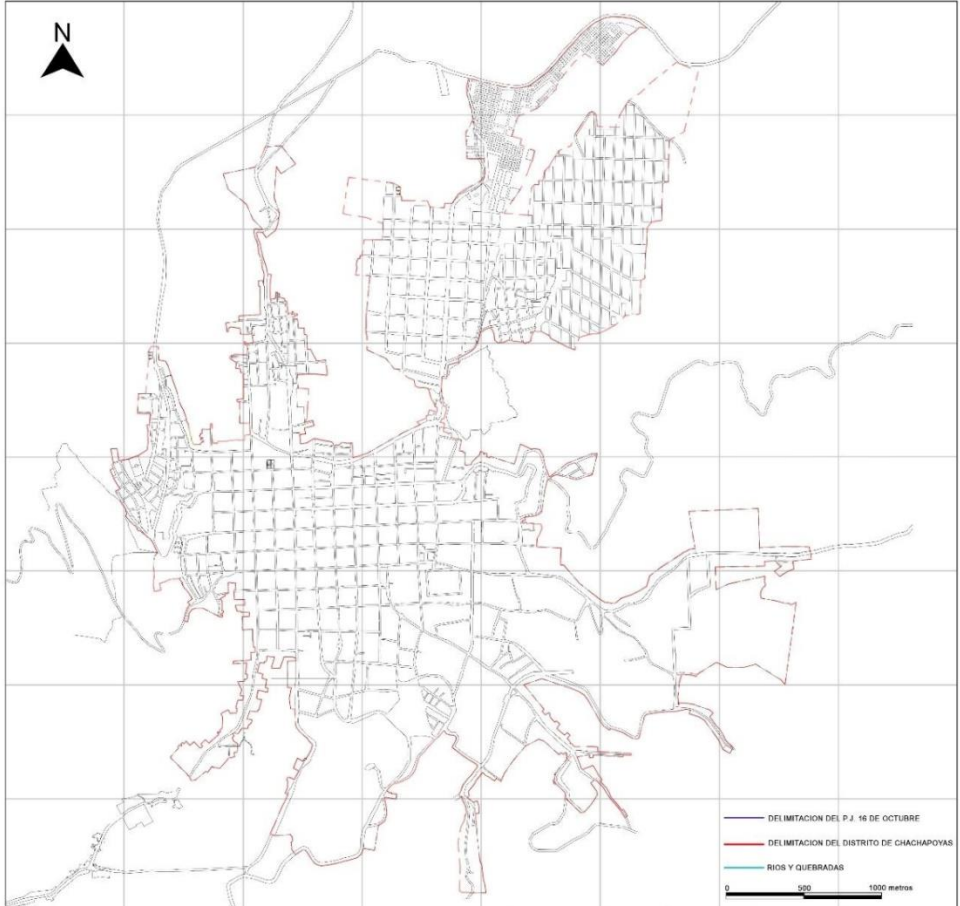
Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	
FACULTAD DE INGENIERIA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS	
OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	
FECHA: / /	
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: Medio ambiente y riesgos	
<b>TOPOGRAFIA</b>	
<b>Anotaciones</b>	
Areas de mayor pendiente	___%
Areas de menor pendiente	___%
<b>Secciones topograficas</b>	
Areas de mayor pendiente	<u>De 1500 m.s.n.m a mas</u>
Areas de menor pendiente	<u>De 1500 m.s.n.m a menos</u>
<b>Conclusiones</b>	

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Medio ambiente y riesgos

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Topografía

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		¿Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

---



---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia:

Si el ítem pertenece a la dimensión.

Claridad:

Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Relevancia:

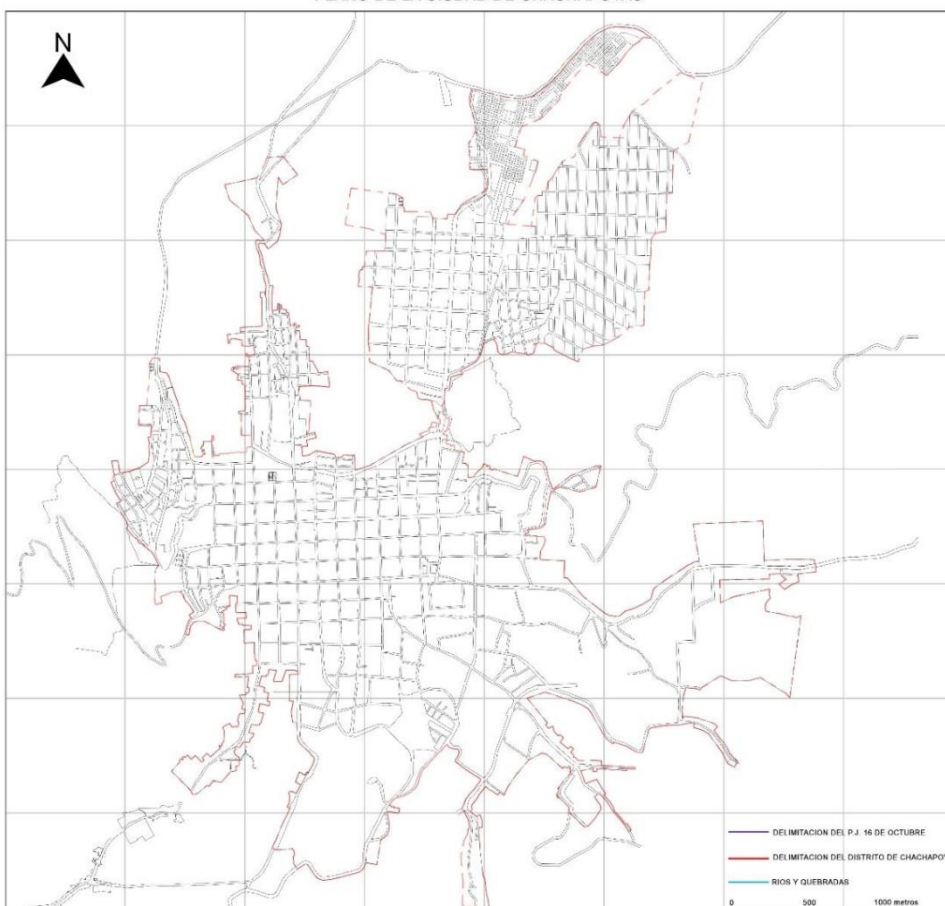
EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



-----  
Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

<b>UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO</b>	
FACULTAD DE INGENIERÍA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existan en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	FECHA: / /
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: Socio-económico	
SERVICIOS BÁSICO - AGUA	
Anotaciones	
Cobertura al agua <span style="background-color: #add8e6; display: inline-block; width: 100px; height: 10px;"></span>	
Sin cobertura al agua <span style="background-color: #add8e6; display: inline-block; width: 100px; height: 10px;"></span>	
No registrado <span style="background-color: #d3d3d3; display: inline-block; width: 100px; height: 10px;"></span>	
Porcentajes	
C. A	<input style="width: 100px;" type="text"/> xx %
S. C	<input style="width: 100px;" type="text"/> xx %
N. R	<input style="width: 100px;" type="text"/> xx %
Conclusiones	

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Socio-económico

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Servicio básico - agua

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		¿Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

**Observaciones:**

---



---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

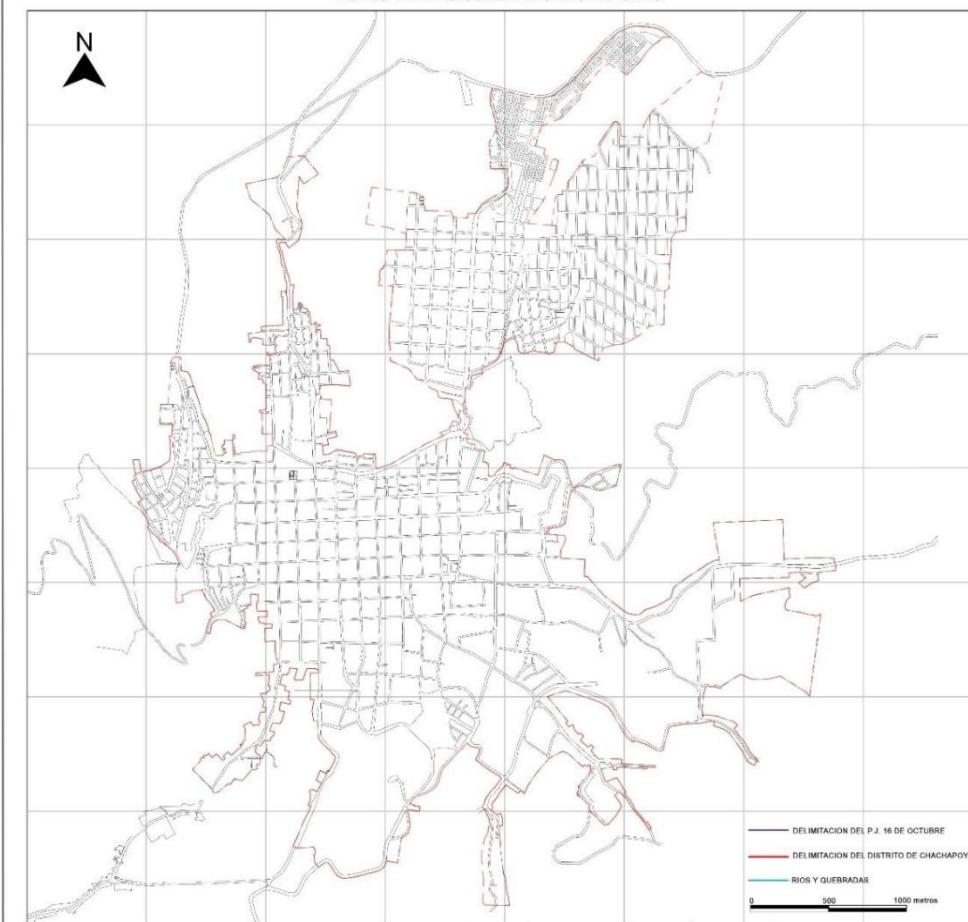
Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	
FACULTAD DE INGENIERÍA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	FECHA: / /
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: Socio-económico	
<b>SERVICIOS BÁSICO - DESAGUE</b>	
Anotaciones	
Alcantarillado dentro de la vivienda	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #1a4d2e;"></div>
Alcantarillado fuera de a vivienda	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #2e7d32;"></div>
Pozo séptico	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #4caf50;"></div>
Pozo ciego	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #3e278c;"></div>
Sin acceso	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #bdbdbd;"></div>
Porcentajes	
A.D.V	<div style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> xx %
A.F.V	<div style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> xx %
P.S	<div style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> xx %
P.C	<div style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> xx %
S.A	<div style="width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> xx %
Conclusiones	

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Socio-económico

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Servicio básico – desagüe

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		¿Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

---



---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia:

Si el ítem pertenece a la dimensión.

Claridad:

Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Relevancia:

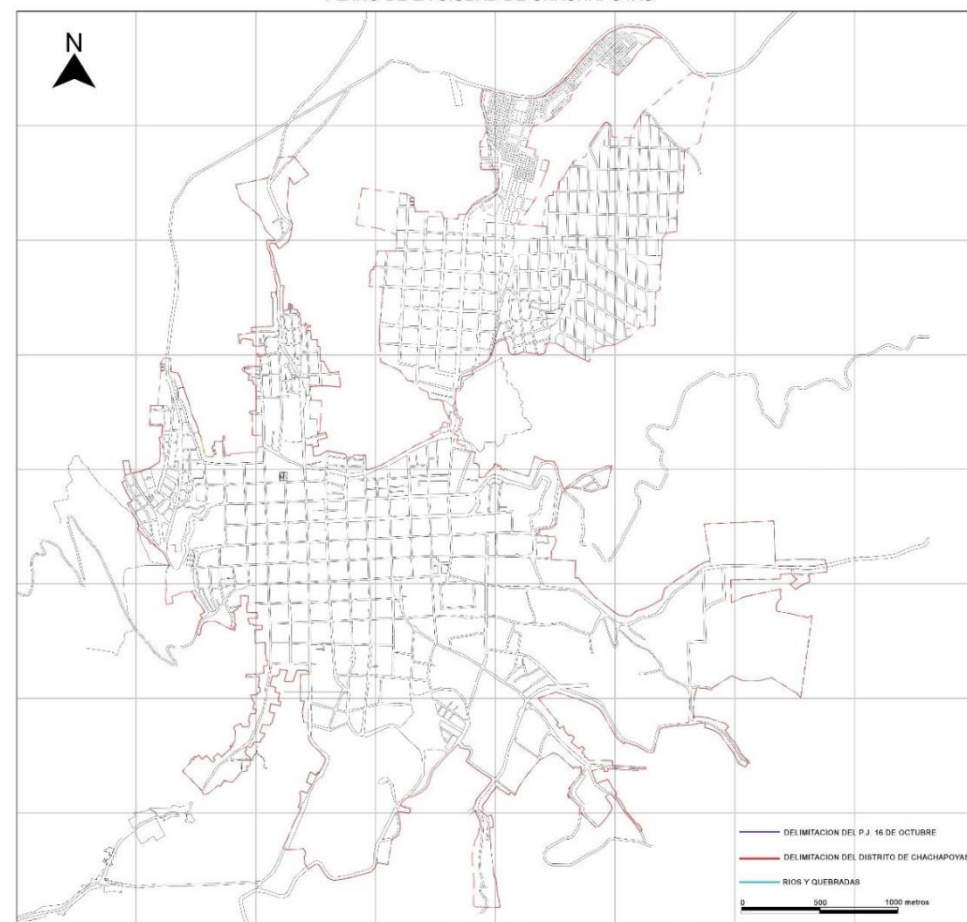
EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

<b>UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO</b>	
FACULTAD DE INGENIERÍA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existan en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	FECHA: / /
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: Socio-económico	
SERVICIOS BÁSICO - AGUA	
Anotaciones	
Acceso a la electricidad	
Sin acceso a la electricidad	
No registrado	
Porcentajes	
A.E.	xx %
S.A	xx %
N.R	xx %
Conclusiones	

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Socio-económico

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Servicio básico – electricidad

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		¿Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

---



---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia:

Si el ítem pertenece a la dimensión.

Claridad:

Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Relevancia:

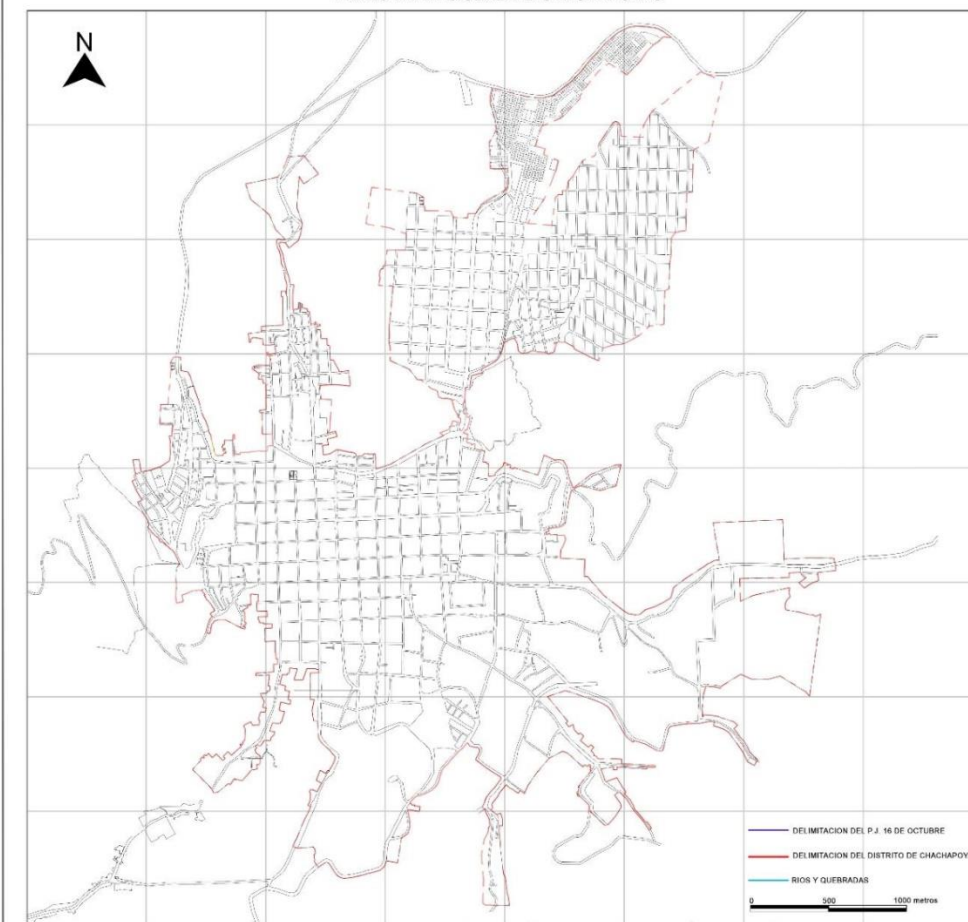
El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

<b>UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO</b>	
FACULTAD DE INGENIERÍA	ESCUELA DE ARQUITECTURA
AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES    ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS	
TEMA: PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INTEGRACIÓN DEL P.J. 16 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS	
OBJ. 1: Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración que existen en el lugar.	
FICHA DE OBSERVACIÓN	
FECHA: / /	
Variable: Integración del P.J. 16 de octubre	
Dimensión: Socio-económico	
<b>DENSIDAD POBLACIONAL</b>	
Anotaciones	
Densidad Alta	
Densidad Media	
Densidad Baja	
Porcentajes	
D.A	<input type="text"/> xx %
D.M.	<input type="text"/> xx %
D.B	<input type="text"/> xx %
Diagrama de concentración de densidad poblacional	
Conclusiones	

**PLANO DE LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS**



**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Analizar el estado actual del P.J. 16 de octubre, para identificar los factores de integración-desintegración existentes en la ciudad de Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Socio-económico

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Densidad poblacional

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?	¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?	¿Relación del problema con las variables y el instrumento?
<del>SI</del> <del>NO</del>	<del>SI</del> <del>NO</del>	<del>SI</del> <del>NO</del>

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	<del>NO</del>	<del>SI</del>	<del>NO</del>	<del>SI</del>	<del>NO</del>

**Observaciones:**

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia:                    Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad:                      Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia:                    EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



-----  
Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO

FACULTAD DE INGENIERIA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES

ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS

TEMA: Propuesta de lineamientos estratégicos de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas

OBJ. 2: Identificar las necesidades y demandas de los habitantes residentes en el sector, centrándose en los factores de desintegración identificados en el P.J. 16 de octubre.

ENCUESTA

FECHA: / /

Indicación: Lee detenidamente y analiza las preguntas y responde con la mayor sinceridad posible la siguiente encuesta.

Nombre (opcional): \_\_\_\_\_

1. ¿Cuál es su edad?

- Menos de 18 años                       35-44 años  
 18-24 años                               45-54 años  
 25-34 años                               55-64 años a mas

2. ¿Cuál es tu ubicación actual o el nombre de tu comunidad/vecindario?

3. ¿Cuánto tiempo ha estado viviendo en este sector?

- Menos de 1 año  
 1-5 años  
 6-10 años  
 Más de 10 años

4. ¿Cuál es su lugar de residencia actual en P.J. 16 de octubre?

- Casa  
 Departamento  
 Con familiares  
 Otro: \_\_\_\_\_

5. ¿Cómo calificarías la accesibilidad y movilidad en tu área?

- Excelente  
 Buena  
 Regular  
 Mala  
 Muy mala

6. ¿Qué medios de transporte público están disponibles en tu área y qué tan satisfecho/a estás con ellos?

- Colectivo  
 Combi  
 Bicicleta  
 Mototaxi/moto  
 Otros \_\_\_\_\_

7. ¿Cuáles son las principales dificultades que enfrentas en tu comunidad?

- Falta de servicios de agua, luz  
 Dificultad en transporte  
 Calles no pavimentadas  
 Falta de espacios públicos / áreas verdes  
 otros \_\_\_\_\_

8. En términos de equipamientos y servicios básicos (como escuelas, centros de salud, parques, etc.), ¿cómo calificarías la disponibilidad en tu área?

- Excelente  
 Buena  
 Regular  
 Mala  
 Muy mala

9. Principales necesidades que deben abordarse (marque todas las que correspondan)

- Seguridad  
 Servicios de salud  
 Vivienda  
 Equipamiento de Educación  
 Otros (por favor, especifique): \_\_\_\_\_

10. ¿Cómo cree que estos factores afectan al P.J. 16 de octubre?

- Económicamente  
 Socialmente  
 Ambientalmente  
 En la seguridad  
 En la salud  
 En la educación  
 Otro (por favor especifique): [Espacio para la respuesta]

**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Especifico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Identificar las necesidades y demandas de los habitantes residentes en el sector, centrándose en los factores de desintegración identificados en el P.J. 16 de octubre.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Integración del P.J. 16 de octubre

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Movilidad-ocupación espacial-medio ambientes y riesgos-socioeconómico

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?	¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?	¿Relación del problema con las variables y el instrumento?
<del>SI</del> <del>NO</del>	<del>SI</del> <del>NO</del>	<del>SI</del> <del>NO</del>

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	<del>NO</del>	<del>SI</del>	<del>NO</del>	<del>SI</del>	<del>NO</del>

**Observaciones:**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del con



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

FICHA DE REVISIÓN DE DATOS

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO**

FACULTAD DE INGENIERIA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

AUTOR: MILAGROS SOFIA FLORES GONZALES

ASESOR: ARQ. FERNANDO ECHEANDIA VALLEJOS

**TEMA:** Propuesta de lineamientos estratégicos de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas

**OBI. 3:** Evaluar las buenas practicas de integración urbano sostenible en un contexto nacional e internacional que puedan adaptarse al P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**FICHA ANALISIS DOCUMENTAL**

FECHA: / /

Titulo del referente		OBSERVACIONES
AUTOR(es):		
Ubicación:		
Año:		

Criterios a evaluar	X	Estrategias empleadas	Resultados
Ambiental	Preservación de áreas verdes		
	Gestión de residuos		
Movilidad	Sistema vial		
	Transporte sostenible		
Económico	Crecimiento económico sostenible		
	Infraestructura económica		
Social	Acceso a vivienda		
	Calidad de servicios		
	Seguridad y calidad de vida		
	Equipamiento urbano		

**Problema de la investigación:**

¿De qué manera los lineamientos urbanos estratégicos de desarrollo sostenible ayudaran en la integración del P.J. 16 de octubre en Chachapoyas?

**Objetivo General de la investigación:**

Proponer estrategias de desarrollo urbano sostenible para la integración del P.J. 16 de octubre de la ciudad de Chachapoyas.

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:**

Evaluar las buenas prácticas de integración urbano sostenible en un contexto nacional e internacional que puedan adaptarse al P.J. 16 de octubre en ciudad Chachapoyas.

**Variable de estudio relacionada al instrumento:**

Lineamientos estratégicos de D.U.S

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:**

Ambiental – vial – económica – social

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

**EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA**

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente: ¿encuentra usted...

¿Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		¿Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		¿Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:**

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO	<del>SI</del>	NO

**Observaciones:**

---



---

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

**Apellidos y nombres del evaluador:** Echeandía Vallejos Miguel Fernando

**Grado académico del evaluador:** Maestro

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



Miguel Fernando Echeandía Vallejos  
DNI: 19097691