



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Características Físico-Espaciales y Habitabilidad del Espacio
Público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022

AUTORAS:

Arteaga Arnao, Thalia Lisset (orcid.org/0000-0003-3038-030X)

Rojas Mendoza, Nerilin Idgahil (orcid.org/0000-0002-5332-2762)

ASESOR:

Mg.Espínola Vidal Juan José (orcid.org/0000-0001-7733-7558)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo Sostenible y Adaptación al Cambio Climático

LIMA – PERÚ
2022

Dedicatoria

Le dedicamos especialmente a nuestra familia por habernos apoyado hasta este momento de nuestra formación profesional, en especial a nuestros queridos padres quienes fueron ese motor y motivo del cimiento más importante de nuestra carrera, quienes nos brindaron su amor y cariño incondicional y no dejaron de inculcarnos día a día la lucha de continuar a seguir y lograr nuestro objetivo trazado, donde esto requiere de una guerra continua sin importar cuantas veces hayamos tropezado en el camino o quizás nos hayamos caído, sino lo que importa es cuantas veces uno se levanta para seguir con la lucha y llegar a la cima donde por fin encontrará lo que algún día soñó, gracias por todo, los queremos mucho.

Agradecimiento

Agradecemos a Dios por darnos la vida para lograr terminar este objetivo trazado ya que a pesar de la adversidad de la situación en la que nos encontramos siempre hay una fuerza en nuestro interior que nos guía por los senderos de la vida a pesar de las dificultades que se presenten.

Agradecemos también a nuestro asesor Juan José, Espinola Vidal y compañeros de estudio con quienes compartimos un largo camino durante esta formación profesional, les deseamos muchos éxitos en la vida y suerte recuerden que donde está la palabra de Dios por más difícil que sea el camino siempre habrá una salida.

Índice de contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimientos	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de Tablas	v
Índice de Figuras	vii
Resumen	x
Abstract	xi
I.INTRODUCCIÓN	12
II.MARCO TEÓRICO	16
III. METODOLOGÍA	25
3.1 Tipo y diseño de investigación mixta	25
3.2 Variables, operacionalización y categorías, subcategorías	27
3.3 Población, Muestra, Muestreo y participantes	39
3.4 Escenario de estudio	31
3.5 Técnica e Instrumentos de recolección de datos	31
3.6 Procedimientos	34
3.7 Rigor Científico	35
3.8 Método de análisis de datos	35
3.7 Aspectos Éticos	37
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	38
V. CONCLUSIONES	54
VI. RECOMENDACIONES	58
REFERENCIAS	61
ANEXOS	

Índice de tablas

Tabla 01. Indicadores en la norma urbana Latinoamericana del espacio público	182
Tabla 02. Propuesta de categorización para la clasificación de indicadores de habitabilidad del espacio público	18
Tabla 03. Tipología de las Características físico-espaciales	182
Tabla 04. Población según INEI del distrito Mi Perú, Callao	183
Tabla 05. Participantes	183
Tabla 06. Variables de estudio	183
Tabla 07. Puntuación de los ítems en la escala de Likert	184
Tabla 08. Validación de expertos	184
Tabla 09. Interpretación de coeficiente de Alfa de Cronbach	184
Tabla 10. Estadísticas de fiabilidad de la variable independiente	185
Tabla 11. Estadísticas de fiabilidad de la variable dependiente	185
Tabla 12. Correlación de la variable Características físico espaciales con la variable dependiente: Habitabilidad del Espacio Público	185
Tabla 13. Características de la infraestructura peatonal de las vías de estudio	42
Tabla 14. Anchos de los distintos tipos de usuario	43
Tabla 15. Características de la Tipología del espacio en las vías de estudio	46
Tabla 16. Características del Paisaje urbano en las vías de estudio	52
Tabla 17. Cree Ud. ¿Qué el ancho de las veredas es suficiente para las actividades comerciales que se realizan por esta zona?	115
Tabla 18. Considera Ud. ¿Qué las rampas son seguras para su recorrido diario?	116
Tabla 19. Considera usted que la señalización es suficiente para evitar los accidentes viales en esta zona?	117
Tabla 20. Siente Ud. ¿Qué los cruces peatonales en esta zona brindan seguridad entre las personas y vehículos?	118

Tabla 21. Según Ud. ¿Los elementos del espacio urbano se encuentran bien iluminados?	119
Tabla 22. : Cree ud. ¿Qué la imagen urbana de este lugar es atractiva?	120
Tabla 23. : Cree ud. ¿Qué las veredas continuas favorecen al movimiento peatonal?	121
Tabla 24. Siente ud. ¿Qué durante su recorrido peatonal existe la presencia de personal de seguridad?	122
Tabla 25. Considera Ud. ¿Qué el buen estado del mobiliario urbano favorece al desarrollo de las actividades culturales de la zona?	123
Tabla 26. Considera ud. ¿Qué el recorrido de las veredas se encuentran bien iluminadas?	124
Tabla 27. Considera Ud. ¿Qué la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales?.....	125
Tabla 28. Según Ud. ¿El inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes?	126
Tabla 29. Según Ud. ¿Le parece interesante observar los elementos del espacio público de este sector?	127
Tabla 30. Según Ud. ¿Las actividades culturales representan la imagen urbana del sector?	128
Tabla 31. Cree Ud. ¿Qué el comercio informal dificulta el flujo peatonal?.....	129

Índice de figuras

Figura 01. Habitabilidad del espacio público a nivel nacional	187
Figura 02. Indicadores identificados en la normativa de Lima, Perú.	187
Figura 03. Promedio de la valoración de la habitabilidad entre ciudades.	188
Figura 04. Inadecuadas condiciones de Habitabilidad de la población	188
Figura 05. Características físicas espaciales del área de estudio	189
Figura 06. Características físicas espaciales del sector G	189
Figura 07. Habitabilidad según Enciso	21
Figura 08. Habitabilidad según Landázuri y Mercado	21
Figura 09. Manifestación de la estructura metodológica	190
Figura 10 Simbología del nivel correlacional-causal	26
Figura 11. Tamaño de la población.	190
Figura 12. Tamaño de muestra según AE&M.	191
Figura 13. Escenario de estudio	191
Figura 14. Puntos de observación de las características físico-espaciales	38
Figura 15. Valoración cuantitativa de la calidad de las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público	38
Figura 16. Función del estacionamiento agredido por los micros “JV”	39
Figura 17. Legibilidad de espacios en la Plaza Cívica.....	40
Figura 18. Perfil de la Plaza Cívica.....	40
Figura 19. Rampa con pendiente elevada.....	42
Figura 20. Contaminación visual.	44
Figura 21. Valoración cuantitativa de la calidad de la estructura urbana y la seguridad espacial.	45
Figura 22. Accidente en la Av. Cuzco	47
Figura 23. Vigilancia natural desde los edificios	48
Figura 24. Altura de las edificaciones de los 4 puntos de estudio	49
Figura 25. Delimitadores espaciales en mal estado y deficientes	49

Figura 26. Delimitadores espaciales de protección y cierre – Av. Trujillo	50
Figura 27. Valoración cuantitativa de la calidad de la Funcionalidad de la red peatonal y el paisaje urbano.....	51
Figura 28. Perfil de la avenida Trujillo	53
Figura 29. Malas condiciones del espacio debido al comercio ambulatorio	53
Figura 30. Elementos urbanos bloqueando la circulación peatonal	56
Figura 31. Perfil de la avenida Cuzco	57
Figura 32. Datos generales de género	113
Figura 33. Datos generales de edad	114
Figura 34. Análisis descriptivo de la infraestructura urbana de la zona de estudio	115
Figura 35. Análisis descriptivo de la seguridad de las rampas de la zona de estudio	116
Figura 36. Análisis descriptivo de la señalización para evitar los accidentes viales en la zona de estudio	117
Figura 37. Análisis descriptivo de los cruces peatonales que brindan seguridad en la zona de estudio	118
Figura 38. Análisis descriptivo de los elementos del espacio urbano que se encuentran bien iluminados en la zona de estudio.....	119
Figura 39. Análisis descriptivo de la imagen urbana en la zona de estudio.	120
Figura 40. Análisis descriptivo de la funcionalidad de la red peatonal en la zona de estudio.....	121
Figura 41. Análisis descriptivo de la presencia de personal de seguridad durante el recorrido peatonal en la zona de estudio	122
Figura 42. Análisis descriptivo del estado del mobiliario urbano en la zona de estudio.....	123
Figura 43. Análisis descriptivo de la seguridad espacial en la zona de estudio .	124
Figura 44. Análisis descriptivo de la presencia del personal de seguridad en los cruces peatonales en la zona de estudio.	125
Figura 45. Análisis descriptivo del inadecuado diseño de las rampas en la zona de estudio.....	126

Figura 46. Análisis descriptivo del interés visual en la zona de estudio .	127
Figura 47. Análisis descriptivo de las actividades culturales presentes en la zona de estudio.....	128
Figura 48. Análisis descriptivo de la dificultad del flujo peatonal debido al comercio informal en la zona de estudio.....	129
Figura 49. Entrevista a funcionario público.....	143
Figura 50. Entrevista a funcionario público.....	153
Figura 51. Entrevista a pobladores.....	166
Figura 52. Ancho efectivo de personas adultas.....	167
Figura 53. Ancho efectivo de personas con coche de bebé	167
Figura 54. Ancho efectivo de personas con coche de bebé	168
Figura 55. Ancho efectivo de comerciantes informales	168
Figura 56. Ancho efectivo de personas con bulto.....	169
Figura 57. Ancho efectivo de adultos con niños	169
Figura 58. Ancho efectivo de adultos con niños	170
Figura 59. Ancho efectivo de adultos con niños	170
Figura 60. Ancho efectivo de adultos mayores.....	171
Figura 61. Ancho efectivo de niños con scooter	171
Figura 62. Realidad problemática.....	172

Resumen

El objetivo principal de la presente investigación fue determinar de qué manera las características físico-espaciales de la infraestructura peatonal inciden en la habitabilidad del espacio público, en el sector G del distrito de Mi Perú. El enfoque fue mixto, recogiendo información cuantitativa y cualitativa de manera simultánea, que permitió hacer una triangulación concurrente. En el procesamiento de datos se demuestra que los aspectos físicos de los ejes viales, tales como la altura de edificaciones, el estado de conservación de las rampas, aceras, cruces peatonales, mobiliario urbano y la señalización, definen la comodidad de los usuarios que concurren de manera constante por esta infraestructura peatonal. Es importante anotar que este resultado se da, pese a que el estado actual no muestra un buen nivel de mantenimiento, sin embargo, hay una valoración muy alta de las condiciones de habitabilidad presentada por la plaza cívica que refuerza la legibilidad en su forma y su función, donde se realizan diferentes actividades comerciales, sociales y culturales, dándole una jerarquía de primer orden con respecto a otras áreas que componen este eje vial. Esto nos permite concluir que las características físico-espaciales se constituyen en elementos determinantes de la habitabilidad del espacio público.

Palabras clave: Características físico-espaciales, Habitabilidad del espacio público, peatón, infraestructura peatonal, movilidad urbana sostenible.

Abstract

The main objective of this research was to determine how the physical-spatial characteristics of the pedestrian infrastructure affect the habitability of public space, in sector G of the district of Mi Perú. The approach was mixed, collecting quantitative and qualitative information simultaneously, which allowed concurrent triangulation. In the data processing it is shown that the physical aspects of the road axes, such as the height of buildings, the state of conservation of the ramps, sidewalks, pedestrian crossings, urban furniture and signage, define the comfort of the users who attend. constantly by this pedestrian infrastructure. It is important to note that this result occurs, despite the fact that the current state does not show a good level of maintenance, however, there is a very high assessment of the habitability conditions presented by the civic square that reinforces the legibility in its form and its function, where different commercial, social and cultural activities are carried out, giving it a first-order hierarchy with respect to other areas that make up this road axis. This allows us to conclude that the physical-spatial characteristics constitute determining elements of the habitability of public space.

Keywords: Physical-spatial characteristics, Habitability of public space, pedestrian, pedestrian infrastructure, sustainable urban mobility.

I. INTRODUCCIÓN

Una de las actividades humanas más esenciales en la movilidad urbana sostenible, es la del peatón y su relación con el espacio físico, teniendo en cuenta la importancia que tienen las organizaciones como UNHABITAT en el World Hábitat III Conference (2017), que forman parte de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible), que apuestan por mejorar la planificación de las ciudades en particular para que los espacios urbanos sean más accesibles, inclusivos, resilientes, seguros y sostenibles; por tanto, en condiciones óptimas, estas variables determinan la habitabilidad del espacio público.

Además, estas organizaciones no gubernamentales favorecen a los derechos del peatón, manifestándose a través de la relación que hay entre “La carta europea de los derechos del peatón” dictada por el Parlamento Europeo (1988) y la “Carta internacional del caminar” (Comunidades sanas, eficientes y sostenibles), mencionan que el diseño del espacio público no está ligado necesariamente al automóvil, sino también para los peatones, lo cual conlleva a que este espacio de transición juegue un papel importante dentro de la ciudad, logrando ser una mezcla social, vehicular y peatonal bien organizada. Por otro lado “La Carta mexicana de los derechos del peatón” (Liga Peatonal, 2014) resalta la coyuntura política de los derechos del peatón, con una mira hacia la calidad de los elementos en el espacio público.

Estas acciones apoyan a la cultura peatonal, nuestra movilidad más básica, el caminar, la cual complementa las necesidades básicas para el habitante, de esta manera se ocupa el espacio público de transición, donde en muchos casos no ha sido ejecutada correctamente y muchas veces han sido olvidadas, dándole una mayor prioridad y “recursos a la producción de infraestructura para la movilidad motorizada bajo el viejo paradigma de modernidad y progreso que muchas veces segregan más de lo que conectan” (Hernández-Mercado, O., 2013, p. 22). Este paradigma ocasiona que los ciudadanos tengan un acceso limitado a las diferentes modalidades que componen las redes de la ciudad, donde el peatón queda relegado de ser el protagonista en el desarrollo urbano. De igual importancia, la movilidad

peatonal debe generar las condiciones necesarias de habitabilidad, funcionalidad social y espacial que impacten en la calidad tanto ambiental como de vida de las personas. Rueda, (2011)

Sin embargo, **a nivel mundial**, no existe un alto índice de habitabilidad en los espacios públicos, pues carecen de las características físico espaciales que satisfagan las necesidades de la población, donde estas necesidades básicas de habitar dentro de un espacio confortable, se vienen dando debido a las “nuevas formas de habitabilidad”, que se identifican en los problemas como la desigualdad socio-económica, la desarticulación espacial, el impacto negativo en el paisaje urbano afectando a la población por la falta de espacios de encuentro. Decreto Supremo N° 012-2021-Vivienda, cita a (Landázuri y Mercado, 2004)

Asimismo, el acelerado crecimiento en las distintas ciudades del mundo, existe una falta de criterio, diseño y capacidad de gestión por parte de los gobiernos, así como también la inclusión de los espacios públicos habitables en planes globales para la optimización y el progreso de estas áreas, Duvat, *et al.* (2021).

Al respecto, ninguna ciudad latinoamericana como, Montevideo (puesto 78), Buenos Aires (puesto 91), Santiago (puesto 93), La Paz (puesto 156) y Caracas (puesto 179), figuran dentro de los primeros 50 puestos que posean espacios públicos habitables, Monocle's (2015), donde favorezcan a las características físicas necesarias, con la presencia de áreas verdes, áreas recreativas, señalización, mobiliario urbano, tales como, bancas, luminarias peatonales, entre otros, y a las normativas correspondientes (ver tabla 01), que fomenten la interacción y el encuentro agradable de las personas, entre ellos están las zonas urbanas, parques, plazas, espacios de transición, etc., por el contrario, estas ciudades segregan al peatón, presentando características que entorpecen la calidad del espacio, tales como, la invasión vehicular, basuras, ventas informales, etc., Gálvez (2020)

A nivel **nacional**, en cuanto a la habitabilidad del espacio público, el 52.5% de familias urbanas pertenecientes a los niveles socioeconómicos C, D y E; no acceden a servicios de infraestructura y servicios públicos (INEI, 2019), el 39.49% de la población no cuenta con parques u otras formas espacios públicos, mientras

tanto, el 20% no tiene caminos pavimentados y aceras de concreto para el correcto desplazamiento peatonal, asimismo, el 50% de los pobladores afirman que en sus sectores no presentan equipamientos comerciales, educativos, de salud, etc. ENAPRES (2019) (ver figura 01)

De la misma forma, debido a la realidad de la pandemia COVID-19, actualmente se ha aplicado pocas estrategias que simpaticen con la optimización de la habitabilidad de la población, el confort de las áreas y la convivencia de los individuos, la edificación de localidades más amigables, sistematizadas con un tipo de progreso urbano planeado, con un espacio público apropiado, y enfocado a la población incapacitada; así como el conjunto de cada uno de los elementos de movilidad, entre ellos: el transporte público, privado, entre otros, Gálvez (2020).

En el caso de Lima, según estudios realizados por Páramo, *et al.* (2016), la Ley de Gestión y Protección de los espacios públicos N°31199, se basa en los espacios disponibles a las áreas de establecimiento vehicular, manejo de vías públicas y áreas estrictas para la comercialización informal (ver figura 02). Debido a que esta ciudad concentra las problemáticas más severas (Ver figura 03) y las soluciones para los sitios más adecuados para realizar las tareas lucrativas o de servicio con el propósito de no reducir el espacio, ya que poseen un valor en correlación entre el mismo y la actividad productiva, se promulgó el Decreto Supremo N°12 – 2021 - Vivienda (PNVU al 2030), donde se menciona las causas y efectos que conllevan las inadecuadas condiciones de habitabilidad de la población (ver figura 04) y el porqué es importante revertir esta situación que se dan en las ciudades para tener óptimas características físicas espaciales, no solo en las viviendas (habitabilidad interna) sino, en el entorno urbano o rural (habitabilidad externa), ya que, provee las condiciones dignas y adecuadas de habitabilidad.

A **nivel local**, en el distrito de Mi Perú, Callao, estas condiciones inadecuadas (ver figura 05), se dan porque en su origen no se consolidó como una habilitación urbana, sino como AA. HH, luego se convirtió en centro poblado, finalmente en distrito, ya que, al asentarse los primeros pobladores, no se tuvo en cuenta el proceso de saneamiento físico legal de predios urbanos, dotación de los servicios básicos y en última instancia la accesibilidad (vías, veredas, etc.); lo que caracteriza

a los AAHH, es que dejan terrenos vacante para equipamientos, que a pesar de estar pobremente definidos y desprovistos de mobiliario urbano tienen una gran relevancia por ser concurridos, ya que sirve como lugar de encuentro para el desarrollo social de los habitantes. (Gehl, 2014)

De la misma manera, los pobladores que transitan en las calles internas de las MZ G1, G2, G3, G4 y G5 del sector G, (hacen uso de 884.36 m² de vías peatonales en malas condiciones, 24.80 m² de áreas verdes que no garantizan el confort de las personas en su desplazamiento seguro y eficiente. SGEP - MDMP (2017) (ver figura 06); además, suceden tres denuncias de accidentes fatales por año, teniendo como consecuencia la fragmentación del distrito, donde la calidad de vida urbana no está en las mejores condiciones principalmente para el ciudadano. (ver anexo 20), (MININTER - Dirección de Estadística y Monitoreo de la Oficina de Planeamiento Estratégico Sectorial – 2018)

Por consiguiente, la presente investigación tiene como formulación principal del problema, ¿Cuál es el nivel de incidencia de las Características físico-espaciales en la Habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022?; como problemas específicos, PE1: ¿Cuál es el nivel de incidencia de la infraestructura peatonal en la percepción del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022?, PE2: ¿Cuál es el nivel de incidencia de la estructura urbana en la percepción de seguridad espacial en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022?, PE3: ¿Cuál es el nivel de incidencia de la funcionalidad de la red peatonal en el paisaje urbano en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022?

El interés que nos trae realizar la investigación, parte del entendimiento de la nueva reflexión sobre las variables de estudios; características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público, es así que el sector G es un modelo de estudio en el cual se viene desarrollando este fenómeno que se refleja en la vida del peatón y poder entender la problemática del lugar.

De este modo, tiene una justificación teórica, porque no se han realizado investigaciones similares donde se cuestione la relación e influencia entre las variables de estudio, por lo que esta investigación sería una de las primeras que

aporten a la teoría de habitabilidad de espacios públicos de transición dentro del contexto social y urbano, sirviendo como modelo para futuras investigaciones.

Por consiguiente el objetivo general: Determinar el nivel de incidencia entre las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022; y sus objetivos específicos, OE1: Determinar el nivel de incidencia de la infraestructura peatonal en la percepción del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022; OE2: Determinar el nivel de incidencia de la estructura urbana en la percepción de la seguridad espacial en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022; OE3: Determinar el nivel de incidencia de la funcionalidad de la red peatonal en el paisaje urbano en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022.

Por último, la hipótesis general es: Existe correlación entre las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

Las investigaciones realizadas toman al peatón como principal actor dentro de la movilidad urbana sostenible, como antecedente internacional contamos con González, C. (2010) en la guía de investigación “Movilidad Urbana Sostenible: expresa que la movilidad no solo es un reto de ponerlo en vitrina y esperar a que la compren, sino es un reto energético favorable a los peatones, implicando que el usuario pueda hacer el máximo aprovechamiento del recorrido debido a la conexión eficiente de los tipos de transporte como: el transporte público y peatonal, de esta manera generar una mejor accesibilidad del habitante a los diversos puntos de la ciudad, siendo un desafío ambiental, sostenible y eficiente, contribuyendo a reducir la congestión y la desigualdad en el acceso a los servicios de transporte y demostrando tener el potencial para ayudar a las ciudades a cumplir con los objetivos de reducción de emisiones contaminantes. Al mismo tiempo Pérez & Sánchez, (2016) realizaron una jornada de trabajo en su artículo, sobre la movilidad urbana sostenible y el espacio público en el centro juvenil “El sitio de mi recreo” Villa

de Vallecas. Concluyendo que la movilidad urbana innovadora debe de ser equitativa con conectividad, infraestructura, transporte público, entre otros.

Asimismo Gehl (2014), en su libro “Ciudades para la gente” - Copenhague, manifiesta que los criterios de calidad urbana están enfocados en la dimensión humana que debe tener la ciudad, a pesar que el uso excesivo del automóvil ha aumentado a lo largo de las décadas, el gobierno de cada país debe priorizar un plan urbano y poner las necesidades de la población por delante de todo, donde la caminata peatonal debe ser una propuesta de política pública, capaz de contribuir al desarrollo de ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras.

Del mismo modo, Buelvas (2020), realizó una investigación para su estudio sobre el Análisis de las condiciones físico-espaciales del espacio público y la percepción ciudadana en la zona urbana de Puerto de Colombia- Atlántico. Concluyendo que el mal estado del espacio público se debe al deterioro y falta de mantenimiento por las municipalidades, por el cual no conlleva a tener espacios destinados al uso y disfrute de la accesibilidad peatonal en mejor estado. Donde este comportamiento del espacio habitable está relacionado con la seguridad, la accesibilidad, el estado, el manejo, la continuidad y habitabilidad de los entornos logrando ejecutar un sistema apto a ser distribuido conforme las especificaciones del emplazamiento. También, Garnica y Vargas (2017), en su artículo “El espacio público en la Comuna 7 de la ciudad de Montería a partir de elementos físicos-espaciales y sociales de sus usuarios”, Universidad de Córdoba, Colombia. Concluyeron que las características inapropiadas del espacio público entorpecen su accesibilidad y manejo, no cumplen con las especificaciones de las utilidades de los individuos y sus trabajos, lo cual afecta las fuerzas de manejo y la calidad de relación con la que viven estas personas en su día a día.

Además, Garfias y Guzmán (2018), en su artículo de “Metodología para el análisis de la habitabilidad urbana (Cuba)”, concluyen que un 75% de la población menciona que hay inseguridad por las noches y carencias de áreas verdes dentro del espacio público, donde la calidad de vida representa un factor fundamental para el mejoramiento de la habitabilidad basada en las condiciones físicas que tengan los habitantes dentro del espacio público.

Así mismo, Páramo, *et al.* (2016), en su revista de arquitectura titulada “Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades Latinoamericanas”. Concluyeron que la estructura peatonal propone un orden de indicador de acuerdo a la ocupación y la peculiaridad física que posee el espacio público, para así ser valorado de acuerdo a la toma de decisiones tanto de la población como de las gestiones municipales e ir mejorando en los habitantes su calidad de vida cumpliendo con diferentes modelos de habitabilidad del espacio público. De la misma manera plantearon una lista de clasificación en relación a los mismos indicadores, considerando la valoración del espacio público, las cuales fueron, sostenibilidad ambiental, movimiento y acceso, servicios, actividades culturales, estatales, sociales, economía y consumo, construcción, seguridad y resguardo. Seguidamente, muestran los criterios fundamentales de cada clasificación, los cuales se correlacionaron con los indicadores determinados con el propósito de plantear el grupo de indicadores por clasificación que puedan evaluar la calidad de los espacios públicos en las localidades latinoamericanas.

Tabla 02: Propuesta de categorización para la clasificación de indicadores de habitabilidad del espacio público

Categoría	Significado
Sostenibilidad ambiental	Acciones dirigidas a garantizar la calidad ambiental
Movilidad y accesibilidad	Desplazamiento de los usuarios dentro y hacia el espacio público y accesibilidad al mismo
Servicios	Tipo de servicios disponibles en el espacio público
Dinámica cultural	Disponibilidad de propuestas culturales
Dinámica gubernamental	Propuestas impulsadas por el Gobierno en función de la intervención de los espacios públicos
Dinámicas sociales	Estímulos al fomento de las relaciones sociales y la participación de los individuos
Economía y consumo	La forma y los medios en que se satisfacen necesidades humanas de consumo
Infraestructura	Oferta y estado de la infraestructura disponible como soporte al desarrollo de actividades y funcionamiento del espacio público
Seguridad y protección	Acciones destinadas a la convivencia pacífica y erradicación de la violencia

FUENTE: Páramo, *et al.* (2016)

Donde este sistema integral de valoración en la calidad espacial y la estructura peatonal se aplicó debido al planteamiento del desarrollo paisajístico en base a las normas del entorno de La Candelaria en Bogotá, debido a la problemática de sustentabilidad en el paisaje urbano, a través de la visualización y la destreza de los

efectos críticos, ambiguos y de carácter urgente en el procedimiento progresivo del hábitat humano, identificando una necesidad de realizar un cambio de prototipo en la arquitectura, paisaje urbano e infraestructura dentro del espacio público habitable por el ser humano y su entorno. Perea, (2016)

De la misma forma, Pozueta, J. *et al* (2013), en su estudio realizado en Madrid (España), sobre la importancia de la morfología urbana en la ocurrencia de atropellos, concluyeron que a mayor longitud de las manzanas y el ancho de las calzadas incidirá con más frecuencia la siniestralidad vehicular, estos atropellos se dan en las calzadas de mayor anchura, entre los 10 y 17mts, asimismo, la peligrosidad aumenta cuando las calles superan los 17m (más de 4 carriles), a partir de 75ml en cuanto a la longitud de las manzanas, surgen los atropellos con mayor frecuencia y a partir de 175mt aumenta notablemente los siniestros. Estos resultados son extrapolables a otros lugares, puesto que el rango temporal es amplio y la casuística en Madrid parece lo suficientemente diversa, con distritos de carácter metropolitano y locales que al parecer dichas condiciones no varían de otros lugares.

En cuanto a los antecedentes nacionales, se cuenta con: Pérrigo, (2021), donde determina la habitabilidad de los espacios públicos y su incidencia en la estructura urbana de la ciudad de Salaverry 2020, que evidencia que hay un nivel de habitabilidad bajo el cual no ha sido priorizado como gestión municipal correspondiente. Es por ello que la mejora de los espacios públicos se debe al grado de intervención del diseño urbano arquitectónico juntamente con las municipalidades, para así lograr un espacio agradable desde el punto de vista de los visitantes o habitantes del lugar y a la vez permitiendo que las personas puedan transitar libremente. Yovera (2018).

Igualmente Holguín (2018), determina que la recuperación del espacio público, conduce a una estrategia media contribuyendo a la rehabilitación urbana de los Mercados de Piura, 2017, donde su estudio concluye, que el deterioro urbano es muy visible, por lo cual la zona urbana está en recuperación del espacio público, para así ir manejando los suelos correctamente y crear tareas donde se maneje el suelo óptimamente, ordenando la movilidad pública, donde estas acciones

económicas consigan una satisfacción sociable muy atractiva e ir mejorando el tipo de supervivencia de la población.

Con respecto a lo anterior, Aquino (2016), indica un plan de mejora del espacio público en la ribera del río Piura, el cual busca una mejor calidad urbanística y paisajística de la zona del Malecón Miraflores. Concluye, que la buena calidad paisajística de dicha ciudad es debido a que esta se encuentra integrada por un sistema vial, además, se tomó en cuenta el semblante y recuperación del paisaje urbano (áreas verdes), de igual forma, el aspecto recreativo, consecutivamente del semblante cultural, el semblante comercial y finalmente el semblante de las personas por la ocupación de este espacio. Es así que Ibárcena (2016), identifica los patrones de diseño y transformación, en la cual busca mejorar el espacio público de los Asentamientos Humanos del Perú, en su estudio concluye que estas estrategias son necesarias para los planes de mantenimiento en los espacios y así de esta manera lograr que estos espacios sean muy agradables, habitables con una dinámica urbana y sostenible para la población en general.

Para poder entender el contexto general de la problemática es necesario tomar en cuenta los conceptos de habitabilidad, que es el tema principal, esta es entendida como las condiciones ideales de un determinado espacio, según Enciso (2005), precisa la habitabilidad desde cuatro enfoques; el primero, la habitabilidad planteada como condición intangible relacionada con el ser humano desde una postura cualitativa donde el entorno espacial es construido por los aspectos íntimos del hombre. La segunda, la habitabilidad como acción cuantitativa, vinculada estrechamente con la calidad de vida, por ende, es cuantificable mediante criterios de diseño que determinan la funcionalidad y espacialidad para proveer las condiciones óptimas del espacio físico. Esta a su vez, está relacionada con el tercer enfoque, la habitabilidad en términos de confortabilidad post-ocupacional, que evalúa las condiciones del hábitat, sin embargo, al suponer que todas las personas en general habitamos el espacio de igual manera, surge el problema pues no todos tenemos las mismas necesidades. El cuarto enfoque, la habitabilidad como acto perceptivo mediante la subjetividad del usuario en relación al aspecto psicofísico-social del objeto arquitectónico (vivienda).

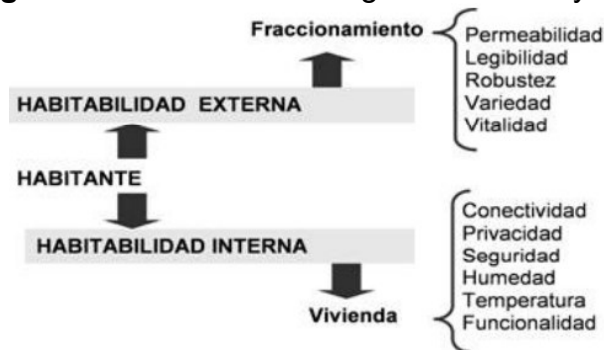
Figura 07: Habitabilidad según Enciso



Fuente: *Elaboración propia en base a Enciso (2005)*

Es así que, de acuerdo a los cuatro enfoques planteados anteriormente, lo más cercano a la habitabilidad urbana son los puntos segundo y tercero, partiendo de la teoría heideggeriana, el construir-habitar-pensar, no se puede hablar del habitar sin hacer mención al espacio habitable, por ende, la suma de ambos (habitar + espacio público) constituye el modo de habitar (del cómo habita el hombre), mas no califica las condiciones del “mejor modo de habitar” pues no existe. (Moreno, 2008) Por lo tanto, la habitabilidad es la capacidad de satisfacer las necesidades objetivas y subjetivas del individuo por medio de los espacios construidos, permitiendo así un confort de desarrollo físico, biológico, psicológico, social y cultural en las personas dentro de las ciudades o centros urbanos, en otras palabras, la habitabilidad se define desde la perspectiva de habitabilidad interna y externa (Landázuri y Mercado, 2004).

Figura 08: Habitabilidad según Landázuri y Mercado



Fuente: *Elaboración propia en base a Landázuri y Mercado (2004)*

Mientras que la primera se basa en la vivienda, la segunda toma el entorno urbano inmediato (Moreno, 2008). Cabe señalar que entre la habitabilidad interna y externa el usuario es el que se encuentra en medio y por lo tanto es el centro de la habitabilidad que debe responder a los requerimientos de confort, identificación social y de cualificación estético-cultural, esto significa que, este término es muy complejo y va más allá de la necesidad de protección o cualquier otra acción relacionada con el ser humano. Es así que, estas cualidades que se desarrollan al exterior de los espacios arquitectónicos logran entornos exitosos y vitales particularmente importante para el hombre que transita por el espacio público, pues la interpretación de estos hará que el espacio se vuelva legible tanto en su forma y su función, en su forma porque la volumetría en las edificaciones mantienen una composición que es de fácil lectura para las personas y en su función porque favorece a la comprensión adecuada del usuario según el tipo de equipamiento, en caso la interpretación sea negativa la actitud exploratoria y activa del potencial vital de las personas será reducida. (Bentley, 1999)

La habitabilidad urbana, desde un aspecto más profundo, está relacionado con las necesidades y la forma de vida de los habitantes, así como mecanismos subjetivos, sociales y comunitarios, Moreno, *et al* (2015). Se puede mencionar que el espacio público en la actualidad está relacionado a la vida de las personas, orientando a fortalecer la relación con la ciudad, a través del funcionalismo, dinamismo e identidad del lugar dentro del espacio público, donde físicamente debe estar separado entre el espacio privado y la tierra de nadie, es por ello que la movilidad se refleja con la inminente invasión del vehículo que propicia la alienación humana y la segregación de las comunidades, por estar apartados entre los individuos y encontrarse largas horas de sus vidas encapsulados en los vehículos. Por lo que esto conlleva a pensar en nuevos modelos de ciudades urbanas y así incentivar a que el desplazamiento a pie fomente la recuperación de las relaciones humanas y el espacio, a través de la percepción humana sensible y no la mecánica e insensible. Jacobs (2020)

Asimismo, la habitabilidad del espacio público, es un segmento elemental del progreso sostenible de toda localidad, debido a que es un estado que pronuncia al subsistema social y ecológico, en el cual las personas pueden expresarse libremente de carácter individual como grupal. Dentro del ámbito urbano, la habitabilidad tiene que ser pensada como un sistema que permite mejorar la convivencia, tradición, cultura y entorno, Restrepo (2016). Por consiguiente, para que un espacio se considere adecuado tiene que poseer los contextos físicos y ambientales conformes al período y al espacio oportuno, Tomlinson (2021), también tiene que considerar el desarrollo económico desde distintas dependencias como la riqueza de un espacio determinado donde se está analizando la existencia de la economía dentro de la ciudad, Bogotá (2019). Así como, las actividades comerciales y culturales dinamizan el espacio público, también lo hacen los equipamientos como los centros educativos, de salud, entre otros, que son necesarios para procurar una mayor animación urbana en el desplazamiento peatonal, donde sus actividades influyen en la percepción de los individuos que transitan. (Izquierdo y López, 2018)

Por tanto, los espacios públicos tienen que aplicar estos criterios que son importantes para la armonía de las localidades, estimulando la habitabilidad para las personas que conviven en ella y plasmando la situación urbana, social y ambiental, Gómez y Gómez (2016). Cabe destacar, que el espacio público se podría puntualizar como el núcleo de las comunidades, los cuales deben de estar integrados por áreas libres, donde cualquier persona puede estar, interactuar y relacionarse entre sí, Flores y Zulaica (2018). De la misma manera, los espacios públicos en la ciudad deben asegurar la protección de las personas, de la inseguridad, riesgo, efectos negativos del clima, esto conllevaría a unos espacios con características físicas espaciales adecuadas donde el peatón pueda realizar sus actividades desde lo más simple como el caminar, conversar, escuchar y expresarse dentro del espacio. Gehl (2014)

Se define a las características físico espaciales como un campo temático, el cual se relaciona con la potencialidad de la realidad del país dentro del espacio físico que se compone por vías y movilidad, equipamientos del mismo entorno, vivienda y espacio público, todos estos componentes son importantes para la

planeación de una ciudad en pleno desarrollo, ya que organiza y equilibra la parte funcional de las condiciones de vida de los habitantes con relación al entorno donde se habita. Torres, M & Betancur (2015); que constituye las secciones viales tanto vehiculares como peatonales; zonas de articulación de dicho espacio público; zonas para el resguardo y la concentración de construcciones beneficiosas públicas y los elementos arquitectónicos. Oswald, (2020). Sin embargo, las secciones viales en la ciudad favorecen a la circulación de los vehículos, suprimiendo el papel social y económico de las calles, debido a la idea más funesta y destructiva del urbanismo ortodoxo, ya que piensan que las aceras están destinadas únicamente a la circulación de los peatones, segregando la vida pública de los adultos, la educación de los niños, el mobiliario urbano, entre otros, ocasionando que no se respeten los órganos vitales de la seguridad urbana. Jacobs (2020)

Asimismo, CONUEE (2016), define la infraestructura peatonal como un grupo de características especiales, que proporcionan el desplazamiento de los peatones hasta el transporte público y privado, esta provee de seguridad a los peatones que circulan en la zona, por lo tanto, para desarrollar infraestructuras peatonales se necesita de datos sobre la población el cual se beneficiará de esta para ser desarrollado según las necesidades de la población. Del mismo modo, Hoyos, *et al.*, (2015) sostiene que la señalización es un componente de la infraestructura peatonal, donde este se conforma de franjas de circulación peatonal en zonas o senderos, destinado exclusivamente al tránsito de usuarios, también incluye franjas de mobiliario para la ubicación de los componentes de mobiliario urbano, así como también, de franjas señalizadoras en los tramos, pavimentados con su textura y colores diferentes al resto de itinerario cuyo fin es orientar a los usuarios. Además, las rampas son los planos inclinados con el objetivo de permitir la subida y bajada de los peatones, asegurando pendientes toscas o que sobresalen del mismo entorno. Savini, (2021)

Se ha tomado importancia dentro de la ciudad a la función de recreación en las características físico-espaciales, que se entienden como el comportamiento propio de las personas representando su actividad sociocultural dentro del espacio. Con ello, se logra identificar la tipología de las características físicas, espaciales y

sociales (ver tabla 03), así como las jerarquías de los sectores urbanos con respecto a su riqueza sociocultural. Esto conlleva a que la ciudad sea un lugar físico inmaterial de la sociedad, precisado para el bienestar del estudio, donde estas puedan producir satisfacción, comodidad y seguridad en el ser humano. Entre otros parámetros tenemos a aquellos que asocian al espacio físico cuyas necesidades básicas de socializar, participar, recrearse, culturizarse y satisfacerse espiritualmente dentro de los ambientes físicos propias de los habitantes, no compromete a futuras generaciones para dar respuesta a sus propias necesidades a través del tiempo. (Rangel, 2002)

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

El tipo de la presente investigación es básica porque se origina en un marco teórico en el cual se mantiene, sin relacionarse concisamente en sus potenciales aplicaciones; de diseño no experimental porque no manipula las variables de estudio sólo analiza e interpreta los resultados basada en demostrar estadísticamente la hipótesis (Ver figura 09)

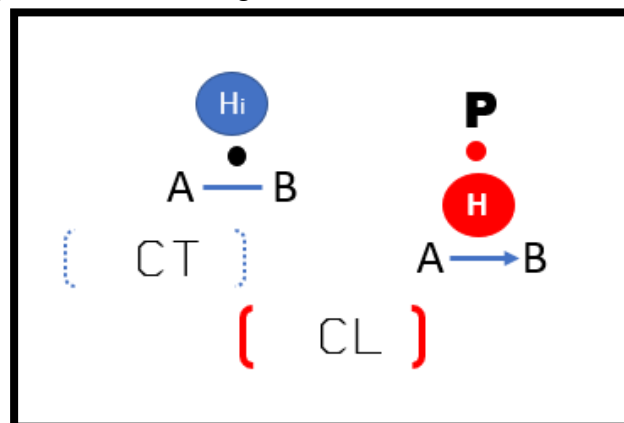
Cabe resaltar que, también es considerado de un nivel correlacional - causal, ya que busca establecer el nivel de correlación entre la variable independiente y la variable dependiente y complementar la investigación explicando las causas por las cuales se da este fenómeno, y los efectos que este produce, Sampieri (2010). Según Hernández, *et al.* (2018), de corte transversal, ya que la aplicación de los instrumentos se realizó una sola vez en un periodo de tiempo definido (2022-II). Asimismo, el método es hipotético- deductivo, ya que, mediante la observación de la problemática a estudiar se plantea hipótesis, para la explicación apoyada en bases teóricas y a la vez se realiza la confirmación y demostración de la autenticidad de los expuestos, Bernal, *et al.* (2006)

Para esta investigación, se empleó un enfoque mixto, puesto que se usó ambos tipos, cuantitativos y cualitativos para definir y apoyar a los resultados en las variables, la meta de esta investigación no reemplaza la investigación cuantitativa o cualitativa, pero utiliza las fortalezas de ambos tipos de investigación para

combinarlas y tratar de minimizar las posibles debilidades. Ante esto, dicho enfoque incluye subtipos de estudios mixtos, la cual se basó en el sub-tipo Cuantitativo mixto (Cuan-Cual) con preponderancia cuantitativo, puesto que la investigación se enfocó en recolectar datos y analizarlos para su interpretación de datos descriptivos.

De acuerdo con Hernández, *et al.* (2014), el enfoque mixto, engloban un conjunto de procesos empíricos, sistemáticos y críticos de la investigación e involucra a la recolección y el análisis de datos cuantitativos (aquel estudio que se dirige en métodos numéricos que cuantifican la recopilación y análisis de la información, donde se lleva a cabo una data numérica y estadística para probar la hipótesis que se estableció previamente) y cualitativos; así como la discusión e integración conjunta, para poder desarrollar inferencias producto de toda la información recabada, logrando así un mejor entendimiento del fenómeno de estudio.

Figura 10: Simbología del nivel correlacional-causal



Fuente: Propia de las autoras

Dónde:

A – B : Correlación de A y B

A → B: Incidencia de A sobre B

Hi : Hipótesis intermedia

H : Hipótesis general

CT : Enfoque Cuantitativo

CL : Enfoque Cualitativo

P : Problema de investigación

Interpretando la figura 10, podemos decir que con la hipótesis intermedia planteada en el enfoque cuantitativo se demostró la correlación de las variables de estudio, pero que esta correlación demostrada no es suficiente para responder al problema de investigación, por lo que, a través del enfoque cualitativo se complementa los resultados respondiendo así a la incidencia de la variable A sobre B, que es la respuesta al problema de investigación.

3.2. Variables y operacionalización, categorías y sub categorías

Variable Independiente: Características físico-espaciales

Definición conceptual: Son aquellas condiciones requeridas en el lugar donde se manifiesta una conexión entre las personas y el medio corporal, de la cual llega una relación de seguridad espacial, Zúñiga & Egler (2016) Asimismo, es un campo temático en el cual se relaciona con la potencialidad de la realidad del país dentro del espacio físico, donde se compone por vías y movilidad, equipamientos del mismo entorno, vivienda y espacio público, todos estos componentes son importantes para la planeación de una ciudad en pleno desarrollo, ya que organiza y equilibra las condiciones de vida funcional de los habitantes con relación al entorno donde habita. (Torres, M. & Betancur, 2015)

Definición operacional: Se realizó la operacionalización tomando 3 dimensiones, infraestructura peatonal, estructura urbana y funcionalidad de la red peatonal; lo que permite identificar las características físico espaciales de la movilidad urbana sostenible, donde cada dimensión exhibe sus referidos indicadores que han sido sometidos bajo la escala ordinal y de Likert para lograr su medición, la cual se presenta en la siguiente terminología: Totalmente de acuerdo (5), Parcialmente de acuerdo (4), Indiferente (3), Parcialmente en desacuerdo (2), Totalmente en desacuerdo (1).

Variable dependiente: Habitabilidad del Espacio Público

Definición conceptual: Es un conjunto de elementos que cumple las particularidades físicas del espacio que permiten la comodidad, accesibilidad y seguridad de las personas en el espacio público. Páramo, *et al* (2016). De la misma

manera, según Garfias y Guzmán (2018), la habitabilidad es una condición fundamental del espacio público que combina cualquier elemento del entorno y además no pierde el enfoque de su participación en los procedimientos medioambientales. Por otra parte, Gómez y Gómez (2016), sostiene que la habitabilidad está vinculado al estilo de vida y las necesidades del habitante, así como mecanismos subjetivos, sociales y comunitarios.

Definición operacional: Se realizó la operacionalización tomando 2 dimensiones, seguridad espacial y Paisaje urbano; lo que permite identificar las características de la habitabilidad del espacio público, donde cada dimensión exhibe sus referidos indicadores que han sido sometidos bajo la escala ordinal y de Likert para lograr su medición, la cual se presenta en la siguiente terminología: Totalmente de acuerdo (5), Parcialmente de acuerdo (4), Indiferente (3), Parcialmente en desacuerdo (2), Totalmente en desacuerdo (1). Para la revisión más minuciosa de la matriz de operacionalización de las variables ver (ver matriz en anexo 01).

Para la matriz de categorías, las Características Físico-espaciales se tiene 3 categorías: la “Infraestructura Peatonal”, la “Estructura urbana” y la “Funcionalidad de la red peatonal”, donde la infraestructura peatonal tiene 4 subcategorías: “estado de las aceras”, “condiciones de las rampas”. “señalética” y el “estado de las intersecciones peatonales”, continuando con la categoría de la estructura urbana se puede evidenciar 2 subcategorías; “percepción espacial” y el “perfil urbano”, asimismo la funcionalidad de la red peatonal tiene 3 subcategorías: “accesibilidad”, “movilidad peatonal urbana” y la “conservación del mobiliario urbano”. (ver matriz en anexo 02).

Dentro de la variable Habitabilidad del espacio público, se tomaron en consideración a 3 categorías: “Percepción del espacio público”, “Percepción de la seguridad espacial” y “el Paisaje urbano”, donde la Percepción del Espacio Público tiene 3 subcategorías; “confort acústico”, “confort visual” y “percepción de la contaminación del aire”, la segunda categoría Percepción de la Seguridad Espacial se tienen 3 sub categorías que son: “el alumbrado público”, “la provisión del personal de seguridad” y “los accidentes viales”, donde en estos se pueden ver qué tan seguro es el espacio tanto en la noche como en el día, la tercera categoría Paisaje

Urbano cuenta con 3 subcategorías que son: “calificación del interés visual”, “animación urbana” y “la dinámica económica”. (ver matriz en anexo 02).

3.3 Población, Muestra, Muestreo y participantes

Población

Hernández, *et al.* (2014), determinaron a los pobladores como todos los participantes u objetos que serán evaluados para obtener los datos necesarios para un estudio determinado. En este acontecimiento, los pobladores están conformados por toda la población del perímetro del sector G del Asentamiento Humano Mi Perú, es decir, las avenidas Ayacucho, Trujillo, Cuzco y Huaura del distrito Mi Perú, Callao, (ver Tabla 04)

Criterios de Inclusión

- Personas que sobrepasan los 15 años hasta los 64 años de edad.
- Personas de ambos géneros.
- Habitantes que vivan en la zona estudiada.
- Comerciantes formales e informales de la zona de estudio.
- Mujeres embarazadas.
- Personas discapacitadas.
- Personas que visitan la zona estudiada.

Criterios de exclusión

- Personas, comerciantes informales y formales fuera del rango de edad de 15-64 años
- Locales comerciales que se encuentran clausurados debido a medidas sanitarias contra el Covid-19

Muestra

Al respecto Hernández, *et al.* (2018), sostienen que la muestra es una toma significativa de la población. Para la muestra cuantitativa; se realiza el cálculo de la población infinita aplicando la fórmula matemática calculado en función de la densidad, donde se considera como total de la población a 33 891 personas al 2022,

para obtener el tamaño de la población se aplicó la siguiente fórmula, (ver Figura 11)

Por lo tanto, la muestra de esta investigación está conformado por 360 personas del sector G del distrito de Mi Perú, la cual se obtuvo al aplicar el 5% del margen de error y un 95% de nivel de confianza, (ver Figura 12)

Muestreo

Para el enfoque cuantitativo, se ha trabajado con el muestreo probabilístico y para ser precisos con el muestreo aleatorio simple de todos los habitantes del Sector G del distrito de Mi Perú - Callao. Por otra parte, el muestreo del enfoque cualitativo fue de tipo no probabilístico por conveniencia, es decir, se consideró los casos a los que se tuvo acceso.

Unidad de análisis

Las condiciones de los elementos que están dispuestos en todo el recorrido del sector G, del distrito de Mi Perú considerando el comercio, oficinas u otros usos los cuales generan flujo peatonal sobre la vereda, se consideró los usos que estén activos y no hayan sido clausurados por seguridad sanitaria debido a la pandemia.

Participantes

En esta investigación el actor principal es el poblador, los cuales fueron seleccionados de acuerdo al tipo de actividades que realizan en el espacio público, dentro del sector G; el cual se encuentra delimitado por los sectores F, D, A, J y H, esta zona del sector es el ombligo del distrito, porque se encuentran la mayor cantidad de usos del suelo, por ende, se realizan la mayor cantidad de actividades.

Del mismo modo, los participantes se dividieron por género y edades. Los cuales fueron importantes para analizar los distintos puntos de vista de cada poblador sobre el fenómeno de la zona, también se incluyeron a funcionarios públicos, ya que ellos abordaron el tema de las características del espacio público y como se complementan con el desarrollo del peatón en su día a día dentro del

espacio público y por último a un especialista que dio datos de manera general sobre la habitabilidad en el Perú. (Ver Tabla 05)

3.4 Escenario de estudio

La delimitación del fenómeno de estudio es el Sector G del distrito de Mi Perú, que actualmente cuenta con 415 281 m² y dentro de ellas se encuentran espacios públicos abiertos como la plaza pública y sus cuatro vías perimetrales, denominadas: Av. Ayacucho, Av. Trujillo, Av. Cuzco y Av. Huaura. (ver figura 13)

- Av. Ayacucho, empieza desde el encuentro de la Av. Ayacucho hasta el encuentro de la Av. Huaura

- Av. Trujillo, empieza desde el encuentro de la Av. Ayacucho con la Av. Trujillo hasta el encuentro de la Av. Trujillo y la Av. Cuzco

- Av. Cuzco, empieza desde el encuentro de la Av. Trujillo con la Av. Cuzco hasta el encuentro de la Av. Huaura y la Av. Cuzco

- Av. Huaura, empieza desde el encuentro de la Av. Cuzco con la Av. Huaura hasta el encuentro de la Av. Huaura y la Av. Ayacucho

Asimismo, presenta equipamientos tales como, servicios de salud, mercados, plaza pública, centros de esparcimiento, estacionamientos, centros de educación, centro religioso e instituciones como la comisaría, la municipalidad, entre otros. Además, cuenta con locales comerciales y 57 viviendas-comercio, para esta investigación actual se tomaron en cuenta los elementos que generen el flujo peatonal.

3.5 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

Técnica para la cuantitativa

En este estudio, se aplica la técnica de la encuesta, las cuales utilizan una escala ordinal y categorías de tipo Likert.

Instrumento: Se emplea un cuestionario (ver anexo 07), el cual es diseñado por cada variable, dimensiones e indicadores, con una escala de Likert, Totalmente de acuerdo (5), Parcialmente de acuerdo (4), Indiferente (3), Parcialmente en desacuerdo (2), Totalmente en desacuerdo (1) que consta de 15 ítems, para luego

encuestar a los 360 pobladores, con el objetivo de obtener información precisa acerca del problema general que afecta en los pobladores en el Sector G del distrito de Mi Perú, teniendo 9 ítems para medir la variable Características físico-espaciales y 6 ítems para la variable Habitabilidad del espacio público. (ver Tabla 06)

En síntesis, se muestra cada formulación y se pide al individuo que demuestre su opinión escogiendo uno del total de cinco puntos de la escala. Por lo tanto, cada uno de los puntos posee un número, de manera que el individuo consigue una puntuación en base a la formulación escogida y al final obtiene su puntuación total, luego de obtener la suma de sus puntuaciones conseguidas en correlación con todas las afirmaciones. (Tabla 07)

Técnica para la cualitativa

En el caso del planteamiento cualitativo, similar al cuantitativo, los datos vienen a ser una correlación bien fundamentada, donde la única diferencia es que al finalizar no es medir las variables para hacer el seguimiento del análisis estadístico y la inferencia, el fin de una investigación cualitativa es conseguir que los seres vivos, personas, situaciones, procesos o comunidades se conviertan en información para profundizar posteriormente. Hernández, *et al.* (2018)

Las técnicas de recolección y análisis para la obtención de información del sector G serán a partir de: analizar los documentos, como planos, fotografías aéreas, visita a campo, levantamiento de observaciones e imágenes satelitales. Asimismo, la observación estructurada es la técnica de recolección de datos para conocer el nivel de habitabilidad del espacio público.

La observación según Medina & Delgado (1999), señala que es un procedimiento de información para obtener diversos acontecimientos, donde el observador utiliza diferentes técnicas que ayudan a su percepción del espacio, este método examina y vincula las teorías y planteamientos científicos como explicaciones profundas.

El levantamiento de información en campo se obtuvo al inspeccionar el sector para obtener:

- a. Características físicas de la infraestructura peatonal

- b. Diagnóstico de las características físicas del espacio público (entorno)
- c. El entorno como elemento central para leer si el espacio público se encuentre habitable.
- d. Conductas y actividades de los peatones en la vía.

Instrumento

- Se desarrollaron guías de entrevistas semiestructurada, que sirvió para obtener el punto de vista a profundidad de los funcionarios. (Ver anexo 08)
- Se desarrollaron guías de entrevistas semiestructurada, que sirvió para obtener el punto de vista a profundidad de los pobladores. (Ver anexo 09)
- Se desarrolló fichas fotográficas del estado de las aceras (Ver anexo 11)
- Se desarrolló una ficha documental de la infraestructura peatonal del sector G del distrito de Mi Perú (Ver anexo 10)
- Se desarrollaron registros fotográficos de las características físico-espaciales en el sector G del distrito de Mi Perú (Ver anexo 20)

Validez

De acuerdo con Hernández, *et al.* (2018), consideraron que el valor que posee la aprobación de los instrumentos se aplique en cualquier estudio; lo cual tiene que ser evaluado por expertos de la carrera (ver anexo 06). Por tanto, el instrumento diseñado en esta investigación fue exhibido a juicio de cuatro especialistas profesionales de la carrera de Arquitectura, para su revisión y validación de la investigación, para así de esta manera conseguir los objetivos, los cuales revelaron que existe suficiencia en las variables y dimensiones para aplicar el cuestionario a la muestra, además de las matrices planteadas. Estuvo conformada por los siguientes especialistas en el tema, ver (Ver Tabla 08)

Confiabilidad

Según Hernández, *et al.* (2018), en las mediciones instrumentales se logra comprobar la fiabilidad de los formatos empleados, asimismo, el objetivo que produce en su resultado de igualdad es referido al grado de su aplicación repetida.

De manera que, para revisar la fiabilidad de esta herramienta, se aplica como muestra el alfa de Cronbach (Ver Tabla 09)

Es alusivo evaluar la confiabilidad del coeficiente que fue deducido por un software estadístico SSPS, la información obtenida se consignó aplicándose la encuesta a las personas del sector G, uniéndole con los 15 ítems tanto de la variable independiente como la variable dependiente, donde la cifra del resultado será entre cero y uno, comprendiendo de esta manera mientras más cerca al alfa 1 es mejor validada la investigación y a la vez también será mejor confiable.

De la siguiente forma, se obtuvo un resultado para la primera variable de 0,897 en el alfa de Cronbach, es decir sus dimensiones son apropiadas y confiables de acuerdo al ítem que muestra el instrumento de la variable. (Ver Tabla 10) Para la segunda variable, los resultados de alfa de Cronbach son de 0,820, mostrando una buena confiabilidad, se considera que los ítems del instrumento de esta variable y sus dimensiones tienen un nivel aceptable. (Ver Tabla 11)

3.6 Procedimientos

En lo referente a la parte cualitativa, se realizaron las entrevistas semiestructuradas de manera presencial a los cuatro funcionarios públicos de la Municipalidad de Mi Perú, así como también, se realizaron entrevistas semiestructuradas a cuatro pobladores de la zona de estudio de manera presencial, los cuales respondieron en base a las características físico-espaciales del sector G. Además, también se recogió datos in situ, en las fichas de observación elaboradas para responder la influencia de las características físico-espaciales en la habitabilidad del espacio público, en las cuatro secciones viales del sector G; la Av. Cuzco, Av. Trujillo, Av. Huaura, la Av. Ayacucho y la plaza pública.

Con respecto a la parte cuantitativa, el uso de datos en la técnica e instrumento empleadas en la muestra del estudio es la encuesta y cuestionario que se realizó de manera presencial a los usuarios que circulan por las vías de la periferia del sector G, que contestaron en base a sus opiniones, luego obtenidas las respuestas, se ubicó la información respectiva dentro de la base de datos para seguidamente realizar el análisis descriptivo e inferencial en el software estadístico SPSS, haciendo uso de tablas de frecuencias y gráficos para interpretar

correctamente el resultado de cada una de las interrogantes. Así mismo, para la contratación de la hipótesis, se utilizó las estadísticas de prueba de correlación, donde se obtuvo la relación que existe entre las variables y finalmente la comprobación de la hipótesis general, las cuales se analizaron e interpretaron para el logro de la discusión del producto y concluir con la recomendación de la investigación.

3.7 Rigor científico

Para mantener el rigor científico de los estudios mixtos, se ha abordado desde diferentes ángulos, inicialmente en estudios de esta naturaleza, en diversas investigaciones, este rigor se desarrolló de forma independiente para enfoques cualitativos y cuantitativos, buscando así el valor intrínseco y externo para el primero y criterios dependientes para el segundo. (ver anexo 03)

3.8 Métodos y análisis de datos

Se empleó los métodos siguientes para la parte cuantitativa:

- La prueba piloto a un determinado sector menor a la muestra para la recolección de datos de la encuesta.
- La información conseguida es procesada por el programa SPSS (v.22), donde se calculó la relación por el coeficiente Rho de Spearman y los datos integrados en el procesamiento estadístico descriptivo e inferencial en respuesta al objetivo general y objetivos específicos de la investigación y la contrastación de la hipótesis planteada en este estudio, teniendo como objetivo analizar e interpretar los resultados hallados.
- Asimismo, se utilizó el “Alfa de Cronbach” (coeficiente) que midió la confiabilidad del instrumento.
- La validez del instrumento cuantitativo (cuestionario) mediante un juicio por 4 expertos profesionales: dos arquitectos, dos arquitectos urbanistas.

a) Estadística descriptiva

- Matriz de puntaje de la variable independiente (ver Tabla 10)
- Matriz de puntaje de la variable dependiente (ver Tabla 11)
- Elaboración de las tablas de frecuencias
- Elaboración de los gráficos estadísticos

Al respecto (Vargas, 1995), sostiene que la estadística descriptiva tiene por finalidad de describir o resumir un conjunto de datos numéricos con el propósito de tener mayor facilidad en la deducción. Es decir, a través de las tablas y gráficos se analizó con frecuencia cómo se comportan estas variables.

b) Estadística inferencial

- El programa estadístico SPSS (v.22) se utilizó para el procesamiento y la recopilación de los datos estadísticos descriptivos y las contrastaciones de las hipótesis.
- Asimismo, se utilizó el método del coeficiente de Rho de Spearman

Asimismo, (Vargas, 1995) sostiene que la estadística inferencial le permite la realización de ilación en las características de la población y las personas quienes lo habitan, a parte de la muestra que toma para estas características. Es decir, se utilizó el software estadístico Excel para procesar los documentos recopilados y presentar los datos a partir de cuadros para realizar el análisis y así obtener las recomendaciones y conclusiones del planteamiento del problema.

Se empleó los métodos siguientes para la parte cualitativa:

- Se realizó la transcripción y codificación de las entrevistas para analizar la información recogida.
- Se realizó gráficos y tablas de la información recabada mediante las fichas de observación in situ.
- La validez del instrumento cualitativo (ficha de observación, entrevista y mapeo) se realizó mediante los mismos pobladores a quienes fue dirigida las entrevistas en prueba piloto y ya luego validada se procedió a realizar las mismas entrevistas con las observaciones levantadas.

Por otra parte, la triangulación de datos es todo un proceso que aporta a la investigación una fiabilidad y validez, desde distintas habilidades de la recopilación de estos datos, donde se puede deducir que esta puede ser por un determinado tiempo, en distintas ocasiones o a distintas personas, llegando a incrementar un grado de integración entre los métodos usados opuestos, del cual este producto se verá integrado dentro de la conclusión. Aguilar & Barroso, (2015).

Es decir el proceso de esta triangulación es llegar a un tema comparativo de acuerdo al cuestionario de las características físico espaciales y la habitabilidad del espacio público en Mi Perú, también la ficha de observación es corroborante a la subsistencia de este sector, lugar y producto, de la perspectiva que tienen estas personas y contribuyendo a la vez con la observación de ser evaluados permitiéndonos demarcar este sector con distintos puntos, donde se llega a analizar los distintos puntos desde un inicio para así lograr anunciar el producto logrado, centrar aquellas preguntas de la hipótesis del estudio, permitiéndonos contrastar claramente.

3.9 Aspectos éticos

La presente investigación considera los marcos legales y valores éticos en su elaboración, es decir, respetar la propiedad intelectual de los progenitores usados en esta investigación y respetar la autenticidad de los resultados para que los datos obtenidos sean más confiables.

Se usó de forma adecuada toda la documentación conseguida con el objetivo de investigación, los mismos respetan la ética de la Universidad mediante los lineamientos referidos en la guía de productos observables; la colaboración de los encuestados es de manera anónima y voluntaria y se respetó sus respuestas, cuyos datos únicamente serán usados con fines académicos y se mantuvo en estricta confidencialidad. En cuanto a términos de valor social, los encuestados de este estudio no presentan ningún peligro. Por último, la validez científica de esta investigación posee gran significancia por las fuentes confiables actuales y bajo artículos científicos indexados en inglés y español, además de respetar el nivel de porcentaje de plagio en toda la investigación. (Ver anexo 21)

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Ya sistematizada y analizada la información realizamos la estrategia concurrente de triangulación que refleja los resultados y discusiones obtenidos de los diferentes instrumentos utilizados en la presente investigación.

Figura 14: Puntos de observación de las características físico-espaciales in situ

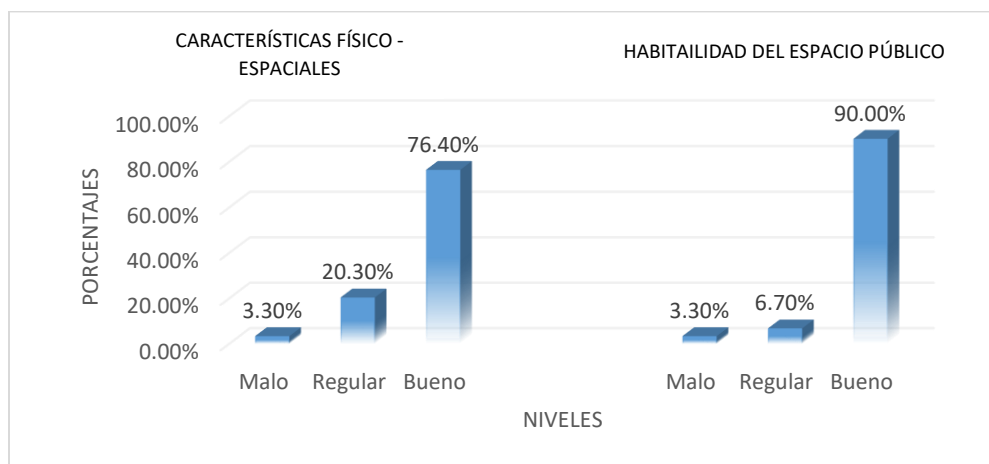


FUENTE: Elaboración propia en base a Open StreetMaps

- N°1. Av. Cuzco
- N°2. Av. Huaura
- N°3. Av. Ayacucho
- N°4. Av. Trujillo

Resultados estadísticos descriptivos de las variables de estudio

Figura 15 – Valoración cuantitativa de la calidad de las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Según la figura N° 15, se puede observar, que las características físico-espaciales se relacionan directamente con la habitabilidad del espacio público según la percepción de los usuarios, donde estos mencionan que el 76% de las características satisface sus necesidades básicas, además el 90% reconoce que, el espacio público es habitable, ya que los elementos son agradables tanto para residentes del lugar como visitantes, de esta manera el resultado del coeficiente del Rho de Spearman nos muestra una correlación significativa de 0.880** entre las dos variables, por lo tanto, se descarta la hipótesis nula. (ver Tabla 12)

Por el contrario, las fichas de observación nos permiten observar que un 66.70% sobre la función que cumple el espacio consta de veredas, cruces, calzadas, berma, estacionamientos, parques/plaza, otros; (ver anexo 11), donde los cuatro puntos de estudio muestran una deficiencia en las funciones de cada elemento en el espacio, como por ejemplo la bolsa de estacionamiento en la Av. Cuzco es utilizada como cochera por los micros de la empresa JV, ocasionando un desorden en la lectura espacial.

Figura 16: Función del estacionamiento agredido por los micros “JV”

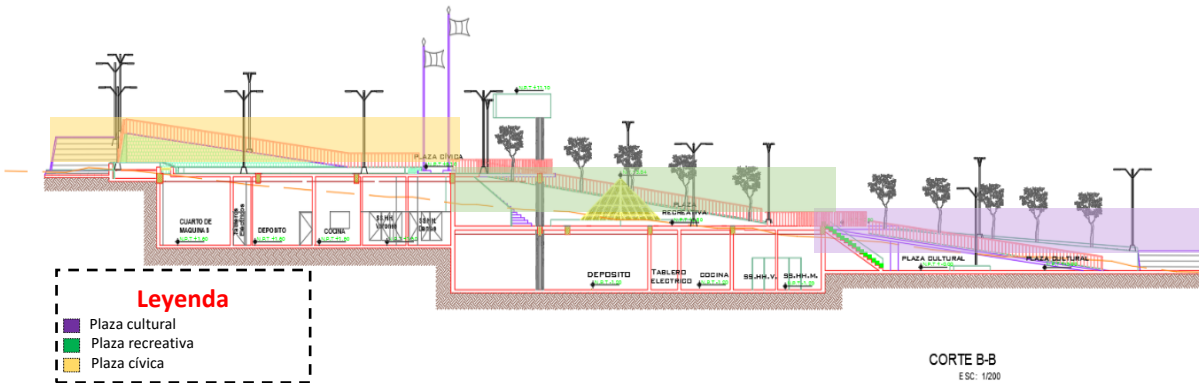


FUENTE: Registro fotográfico – Tipología del espacio

En segunda instancia, las encuestas realizadas a los pobladores referidas a la plaza (ver anexo 18) manifiestan una identificación con el lugar al realizar sus diferentes actividades sociales, culturales y comerciales, en su día a día, por ende, lo consideran como un espacio habitable.

De la misma forma, los funcionarios sostienen que la plaza es legible espacialmente, ya que ofrece confort al usuario al momento de transitar y hacer uso del espacio generándole un interés visual (ver anexo 14). Donde se puede identificar en las fichas de observación, que el perfil de la plaza tiene una fácil lectura espacial, tanto en su accesibilidad vertical, mediante sus rampas y escaleras, como en los delimitadores espaciales en sus tres niveles, siendo estos; 1. La plaza cultural, 2. La plaza recreativa y 3. La plaza cívica.

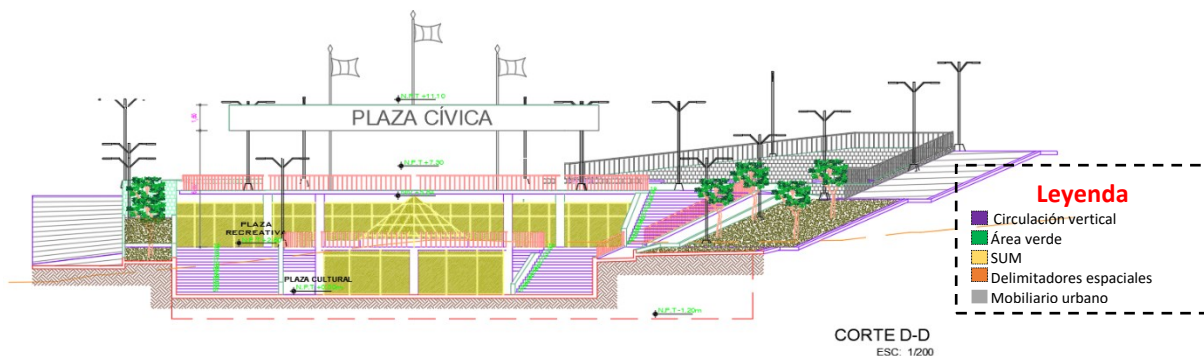
Figura 17: Legibilidad de espacios en la Plaza Cívica



FUENTE: Ficha de observación – Imagen urbana

Del mismo modo la plaza se convirtió en un hito para los residentes del lugar y los visitantes, los cuales refieren que es un espacio que representa la imagen urbana del sector, donde se sienten identificados, debido a que realizan sus múltiples actividades sociales, culturales, comerciales que se desarrollan en gran medida en el sector.

Figura 18: Perfil de la Plaza Cívica



FUENTE: Ficha de observación – Imagen urbana

Donde se corroboraron los resultados con distintos autores, Garnica y Vargas (2017), sostienen que las construcciones sin criterio de diseño en el espacio físico lejos de ayudar, vulneran el libre desplazamiento de las personas en su día a día, en sus múltiples actividades que realizan, por lo que el mal manejo de la calidad constructiva afecta directamente el confort de los habitantes. De la misma manera, Torres, M & Betancur (2015), mencionan que las características físico espaciales son importantes para el planeamiento de las ciudades que se encuentran en pleno desarrollo, esto se verá reflejado en los habitantes. Asimismo, Páramo, et al. (2016) concluyen que en Latinoamérica existe una deficiente habitabilidad del espacio público, pues se olvida el punto de vista del peatón que hace uso de este, además entre las múltiples necesidades de su día a día, que concuerda con los trabajos de Gehl (2014) y Jacobs (2020), en los cuales determinan que las características del espacio público son de dimensiones grotescas a la altura de los ojos, con veredas largas y estrechas para el desplazamiento de las personas, pero que por el contrario, las calles son demasiado anchas relegando el espacio al automóvil, dando lugar así a que los peatones utilicen el espacio destinado a las áreas verdes como sendas peatonales como símbolo de protesta, esto demuestra que la habitabilidad en los espacios de transición es deficiente.

De la misma manera es importante tener en cuenta al peatón a la hora de emplear óptimamente las características físicas espaciales dentro de la infraestructura urbana el cual deberá satisfacer sus necesidades, mitigar los problemas, crear espacios más humanos y habitables, no solo vistos como lugares residuales de paso, si no como lugares donde se da el primer contacto de espacio público – peatón.

Con respecto al objetivo específico, que señala, determinar el nivel de incidencia de la infraestructura peatonal en la percepción del espacio público, mediante las fichas de observación in situ, (ver Tabla 13) se logra observar que, los estados más críticos se encuentran en las avenidas Ayacucho y Trujillo; donde la circulación se ve obstruida por el desarrollo del comercio ambulatorio desordenado, asimismo, las rampas en los puntos N°1, N°2 y N°4 cumplen con el porcentaje de

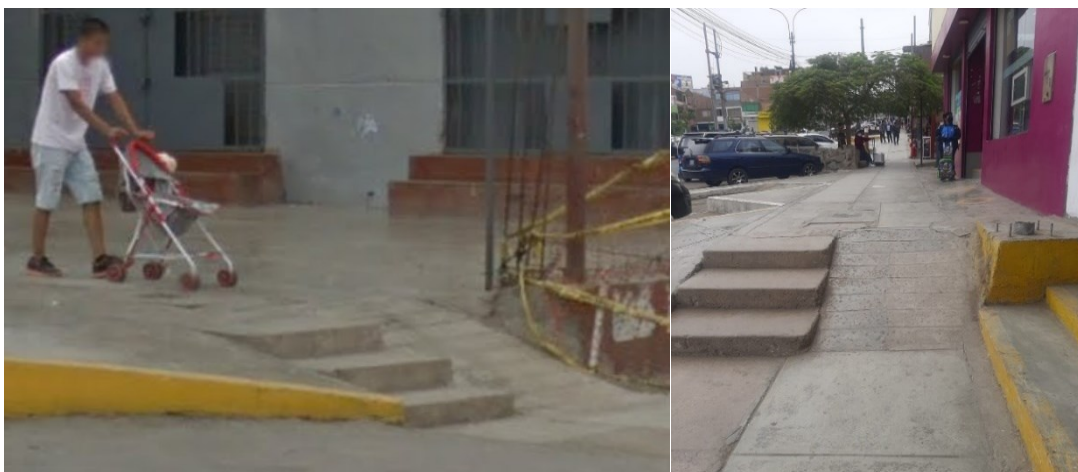
pendiente establecido en el RNE, sin embargo, en la Av. Ayacucho no se respeta este porcentaje ocasionando siniestros peatonales, debido a que se encuentran bien empinadas, pulidas y en estado regular. (Ver figura 19)

Tabla N°13 - Características de la infraestructura peatonal de las vías de estudio

Características	Punto N° 1	Punto N° 2	Punto N° 3	Punto N° 4
Tipo de infraestructura	Sendas peatonales	Sendas peatonales	Sendas peatonales	Sendas peatonales
Ancho de las aceras	1.50 mts	2.00 mts	2.00 mts	1.50 mts
Estado de la superficie de las aceras	Bueno (80%)	Bueno (70%)	Regular (20%)	Regular (30%)
Ancho de las rampas	1.00 mts	1.00 mts	1.00 mts	1.00 mts
Estado de la superficie de las rampas	Bueno (80%)	Bueno (70%)	Regular (20%)	Regular (30%)
Estados críticos de las aceras en m2	54.52 m2 (5%)	175.28 (10%)	419.58 (20%)	437.57 (20%)
Tipo de señalización	Horizontal	Horizontal y vertical	Horizontal y vertical	Horizontal y vertical
Estado de la señalética	Regular	Bueno	Regular	Bueno
Tipo de vía	Colectora	Local	Local	Local

FUENTE: Elaboración propia en base a las fichas de observación

Figura 19: Rampa con pendiente elevada



FUENTE: Registro fotográfico en campo

De igual importancia, se realizaron mediciones in situ, para entender si el ancho de las aceras es el correcto para el desplazamiento de las personas de acuerdo a sus actividades en el espacio público, que se muestra en la tabla N° 14. (Ver anexo 16); Donde, el especialista expresa que las dimensiones de las aceras deben cumplir con el ancho mínimo necesario que es de 1.20m reuniendo las condiciones de seguridad, continuidad para el óptimo tránsito por las mismas.

Tabla N°14: Anchos de los distintos tipos de usuario	
Tipo de usuario	Ancho efectivo (m)
Adulto	0.65 m
Adulto con coche de bebe	0.80 m
Adulto con carritos de comercio informal	0.90 m
Adulto con bulto	0.70 m
Adulto con niños	0.95 m
Adulto mayor	0.60 m
Niños con scooter	0.68 m

FUENTE: Registro fotográfico

Por otra parte, los pobladores manifestaron su incomodidad con respecto al confort acústico, “(...) influye en la salud pues genera estrés, ya que es incómodo no sólo el ruido de las bocinas, sino, el ruido de transportes de carga pesada, más aún con el mal estado de las vías”, como lo sostiene el entrevistado – (PE – 04) (Ver anexo 15). Por lo que, los pobladores mencionaron que ya se adaptaron a pesar de la incomodidad que les genera el ruido. Además, afirmaron que el confort visual es negativo en los cuatro puntos de estudio, ya que existe un atropello a la visión por el un desorden ocasionado por los desechos en las calles. (ver figura 20)

En la misma línea, el especialista sostuvo que la contaminación sonora y visual agobia a las personas influyendo en su salud, por ello, es importante que el espacio público presente un tratamiento paisajístico, con mobiliario urbano en buenas condiciones, áreas verdes, entre otros, es decir, es fundamental tener un buen tratamiento de los espacios públicos para promover la movilidad peatonal y los espacios públicos como espacios de encuentro, de empatía, de interacción social, de riqueza ambiental y lo más importante forjar ciudadanía.

Figura 20: Contaminación visual



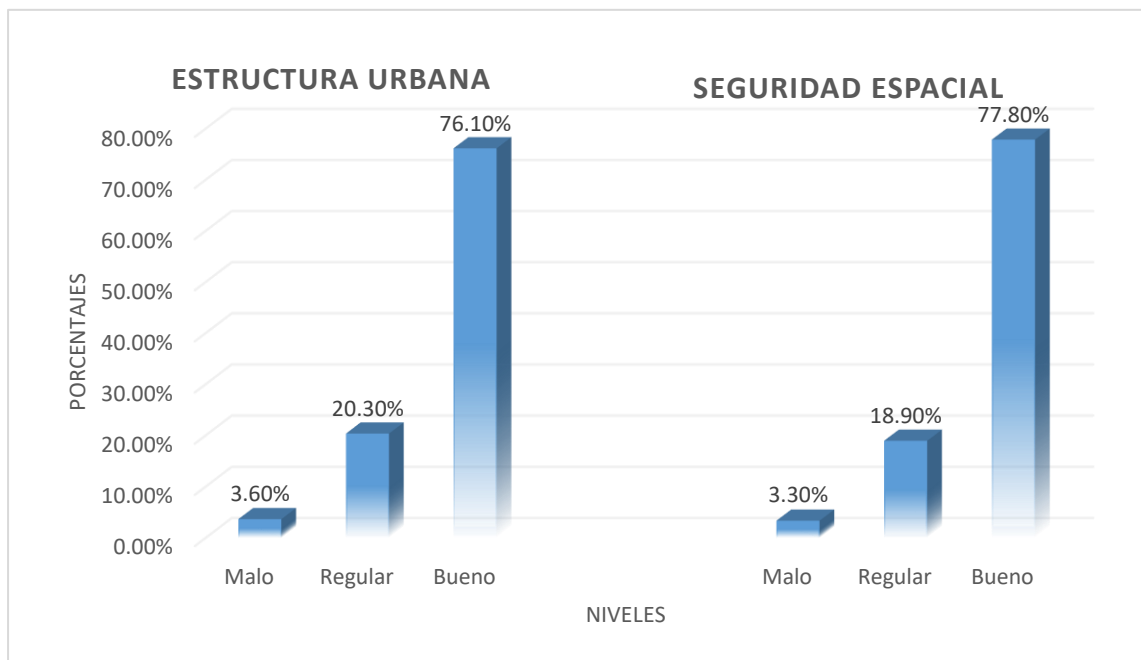
FUENTE: *Elaboración propia en base a las visitas de campo.*

Donde se contrastaron los resultados con la posición de Yovera (2018) que menciona la importancia del espacio público desde el punto de vista de la infraestructura para la habitabilidad de las personas y como éstas se sienten mejor de acuerdo con el estado en el que la infraestructura cumple con satisfacer las necesidades óptimas. En la misma línea se contrasta con Savini (2021), el cual demuestra que en las rampas se deben emplear criterios de diseño de acuerdo con la necesidad del usuario en cuanto a su antropometría, que van dirigidos a satisfacer una necesidad de desplazamiento con el fin de minimizar el peligro en pendientes muy elevadas y así brindar seguridad, confortabilidad y movilidad del usuario. Corroborando este punto con Hoyos (2015) manifiesta que, la infraestructura peatonal debe contar con la señalética correspondiente, dependiendo del uso y la función que cumplen, como las de guiar y orientar en la circulación peatonal y vehicular, que deben estar correctamente acondicionados, que contrasta con Pozueta, *et al.* (2013) quien sostiene que los espacios peatonales son en muchos casos los que concentran la peor calidad ambiental, a causa de la saturación de la circulación vehicular en la calzada, que generan ruido y polución los cuales reducen el confort acústico pudiendo transformarlos en experiencias peligrosas y desagradables para el sentido sensorial de las personas en los espacios peatonales.

Por último, según los resultados obtenidos, la mala calidad de la infraestructura peatonal, así como la falta de respeto a los criterios de diseño para las pendientes de las rampas y la falta de señalización tanto vertical como horizontal en los cruces peatonales; afecta a la legibilidad de la percepción del usuario en el espacio público.

Con respecto al objetivo específico, que señala, determinar el nivel de incidencia de la estructura urbana en la percepción de la seguridad espacial.

Figura 21 – Valoración cuantitativa de la calidad de la estructura urbana y la seguridad espacial



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Según la figura N° 21, se puede observar que la estructura se relaciona directamente con la seguridad espacial según la percepción de los usuarios, donde estos mencionan que la estructura urbana se encuentra en un buen nivel con un 76%, que los satisface con respecto a la seguridad que sienten al momento de transitar por este espacio. Del cual, las fichas de observación in situ, (ver tabla 15), muestran los usos y las funciones que predominan en los cuatro puntos de estudio, donde el vehículo está por encima del espacio brindado para los peatones, afectando al confort de las personas que transitan en su día a día por este sector;

donde el punto de estudio N°3, presenta un 93% de área congestionada, esta se da mayormente en las horas punta que son en la mañana de 7 a 8am; en la tarde de 12 a 1pm y en las noches de 7 a 8pm; horarios de colegio, de compras al mercado y llegada de los pobladores a sus viviendas (distrito dormitorio) respectivamente.

Tabla N°15 - Características de la Tipología del espacio en las vías de estudio

Características	Punto N° 1	Punto N° 2	Punto N° 3	Punto N° 4
Uso predominante del espacio	Vehicular (68.23%)	Vehicular (59.35%)	Vehicular (46.64%)	Vehicular (56.56%)
Uso del espacio por peatones	11.52%	22.82%	36.76%	14.01%
Uso para espacio mixto	12.71%	17.41%	Estacionamiento (13.26%)	Estacionamiento (24.45%)
Uso minoritario del espacio	Vegetación (7.54%)	Vegetación (0.42%)	Vegetación (3.34%)	Vegetación (4.98%)
Zonificación predominante	Residencial	Residencial y comercial	Comercial	Comercial y escolar
Área congestionada	67.00%	73.00%	93.00%	87.00%
Congestión por personas	25.00%	35.00%	45.00%	39.00%
Congestión por vehículos	42.00%	38.00%	48.00%	48.00%
Predominio del espacio por función	Calzada	Calzada	Vereda	Calzada
Estado crítico por función en m2	11.50%	11.31%	16.80%	27.08%
Delimitador espacial predominante	De flujo vehicular	De flujo vehicular	De flujo vehicular	De flujo vehicular
Delimitador espacial minoritario	Berma central	Protección y cierre	De flujo peatonal	De flujo peatonal
Delimitador espacial deficiente	Protección y cierre (2.88%)	Protección y cierre (9.79%)	***	Protección y cierre (24.93%)
Estado semicrítico por delimitación espacial	6.29%	19.07%	0.69%	25.33%

FUENTE: *Elaboración propia en base a las fichas de observación*

Asimismo, la Av. Cuzco es el único punto que no cuenta con la señalización vertical, siendo este uno de los factores de tantos siniestros viales ocurridos en esta avenida colectora; a pesar de ser una vía interdistrital presenta muchas deficiencias en cuanto a su infraestructura peatonal. (ver anexo 11)

De la misma forma, la funcionaria pública (FP-01) de la municipalidad distrital, sostiene que es importante la seguridad espacial para la integridad de los usuarios, esto tiene relación con las respuestas de los peatones, quienes sostuvieron en un 77,8% que la seguridad espacial dentro de la estructura urbana es buena, mientras que el 3% manifestaron que es interesante pero que aún falta desarrollarse más. (ver anexo 13) Asimismo, expresan que la avenida Cuzco tiene deficiencias, no solo por la infraestructura urbana sino por la topografía accidentada (S=18%), donde el Ministerio del Interior (MININTER) menciona que las víctimas de accidentes de tránsito fatales son de 55 al año 2018, que representa el 0.0055% de toda la población. Entonces utilizando este criterio considerando que la población total del distrito de Mi Perú al año 2018 es de 48711, el 0.0055% correspondería a una población de 3 denuncias de accidentes de tránsito fatales por año (ver figura 22), asimismo, la limitante política para el distrito es que, no se puede realizar ninguna intervención porque la vía colectora le pertenece a la Región del Callao, en consecuencia, los perjudicados son los pobladores. En tal sentido, “(...) *No me parece segura la Av. Cuzco, es el lugar llamado la pista de la muerte, por los accidentes que suceden allí y de la forma en la que pierden vidas.*” como lo sostiene el entrevistado - (PE-02) (Ver anexo 15). Por lo cual, los pobladores mencionaron que viven con el miedo constante debido a la inseguridad para realizar sus actividades con tranquilidad dentro de este espacio.

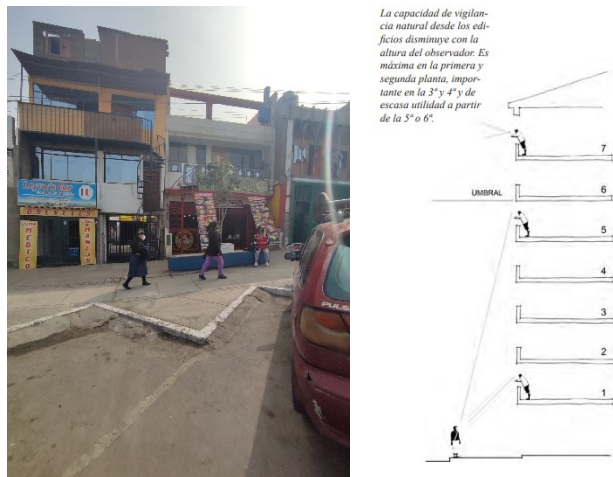
Figura 22: Accidente en la Av. Cuzco



FUENTE: Equipo técnico de la SGEP de la Municipalidad distrital de Mi Perú.

Asimismo, el especialista manifestó que en la Av. Cuzco no existe un respeto hacia las reglas básicas de tránsito, ya que en esta avenida circulan todo tipo de vehículos generando un caos de superposición de modos de transporte, originando un escenario sumamente peligroso e inseguro para el peatón. Del mismo modo, manifestó, para que los peatones tengan mejores condiciones de seguridad en los espacios públicos. 1er: las vías en los espacios públicos deben estar bien iluminadas entonces la delincuencia no se concretará, 2do: áreas de la ciudad donde no exista horas muertas, es decir, los usos del suelo deben ser mixtos, compartir las actividades residenciales con las comerciales, de servicio, entre otros, para evitar la delincuencia; logrando una mixtura de actividades, siendo los vecinos los permanentes guardianes ya que ellos otorgan mejores condiciones de vigilancia y 3ero: la presencia de personal de servicio, sea policía o serenazgo.

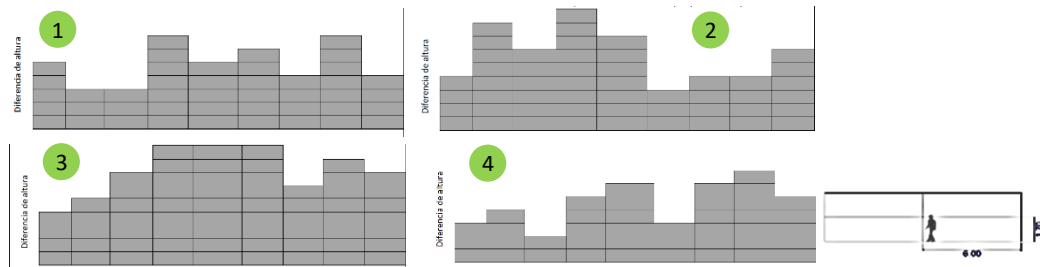
Figura 23: Vigilancia natural desde los edificios



FUENTE: Registro fotográfico – Imagen urbana

Al mismo tiempo las fichas de observación, demuestran que, dentro de los cuatro puntos de estudio, todas las edificaciones tienen una altura máxima de 15mt, es decir, de 5 a 6 niveles, acotando que mientras más cerca al nivel de la calle mejor será la vigilancia natural cubierta por las miradas desde el interior de las edificaciones, además de que las actividades que se desarrollan en esta zona son mixtas (residenciales, comerciales, institucionales, culturales, etc.), que refuerzan la seguridad del espacio.

Figura 24: Altura de las edificaciones de los 4 puntos de estudio



FUENTE: Fichas fotográficas – Imagen urbana

Asimismo, el delimitador espacial con menor presencia, es del flujo peatonal (ver anexo 11); donde, en la Av. Cuzco son deficientes, siendo perjudicial para la seguridad de las personas, ya que no presenta bolardos como elementos protectores de segregación, sino que simplemente está delimitado por sardineles en mal estado. (ver figura 25), donde la delimitación espacial en los cuatro puntos del área de estudio se encuentra en estado natural; pues no son legibles y por el contrario ponen en riesgo la vida de las personas generando espacios inhabitables, esto se muestra en la Av. Trujillo, donde se desarrolla el comercio informal en su plenitud. (ver figura 26). De igual importancia, el uso del suelo minoritario es destinado a las áreas verdes dentro de los cuatro puntos de estudio con un porcentaje del 16.28% (1 714.28m²), cuando la OMS – ONU Hábitat recomienda, 9 m²/hab., por lo que, utilizando este criterio, considerando una población total al 2019 de 360 habitantes en el sector G según el INEI; sólo abastecería un 53% de hab./m², mientras que el 47% restante es perjudicado.

Figura 25: Delimitadores espaciales en mal estado y deficientes



FUENTE: Registro fotográfico – Tipología del espacio

Figura 26: Delimitadores espaciales de protección y cierre – Av. Trujillo



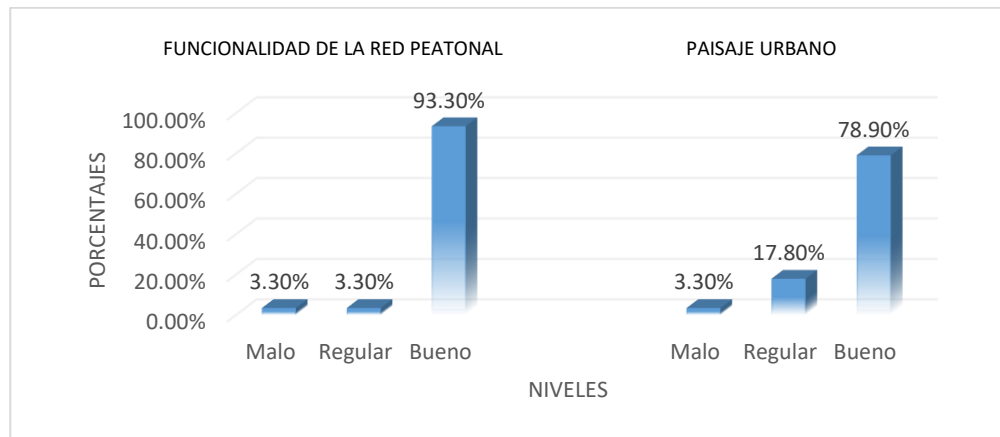
FUENTE: Registro fotográfico – *Tipología del espacio*

Consecuentemente, los resultados fueron corroborados por los distintos autores, González & Peña (2011-2012), sostienen que la tipología del espacio es una función que se desempeña tanto en los espacios abiertos como cerrados y nos promueven una gran variedad de actividades en las plazas, cruces, contextos mixtos, etc., ya que este está determinado para que resuelva actividades propias o creadas por la naturaleza y los habitantes. Así mismo, se pueden contrastar con Garfias y Guzmán (2018), que mencionan que la percepción de la inseguridad es debido al deficiente alumbrado público por las noches, así como también, la carencia de áreas verdes en el espacio público de alto tránsito y a la vez es corroborado por Pozueta, *et al.* (2013) quien menciona que la siniestralidad vehicular está vinculada con la estructura urbana, esto quiere decir que, a mayor longitud de las manzanas y mayor anchura de la calzada, aumentará la concentración de atropellos a los peatones. Asimismo, sostiene que la altura de las edificaciones influye en la seguridad ciudadana, debido a que se da la vigilancia natural desde el interior del edificio, donde las primeras plantas de los edificios son los que aportan mayor seguridad a los viandantes, es máxima en la 1° y 2° planta ya que ofrecen vistas próximas sobre la calle, importante en la 3° y 4° y de escasa utilidad a partir de la 5° o 6° planta.

Según los resultados obtenidos se evidenciar que la percepción de la inseguridad espacial es a causa de la inexistencia de una buena estructura urbana como, la falta de iluminación, falta de seguridad, falta de señalización, entre otros, el peatón se siente inseguro al transitar por dicho espacio, por otro lado la evidencia obtenida es que a mayor existencia de una buena estructura urbana mejor será la percepción de seguridad espacial, donde esta se ve reflejada en el usuario al momento de realizar sus múltiples actividades.

Con respecto al objetivo específico, que señala, determinar el nivel de incidencia de la funcionalidad de la red peatonal en el paisaje urbano.

Figura 27 – Valoración cuantitativa de la calidad de la Funcionalidad de la red peatonal y el paisaje urbano



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Según la figura N° 27, se puede observar que la funcionalidad de la red peatonal se relaciona directamente con el paisaje urbano según la percepción de los usuarios, donde estos mencionan que la funcionalidad de la red peatonal se encuentra en un buen estado con un 93%, además el 79% de los pobladores se sienten satisfechos e identificados con el paisaje urbano. Del cual, las fichas de observación in situ, (ver tabla 16), muestran la legibilidad del espacio tanto en su forma y su función, de acuerdo al tipo de actividades que se realizan en cada avenida, asimismo el estado de conservación del mobiliario urbano y la disposición de estos elementos en las calles en los cuatro puntos de estudio, se identificó que presentan un nivel en malas condiciones, sin embargo, en el punto N° 2, es de un

nivel bueno, debido a que se ubica la Plaza Cívica; por otra parte, el punto de estudio N°1 no presenta ninguna actividad con respecto a los otros puntos de estudio, convirtiéndose así en un espacio monótono que no invita a transitarlo.

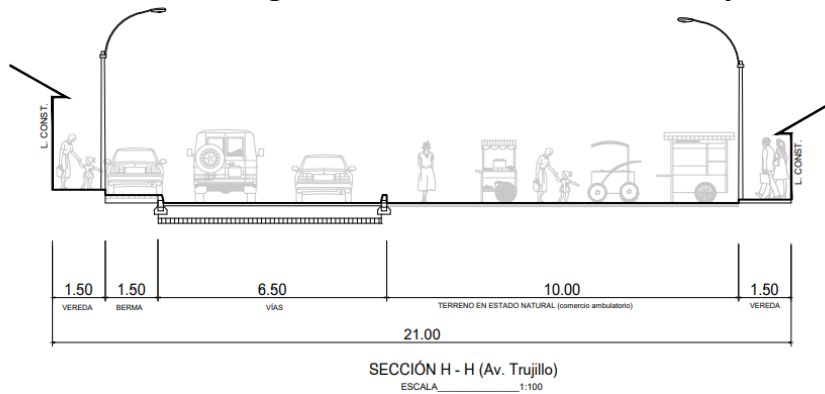
Tabla N°16 - Características del Paisaje urbano en las vías de estudio

Características	Punto N° 1	Punto N° 2	Punto N° 3	Punto N° 4
Legibilidad en su función	Vía colectora	Zona cultural y recreativa	Zonas comerciales	Zona de comercio ambulatorio
Legibilidad en su forma	Perfil urbano monótono (Escasa legibilidad)	Plaza pública integrada con su entorno (Muy legible)	Volumetrías en edificaciones integradas con su entorno (Moderada legibilidad)	Perfil urbano monótono con su entorno (Moderada legibilidad)
Actividades comerciales	Ninguno	Comercio vecinal	Comercio zonal	Comercio ambulatorio
Zonificación predominante	Residencial	Comercial y residencial	Comercial	Comercial
Estado de conservación del mobiliario urbano	Malo	Bueno	Regular	Inexistente
Disposición de elementos urbano	Elementos fijos y semifijos	Elementos fijos y móviles	Elementos fijos	Inexistente
Longitud de la cuadra	145.50ml	392.00ml	200.88ml	360.50ml
Ancho de la vía	47.40ml	27.40ml	34.40ml	43.90ml

FUENTE: *Elaboración propia mediante IBM SPSS*

Por lo tanto, en las fichas de observación se puede evidenciar la legibilidad en su función y forma de las avenidas, donde el Punto N° 02, muestra una lectura espacial integrada con su entorno, debido al elemento central que es la plaza pública, que hace la función de un eje principal que centraliza esta avenida, asimismo, otro punto importante son las zonas comerciales que se presentan en los puntos N°2, N°3 y N°4, donde el punto N°4 desarrolla un comercio informal que desordena espacialmente la fácil lectura, generando en los pobladores que este espacio no les sea atractivo. (ver figura 28 y 29) Asimismo, los funcionarios sostienen que, más que un interés visual, es una necesidad de recurrir a este espacio por el hecho de que existe comercio, por ende, existe un consumo de necesidades que tiene cada uno de los pobladores.

Figura 28: Perfil de la avenida Trujillo



Fuente: Ficha de observación – Imagen urbana

Figura 29: Malas condiciones del espacio debido al comercio ambulante



Fuente: Registro fotográfico en campo

De la misma manera, el especialista expresó que la movilidad peatonal ayuda a la imagen urbana, sólo si las características de los espacios públicos están bien acondicionadas. Es decir, la movilidad peatonal es promovida para mejorar la imagen urbana y una imagen urbana si es mantenida a su vez puede retroalimentar los procesos de movilidad urbana. Por lo que es un proceso lineal, donde ambos términos se enriquecen entre ellos mismos.

Según los resultados obtenidos, se puede decir que la funcionalidad de la red peatonal va de la mano con el paisaje urbano, donde al existir mayor presencia de movilidad peatonal, mejora el interés visual y por ende la dinámica económica se ve más favorecida teniendo espacios más funcionales óptimos para el peatón.

Estos resultados son corroborados con nuestros distintos autores, Jacobs, (2020), menciona que la calle no es sólo un espacio de movimiento, sino que condiciona la interacción social entre los individuos, donde mantienen ciertas formas de organización social y sustentan un modo de vida, por ende, si la calle se diseñara solo para vehículos, perdería personas y no permitiría que se llevaran a cabo actividades de enriquecimiento de la vida urbana; la autora señaló “La vida llama a la vida”, así mismo Bentley (1999), sostiene que para que un espacio sea legible en cuanto a su forma y su función debe respetar la volumetría y la integración visual con su entorno debe ser clara, respectivamente; sin embargo, esta legibilidad del espacio es interpretada de distintas formas por la percepción de cada usuario, así mismo contrasta con Izquierdo & López (2018), afirma que el paisaje urbano genera un interés visual muestra de una particularidad tanto individual como conjunta de una población, donde el espacio público es el lugar en el que se perciben múltiples actividades, que pueden ser comerciales, recreativas, culturales o deportivas, generando funciones que favorezcan el desarrollo económico. Asimismo, es corroborado por Garfias y Guzmán (2018), quien manifiesta que la existencia de tareas económicas debe realizarse con solidez para los habitantes, donde la eficacia de servicios y obras urbanas represente un factor fundamental para la mejora de la habitabilidad dentro de los espacios urbanos.

V. CONCLUSIONES

De acuerdo con el objetivo general, se concluye que las características físico espaciales inciden significativamente de manera positiva alta en la habitabilidad del espacio público, donde se determina en base al resultado del coeficiente Rho de Spearman con un 0.880**; donde las condiciones de las características físico-espaciales como: la infraestructura peatonal en cuanto al estado de conservación de las aceras, las rampas, la señalización, la accesibilidad y del mobiliario urbano

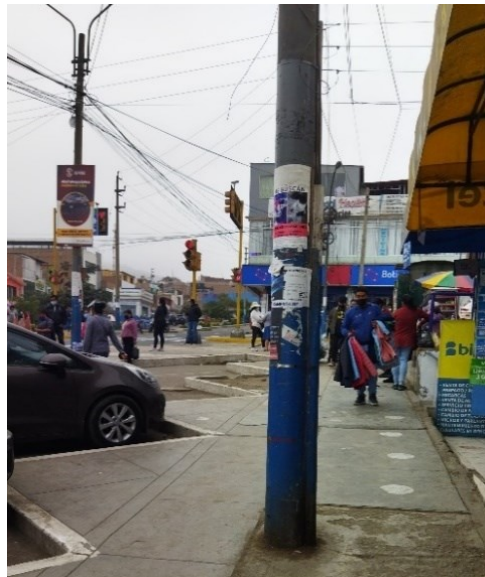
inciden en la habitabilidad del espacio público, que involucra el confort tanto acústico como visual, la percepción de seguridad, el interés visual, así como, las actividades culturales y comerciales que dinamizan el espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, corroborando de esta manera la hipótesis general de la investigación. Además, los pobladores determinaron que la plaza pública es el único espacio donde se sienten identificados, asimismo las fichas de observación realizadas en campo, evidenciaron que la plaza se volvió un hito para reforzar la legibilidad tanto en su forma como en su función, donde se realizan las diferentes actividades comerciales, sociales y culturales que le dan una mayor eficacia al espacio y una mayor animación urbana en el desplazamiento peatonal.

De acuerdo al objetivo específico se concluye que la infraestructura peatonal incide significativamente de manera positiva alta en la percepción del espacio público, siendo el estado de la infraestructura peatonal en el perímetro de un nivel regular con un 57%; debido a las malas condiciones en cuanto a sus dimensiones y estado de conservación de las aceras y rampas, , así como la falta a los criterios de diseño para las pendientes de las rampas y la falta de señalización tanto vertical como horizontal en los cruces peatonales afectan a la legibilidad en la percepción de los usuarios. De la misma manera, el peatón es obligado a vivir con el estrés en su día a día, debido al ruido del claxon (acústico), polución y contaminación visual urbana, por lo que se determinó que no existe un confort dentro de todo el sector G, influyendo en su salud de una manera negativa. Por el contrario, al tener condiciones óptimas, confortables y seguras, hacen que ellas muestren un buen estado de ánimo en su día a día a diferencia de las pésimas condiciones que vulneran su propia integridad.

De acuerdo al objetivo específico, se concluye que la estructura urbana incide significativamente de manera positiva alta en la percepción de la seguridad espacial, ya que se encuentra en un buen nivel con un 76%, satisfaciendo las necesidades del peatón al momento de transitar por el espacio. Asimismo, el mal provisionamiento de la estructura peatonal, es ocupado por construcciones o por el comercio informal, que no cumple con la función que tienen las aceras (ver figura

30), que es el libre desplazamiento para las personas, sino, más bien lo vulnera, generando así congestión peatonal, inseguridad y desorden en la imagen urbana, por ello, es necesario tener ciudades que puedan romper la idea de que las vías son de uso exclusivo del vehículo y seguir los nuevos lineamiento de la habitabilidad en el espacio público, visto y observado desde la escala del ojo del peatón y no simplemente del vehículo.

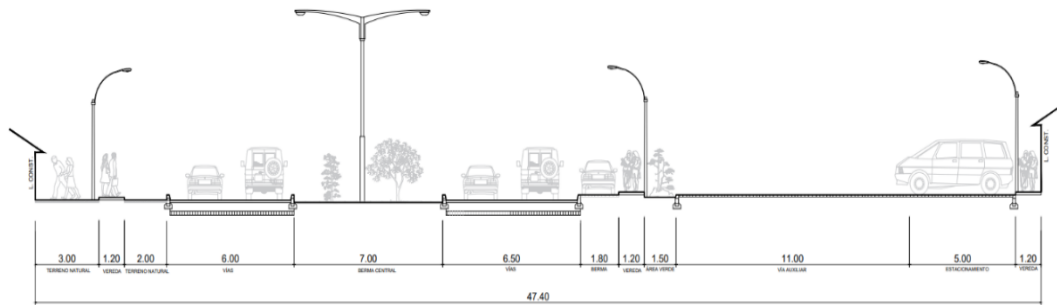
Figura 30: Elementos urbanos bloqueando la circulación peatonal



FUENTE: Registro fotográfico en campo

Por otra parte, se pudo determinar que el uso del espacio de los 4 puntos de estudio, están acondicionados para el vehículo (ver figura 31) y no para el peatón, el cual es relegado a su suerte, por lo tanto, la mala delimitación y conservación vulnera la seguridad del peatón ocasionándole miedo de sufrir accidentes vehiculares, ya que, al carecer de estos espacios confortables, seguros y accesibles, el usuario invade las vías por la falta de aceras acondicionadas, poniendo en riesgo su vida; generando una alta tasa de siniestralidad de los transeúntes en su mayoría en la Av. Cuzco. Además, debido a la congestión vehicular que supera el 90 % produce estrés, no solo por el ruido que se genera en las horas punta, si no por el peligro en los cruces peatonales, sumado a esto el alumbrado público en las horas de la noche es inexistente o carece de mantenimiento.

Figura 31: Perfil de la avenida Cuzco



FUENTE: Ficha de observación – Estructura urbana

De acuerdo al objetivo específico, se concluye que la funcionalidad de la red peatonal incide significativamente de manera positiva alta en el paisaje urbano donde se determina que el espacio presenta una moderada legibilidad en cuanto a su forma y su función, respetando la volumetría y la integración visual de acuerdo al lugar, para que este sea más claro, respectivamente; sin embargo, esta legibilidad del espacio es interpretada de distintas formas por la percepción de cada usuario. Asimismo, según la percepción del usuario, la red peatonal se encuentra en un buen estado con un 93%, además el 79% de los pobladores se sienten satisfechos e identificados con el paisaje urbano, donde se muestra una lectura espacial integrada con su entorno, debido al elemento central que es la plaza pública, que hace la función de un eje principal que centraliza esta avenida. Otro punto importante, son las zonas comerciales que se presentan en los puntos N°2, N°3 y N°4, cabe denotar que los espacios adquieren una legibilidad en su uso de acuerdo a las actividades que se desarrollan en el sector, ya sea esta por estar cercanas a la plaza pública que será más atractiva, pero al estar cerca de una vía colectora su imagen será más monótona, carente de visuales atractivos por falta de tratamiento, por el contrario, al estar anexada al mercado será muchas veces tomada por el comercio informal. Es importante tener en cuenta que mientras mejor estén las condiciones, para el peatón estas serán más atractivas, no solo porque invite a llegar o desplazarse por el lugar, sino porque se acrecienta la dinámica económica pues hace más atractiva la forma de satisfacer esas necesidades de consumo.

VI. RECOMENDACIONES

Este estudio genera un aporte, desde el punto de vista de las características físico espaciales en la habitabilidad del espacio público hacia el peatón, por el cual, se sugiere a los municipios tomar en cuenta criterios de diseño urbano arquitectónicos y planificación territorial incorporando medidas y desarrollo de políticas adelantando acciones para una correcta planificación del espacio público, y así convertirse en una ciudad accesible y organizada para la población actual como también para las futuras generaciones, beneficiándoles un hábitat confortable y respetuoso con el medio ambiente.

Se recomienda actualizar la normativa del RNE, de acuerdo a las condiciones de accesibilidad y funcionalidad de las características de las aceras y rampas, donde se priorice a la circulación de los peatones, mobiliario urbano, vida pública, entre otros elementos, para que así no se consideren que las veredas estén destinadas únicamente a la circulación de las personas.

Se recomienda la implementación de propuestas para promover e incentivar la habitabilidad del espacio público por medio de las instituciones políticas, las cuales tienen una deficiente implementación para poder garantizar la buena calidad en las ciudades latinoamericanas, que no se toman en cuenta desde el punto de resolver sus anhelos y necesidades con el tema de espacio públicos habitables.

Se recomienda a la Municipalidad de Mi Perú, concientizar a la población a través de campañas de sensibilización con respecto al cuidado de la infraestructura peatonal y los elementos de la Plaza Cívica. Asimismo, se recomienda que, dentro del casco urbano, se considere criterios de manejo espacial y diseño de infraestructuras de calidad, permitiendo una mejor habitabilidad para los usuarios tanto visitantes como residentes del lugar.

Se recomienda, intervenir a través de proyectos de inversión pública, para dar solución a la seguridad vial interviniendo la infraestructura de la calzada, las veredas, los semáforos reductores de velocidad, entre otros.

Se recomienda al gobierno regional del Callao, replantear el diseño vial actual de la Av. Cuzco, debido a que esta presenta una pendiente elevada ($S=25\%$), que ocasiona muchas veces siniestros vehiculares, además porque circulan todo tipo de transporte y más aún el transporte pesado, generando inseguridad en los espacios.

Se recomienda que las municipalidades establezcan nuevas infraestructuras peatonales separadas de las líneas vehiculares, que no obstaculicen el flujo de peatones y cumplan con los criterios de calidad de infraestructura establecidos por las guías nacionales e internacionales relacionadas con "uniformidad, rutas directas, seguridad, comodidad, atractivo, seguridad ciudadana, integración espacial, experiencia de usuario y valor socioeconómico", para que logre atraer a más usuarios.

Se sugiere a los investigadores realizar un estudio que relacione la integración de la movilidad peatonal y el espacio público, enfocándose en la planificación urbana que priorice a las personas sobre los vehículos automotores, que permita cuantificar los efectos sociales, económicos y ambientales, que genere esta integración.

Se recomienda a las investigaciones futuras, centrarse en dar prioridad al peatón en el espacio de tránsito que ofrezca habitabilidad, que permita elaborar fichas de análisis de las características del espacio físico, teniendo en cuenta los múltiples beneficios que acarrearán.

Se recomienda implementar actividades de manera que cultive a los pobladores de distintos lugares, para que así el espacio sea más atractivo generando que las personas sean participes de dichas actividades, donde en este estudio se pudo notar la poca valoración que le dan a las actividades culturales.

Se recomienda a los gobiernos generales actualizar sus políticas públicas en cuanto a los problemas presentes en el espacio público para que evidencien propuestas que a futuro promuevan un cambio determinante en las áreas que influyen en la habitabilidad de dicho espacio.

Se recomienda a futuros investigadores realizar estudios referentes a los espacios públicos de transición abarcando un enfoque mixto, debido que al contar

con una variable cuantitativa y otra cualitativa, obliga a utilizar diferentes instrumentos de recolección de datos, por ejemplo, las encuestas para obtener datos estadísticos precisos y poder obtener correlaciones de las variables, asimismo con las entrevistas y fichas de observación, fichas documentales y mapeos para alcanzar información en el aspecto social relacionado con la habitabilidad del espacio público, ayudaron a responder el planteamiento del problema de investigación y lograr mejores resultados.

Se recomienda seguir con la línea de investigación, desde el enfoque de la arquitectura, esto quiere decir, ambientes con estándares de calidad para vivir dentro del espacio público, puesto que la habitabilidad no es dada sino creada.

Se recomienda a los gobiernos generales actualizar sus políticas públicas en cuanto al DS-012-2021-PNVU; para determinar un cambio en las áreas que influyen en la habitabilidad de dicho espacio evidenciando propuestas a futuro.

Se recomienda estudiar la habitabilidad externa, ya que el espacio urbano no se considera como un espacio que pueda ser habitado, sino más bien es un espacio de “tránsito” y, por lo tanto, aparentemente no hay permanencia en el mismo; sin embargo, la diferencia entre ser usuario y habitante es el punto clave para entender que cualquier espacio utilizado por el ser humano, sea de manera permanente o transitoria, debe ser totalmente cómodo y en ello radica la habitabilidad del mismo.

REFERENCIAS

- Andrade, R. (2010). Morfología urbana. Emplazamientos y situación, planos urbanos. <http://es.slideshare.net/ritagandrade/morfologaurbanxa>
- Alipour. G (2021) Assessing the effect of urban form on social sustainability: a proposed 'Integrated Measuring Tools Method' for urban neighborhoods in Dubai. United Arab Emirates University. Revista City, Territory and Architecture.
- Alvarado. C, Adame. S y Sánchez. R (2017) Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. Universidad Autónoma del Estado de México. Revista Sociedad y Ambiente.
- Alwah, Alwahb y Shahrah (2021) Developing a quantitative tool to measure the extent to which public spaces meet user needs. Northeast Forestry University, Ibb University, Beijing Forestry University. Urban Forestry and Urban Greening.
- Aquino, L. (2016). El espacio público en la ribera del río Piura para mejorar la calidad urbanística y paisajista de la zona el caso del malecón Miraflores Piura 2016. Universidad Nacional de Piura, Perú.
- Azevedo, E. (2003). La vivienda en la morfología urbana del crecimiento histórico de Morelia. [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(071\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(071).htm)
- Bentley, I. (1999). Entornos vitales. Gustavo Gili - Barcelona
- Bolívar, S. (22 de 10 de 1825). Diario Oficial del Bicentenario. Obtenido de Diario Oficial del Bicentenario El Peruano: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-regula-los-servicios-de-seguridad-pr-decreto-legislativo-n-1213-1291565-3/>
- Bosselmann, Peter. (2008). Urban transformation. Understanding city design and form. Washington: Island Press

- Bogotá, O. d. (2019). Reporte técnico de indicadores de espacio público. Defensoría del Pueblo, 30.
- Buelvas, J. (2020). Análisis de las condiciones físico-espaciales del espacio público y la percepción ciudadana en la zona urbana de Puerto Colombia – Atlántico. Universidad del Norte, Colombia.
- Briceño Ávila, M. (2018). paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. Revista de Arquitectura, 15.
<https://www.redalyc.org/journal/1251/125159161002/>
- Bosch Estrada, P. A. (2003). EL PERFIL URBANO COMO PATRIMONIO PAISAJÍSTICO. Reconocimiento y premisas para su conservación en Carmen de Patagones, 10.
- Caballos. O (2015) Habitabilidad y salud en Colombia. Una propuesta metodológica para el análisis. Universidad Nacional de Colombia. Bitácora Urbano Territorial.
- Campbell, McMillen y Svendsen (2019) The Written Park: Reading Multiple Urban Park Subjectivities Through Signage, Writing, and Graffiti. Revista Space and Culture.
- Castiblanco. J y Sarmiento. F (2019) Principios, criterios y propósitos de desarrollo sustentable para la redensificación en contextos urbanos informales. Universidad Católica de Colombia. Revista de Arquitectura.
- Castañeda. A (2017) La infraestructura de gas como indicador de habitabilidad urbana: el caso del área metropolitana de Tucumán. Universidad Nacional de Tucumán, Argentina. Revistas UBB.
- Campo. F, et al (2020) Desarrollo del índice de habitabilidad térmica en período frío para espacios públicos exteriores. Universidad de Colima, México. Revista de Ciencias Tecnológicas.

- CONUEE (2016) Diseño de infraestructura para la movilidad. Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía Conuee.
- Dai, Z (2021) Understanding how multi-sensory spatial experience influences atmosphere, affective city image and behavioural intention. Delft University of Technology. Environmental Impact Assessment Review.
- Daza. L (2017) Determinantes sociales del fenómeno de habitabilidad de calle en Bogotá D.C. Una aproximación desde la salud urbana. Universidad Pontificia Bolivariana, Colombia. Medicina U.P.B
- Díaz M. (2018) La calidad del espacio público, interpretar e intervenir en el caso Bogotá.
- Duvat. V, *et al* (2021) Risks to future atoll habitability from climate-driven environmental changes. Universidad de La Rochelle-CNRS. Publicaciones periódicas de Wiley.
- Echévarri. J, Lamiquiz. F y Schettino. M (2009) La ciudad paseable. España. ISBN: 978-84-7790-539-4.
- El peruano. (n.d.). El peruano.pe. Retrieved July 5, 2022, from <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-de-gestion-y-proteccion-de-los-espacios-publicos-ley-no-31199-1955580-1/>
- Enciso S. (2005). “¿Habitar y habitabilidad = placer?”. Dialogando Arquitectura, 3. Recuperado el 28 de noviembre de 2007. <http://dialogandoarq.arq.unam.mx/P%E1gina%203%20dialogando/P%E1ginas%20Web/Habitar%20y%20Habitabilidad.htm>
- Espinal. D (2017) Habitabilidad urbana en ciudades intermedias: Caso Manizales, Colombia. Escuela Superior de Administración Pública ESAP. GIGAPP Estudios Working Papers.

- Gálvez. A (2020) Urban trees in the habitability of Neighborhood public spaces: A sustainable vision. Universidad Ricardo Palma, Perú.
- Galindo. E, Flores. Á y Zulaica, M (2018) Evaluación de las condiciones de habitabilidad de la Ciudad de Puebla (México), mediante la construcción de un índice sintético. Universidad Nacional de Mar del Plata. Revista i + a (investigación + acción);.
- García y Alacanz (2017) To Rehabilitate the Habitability. Scenario Simulation for Consolidated Urban Areas in Warm Regions. Universidad Jaume. Revista Transacciones WSEAS.
- Garfias. A y Araujo. H (2015) Propuesta metodológica para el análisis de la habitabilidad urbana. Desde la concepción de las “ciudades humanas”. Universidad de la Salle, México. Revista Legado de Arquitectura y Diseño.
- Garfias. A y Guzmán. A (2018) Metodología para el análisis de la habitabilidad urbana. Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, Cuba. Revista Arquitectura y Urbanismo. <https://www.redalyc.org/journal/3768/376858935007/html/>
- Garnica, R. y Vargas, M. (2017). El espacio público en la Comuna 7 de la ciudad de Montería (Colombia) a partir de elementos físico-espaciales y sociales de sus usuarios. Universidad de Córdoba, Colombia. ISSN 1853-4392. <http://revistaest.wix.com/revistaestcig>
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. 1° ed. Buenos Aires, Argentina.
- Gómez. A y Gómez. G (2016) Sostenibilidad y habitabilidad: ¿condiciones en pugna? Universidad de Colima. Diversas visiones de la habitabilidad.
- González. M y Asprilla. Y (2016) la habitabilidad del espacio periurbano en el área metropolitana de Guadalajara: Entropías en la provisión de servicios hidrosanitarios. Universidad de Guadalajara. Tecno gestión.

Hwang. S, Hwang. S y Eunho. S (2017) Derivation of Urban Regeneration Scenario for the Improvement of Habitability in Hinterland of Port City -Donggu and Namgu District of Busan Metropolitan City as the Subjects. Universidad Nacional de Pusan. Sociedad Coreana de Ingenieros Civiles.

HÉRNANDEZ-MERCADO, O., ESQUIVEL-CUEVAS, M., GARNICA-MONROY, R. Modelo de Accesibilidad Peatonal (MAP). Bitácora Urbano Territorial, 2013. 2(23), pp. 28-41. <https://doi.org/10.15446/bitacora>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2018). Metodología de la investigación (6a. ed. --.). México D.F.: McGraw-Hill.

Holguín, A. (2018). La recuperación del espacio público como estrategia de revitalización urbana del Complejo de Mercados de Piura, 2017. Universidad Cesar Vallejo, Perú.

Hoyos, J, Macías Y y Jiménez J (2015) Habitabilidad: desafío en diseño arquitectónico. Universidad Autónoma del Estado de México. Legado de Arquitectura y Diseño.

Ibárcena, V. (2016). Criterios de diseño y transformación de los espacios públicos en los asentamientos humanos de Perú. Estudio del espacio público en las ciudades informales. Universidad Politécnica de Valencia, España.

Izquierdo. R y López. A (2018) Ámbitos de la habitabilidad para el estudio del espacio público. Caso de estudio frontera, Centla, Tabasco. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, México. Revista de Vivienda y Comunidades Sustentables.

Jacobs, J. (2020) Muerte y vida de las grandes ciudades (Trad. A. Abad y A. Useros) Capitán Swings Libros. (Trabajo original publicado en 1961) <https://capitanswing.com/libros/muerte-y-vida-de-las-grandes-ciudades/>

Jerez. S y Torres. L (2011) Manual de diseño de infraestructura peatonal urbana. <https://www.monografias.com/trabajos-pdf4/manual-diseno-infraestructura-peatonal-urbana/manual-diseno-infraestructura-peatonal-urbana.pdf>

Landázuri, A. M y Mercado, J. S. (2004). “Algunos factores físicos y psicológicos relacionados con la habitabilidad interna de la vivienda”. Medio Ambiente y Comportamiento Humano, 5 (1 y 2), 89-113

Liga Peatonal. (2014). Carta mexicana de los derechos del peatón. 1° Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal, (pág. 8). México.

LUGO (2009) plan de movilidad y espacio público. Agencia de ecología urbana de Barcelona.

María Torres Toro, Y. L., & Betancur, P. O. (2015). “UNA MIRADA DE CIUDAD DESDE LOS PLANES DE DESARROLLO LOCAL”. Medellín todos por la vida, 27.

Miao (2011) Brave new City: Three problems in Chinese Urban public space since the 1980s. University of Connecticut. Journal of Urban Design.

Montoya, E. (10 de mayo de 2021). Uso y Percepción del Espacio Público. Ente Urbano: <https://enteurbano.com/uso-y-percepcion-del-espacio-publico/>

Moreno, S. (2008). Urban Habitability as condition of quality of life. Universidad de Colima.

Moreno. A, López. M y Villasís. R (2015) Desarrollos urbanos integrales en México: paradigma de sustentabilidad o falacia institucional del sector habitacional. Universidad Autónoma Metropolitana.

Paola, M., & Ochoa Betancur, Z. A. (s/f). Documento elaborado por ELIANA MARÍA TORRES TORO -ARQUITECTA -ASESORA TEMÁTICA YONAIRA LAÍNEZ PARRA ARQUITECTA -TALLERISTA. Gov.co. Recuperado el 8 de julio de 2022, de

https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2015/MiradaPlanDlloLocal/DocumentoDimensionFisicoEspacial_UnaMiradaCiudadPDL.pdf

Páramo, P, *et al* (2018) Habitability of Public Space in Latin American Cities. Avances en psicología Latinoamericana. Universidad Pedagógica Nacional, Colombia. Revista de Avances en Psicología Latinoamericana.

Páramo, P, Burbano, A, & Fernández, D (2016) Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas. Universidad Pedagógica Nacional, Colombia. Revista de Arquitectura.

Parlamento Europeo. (1988). Carta Europea de los derechos del peatón. Obtenido de <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2e48ac50-d28b-4caab33b-6b7c9ccdf6e8/language-es>

Pascual González, A., & Peña Díaz, J. (2011-2012). Espacios abiertos de uso público. Arquitectura y Urbanismo, 18.

Pérez, F., & Sánchez, C. (2016). Movilidad urbana sostenible y espacio público. ONU HABITAD por un mejor futuro urbano, 28. https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019_06/sustainable_urban_mobility_and_public_space.pdf

Pérrigo, F (2021). La Habitabilidad de los Espacios Públicos y su Incidencia en la Estructura Urbana en el Distrito de Salaverry, 2020. Universidad Privada Antenor Orrego, Perú.

Perea, S. (2016). Valor ambiental de la arquitectura en la revitalización del paisaje histórico local. AREA - Agenda De Reflexión En Arquitectura, Diseño Y Urbanismo, 22, pp. 64-79. https://area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA22/AREA22_PereaRestrepo.pdf

Ponce, D. (2016). Evaluación del confort acústico del espacio urbano: caso de estudio, corredor urbano y espacio de recreación en Azcapotzalco, Ciudad de México

(Master's thesis, Universidad Autónoma Metropolitana (México). Unidad Azcapotzalco. Coordinación de Servicios de Información.).

Quintero-González, J.-R. (2017). From the Concept of Traffic Engineering to Sustainable. *Ambiente y Desarrollo*, Bogotá (Colombia), 16.

Quintero. L (2017) Alternativa para recuperación de espacio público mediante infraestructuras verdes en Tunja, Colombia. Universidad de Chile. *Revista de Urbanismo*.

Rangel Mora Maritza. (1998). Brasilia, ¿Una Ciudad Desalmada?, en *Revista Ciudad Cátedra Abierta del Postgrado Desarrollo Urbano Local*, Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad de Los Andes. Mérida, Venezuela. 2, 12-13

Restrepo, S. (2016) Espacio público: emergencia, conflictos y contradicciones. caso ciudad de Medellín. Universidad Pontificia Bolivariana. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*.

Rodríguez. M (2021) Memoria colectiva y representaciones sociales. Enramado teórico y referente ético para complejizar el análisis de la habitabilidad urbana. Universidad Veracruzana, México. *Revista de Memoria colectiva y representaciones sociales*.

Rueda, S. Il trasversale gioco dei saperi nel progetto e nella promozione della città. Capítulo: El Urbanismo Ecológico. *TRIA: Rivista Internazionale di cultura urbanística* núm. 06. Università degli Studi di Napoli Federico II. Centro Interdipartimentale di Ricerca, Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale. Edizioni Scientifiche Italiane, (2011).

Salinas, L y Pardo. A (2020) Política de vivienda y habitabilidad en la periferia de la Zona Metropolitana del Valle de México. Universidad Nacional Autónoma de México. *Revista de Geografía Norte Grande*.

- Savini. (2021) Towards an urban degrowth: Habitability, finity and polycentric autonomism. Universidad de Amsterdam. Revista Economía y Espacio.
- Schiavoni, M. J. (2017). La estructura urbana en los procesos de metropolización: incidencia de las producciones habitacionales formales en la RMC en el período 2001-2017. VII Jornadas de Investigación “Encuentro y Reflexión”, 9.
- Suau (2013) Climate and Urban Design of Maritime Public Spaces in Mediterranean Arab Cities. University of Strathclyde Glasgow. Conference, Sustainable Architecture for a Renewable Future.
- Suau (2005) Potential Public Spaces in the Modern Suburbia. Barcelona school of Architecture. Nordic Journal of Architectural Research.
- Tomlinson. C (2021) City of culture, city of transformation: bringing together the urban past and urban present in The Hull Blitz Trail. University of Leeds. Revista Urban History.
- Vecelý y Vacek (2013) To the problems of revitalization of public spaces in Eastern Bloc housing estates. Charles University in Prague, Journal of Architecture and Urbanism.
- Walk 21. (2006). Carta internacional del Caminar. conferencias Walk21 (pág. 6). Melbourne: Walk21. Obtenido de <https://arquitectura.org/cartainternacionaldelcaminarv1c2016/>
- Yovera, A. (2018). El diseño urbano arquitectónico y su implicancia en la transformación del espacio público de la Plaza Mayor, Nuevo Chimbote, 2018. Universidad Cesar Vallejo, Perú.
- Zúñiga, L. y T. Egler (2016), Dimensiones físico-espacial y sociopolítica de la resiliencia urbana: aportes y perspectivas”. Ciencia en su PC (2),71-89.
- Zumelzu, A., Barria, T. & Barrientos, M. (2020) Effects of the Urban form on pedestrian accessibility in neighborhoods in Southern Chile.

ANEXO 01: Matriz de operacionalización de variables

MATRIZ CANTITATIVA											
TEMA DE INVESTIGACIÓN	TÍTULO DE INVESTIGACION	PROBLEMA GENERAL	PROBLEMA ESPECÍFICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCLA	NIVELES DE RANGOS
MOVILIDAD PEATONAL	CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES Y LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL SECTOR G DEL DISTRITO DE MI PERÚ, CALLAO, 2022	¿Cuál es el nivel de incidencia de las CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES en la HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO en el sector "G" del distrito Mi Perú Callao, 2022.	¿Cuál es el nivel de incidencia de la infraestructura peatonal en la seguridad espacial en el sector "G" del distrito de Mi Perú, Callao 2022?	Determinar el nivel de incidencia entre las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público en el sector "G" del distrito de Mi Perú, Callao, 2022	Determinar el nivel de incidencia de la infraestructura peatonal en la seguridad espacial en el sector "G" del distrito de Mi Perú, Callao 2022	Infraestructura peatonal		Aceras	1-4	Cuantitativa ordinal escala de Likert Totalmente en desacuerdo (1) Parcialmente en desacuerdo (2) Indiferente (3) Parcialmente de acuerdo (4) Totalmente de acuerdo (5)	Malo (1-5) Regular (6-10) Bueno (11-15)
			Rampas								
			Señalización								
			Cruces peatonales a nivel								
			Estructura urbana				Tipología del espacio	5-6			
							Imagen urbana				
		Funcionalidad de la red peatonal		Conectividad peatonal	7-9						
				Articulación del circuito peatonal							
				Estado del mobiliario urbano							
		Habitabilidad del Espacio Público		Seguridad Espacial		Alumbrado Público	10-12				
						Presencia de personal de seguridad					
				Paisaje Urbano		Accidentes viales	13-15				
Interés visual											
Dinámica económica											

ANEXO 02: Matriz de categorización

MATRIZ CUALITATIVA										
TEMA DE INVESTIGACIÓN	TÍTULO DE INVESTIGACION	PROBLEMA GENERAL	PROBLEMA ESPECÍFICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLES	CATEGORÍAS	SUB-CATEGORÍAS	FUENTES	TÉCNICAS
MOVILIDAD PEATONAL	CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES Y LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL SECTOR G DEL DISTRITO DE MI PERÚ, CALLAO, 2022	¿Cuál es el nivel de incidencia de las características físico-espaciales en la Habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao 2022?	¿Cuál es el nivel de incidencia de la infraestructura peatonal en la percepción del espacio público en el sector "G" del distrito de Mi Perú, Callao 2022?	Determinar el nivel de incidencia entre las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022	Determinar el nivel de incidencia de la infraestructura peatonal en la percepción del espacio público en el sector "G" del distrito de Mi Perú, Callao 2022	Características físico-espaciales	Infraestructura peatonal	Estado de las aceras	Registro audiovisual y ficha documental	F/O
			Condiciones de las rampas					Registro audiovisual y Normatividad (RNE, leyes)	F/O - F/D	
			Señalética					Registro audiovisual	F/O	
			Estado de las intersecciones peatonales					Registro audiovisual	F/O	
			Estructura urbana				Percepción espacial	Registro audiovisual	F/O	
							Perfil urbano	Registro audiovisual y / 3 técnicos municipales de la SGEP y 1 funcionario de la Gerencia de Desarrollo Urbano	F/O - Entrevista semi-estructurada	
			Funcionalidad de la red peatonal				Accesibilidad	Registro audiovisual y Normatividad (RNE, leyes)	F/O - F/D	
							Movilidad peatonal urbana	3 técnicos municipales de la SGEP y 1 funcionario de la Gerencia de Desarrollo Urbano	Entrevista semi-estructurada	
							Conservación del mobiliario urbano	Registro audiovisual	F/O	
			Percepción del espacio público				Confort acústico	3 técnicos municipales de la SGEP y 1 funcionario de la Gerencia de Desarrollo Urbano	Entrevista semi-estructurada	
							Confort visual		Entrevista semi-estructurada	
							Percepción de la contaminación del aire	Registro audiovisual y visitas oculares	F/O	
							Alumbrado público		F/O	
			Percepción de la seguridad espacial				Provisión de personal de seguridad	3 técnicos municipales de la SGEP y 1 funcionario de la Gerencia de Desarrollo Urbano	Data Muni / Entrevista semi-estructurada	
							Accidentes viales	3 técnicos municipales de la SGEP y 1 funcionario de la Gerencia de Desarrollo Urbano	Data Muni /Entrevista semi-estructurada	
Paisaje Urbano	Calificación del Interés visual	3 técnicos municipales de la SGEP y 1 funcionario de la Gerencia de Desarrollo Urbano	Entrevista semi-estructurada							
	Animación urbana	Registro audiovisual	71 F/O							
	Dinámica económica	Estadística de MEF, 3 caballeros de la zona de estudio	F/O - Data de la muni							

ANEXO 03: Matriz de análisis de posiciones

MATRIZ DE ANÁLISIS DE POSICIONES DISCURSIVAS																					
Fuente de Información	Perfil	Variable 02																			
		Categoría 01: Infraestructura Peatonal					Categoría 02: Estructura Urbana			Categoría 03: Funcionalidad de la red peatonal			Categoría 04: Percepción del espacio público		Categoría 05: Percepción de la contaminación del aire		Categoría 06: Paisaje Urbano				
		Estado de las aceras	Condiciones de las rampas	Señalética	Estado de las intersecciones peatonales	Percepción espacial	Perfil urbano	Accesibilidad	Movilidad peatonal urbana	Conservación del mobiliario urbano	Confort acústico	Confort visual	Percepción de la contaminación del aire	Alumbrado público	Provisión de personal de seguridad	Accidentes viales	Calfificación del interés visual	Animación urbana	Dinámica económica		
Entrevista 1 (Instituto Bernabeu de la Ciudad)	Funcionamiento de la Municipalidad (Área de la Salud y Desarrollo Urbano)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Entrevista 2 (Daniel Escobar)	Funcionamiento de la Municipalidad (Área de Estudios y Proyectos)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Entrevista 3 (Nicolás Muñoz)	Funcionamiento de la Municipalidad (Área de Estudios y Proyectos)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Entrevista 4 (Saverio Alamos)	Funcionamiento de la Municipalidad (Área de Estudios y Proyectos)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Entrevista 5 (Niñera)	Niñera	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Entrevista 6 (Instituto de Transporte Público)	Conductor de Vehículos de Transporte Público	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Entrevista 7 (Asociación de Motociclistas)	Motociclistas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Entrevista 8 (Melina Muz)	Comerciante informal	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Fichas de observación		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Fichas Documentales		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Data de la municipalidad		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Meza Forzra		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

ANEXO 04: Definición conceptual de la variable

VARIABLE (1): CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES:

Para (María Torres Toro & Betancur, 2015). Es un campo temático el cual se relaciona con la potencialidad de la realidad del país dentro del espacio físico que se compone por vías y movilidad, equipamientos del mismo entorno, vivienda y espacio público, todos estos componentes son importantes para la planeación de una ciudad en pleno desarrollo, ya que organiza y equilibra la parte funcional de las condiciones de vida de los habitantes con relación al entorno donde se habita.

DIMENSIONES DE LA VARIABLE:

1. INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Según CONUEE (2016), lo define como un grupo de características especiales, que proporcionan el desplazamiento de los peatones hasta el transporte público y privado. La infraestructura peatonal provee de seguridad a los peatones que circulan en la zona. Por lo tanto, para desarrollar infraestructuras peatonales se necesita de datos sobre la población el cual se beneficiará de esta para ser desarrollado según las necesidades de la población.

2. ESTRUCTURA URBANA

Según Schiavoni (2017), tiene una gran relación con la forma física de la ciudad y el funcionamiento, distribución y organización dentro de todas las actividades presentes dentro de este espacio donde se encuentra revalorada de acuerdo a la zona o AAHH, donde posee valor en cuanto al usos de suelo, del cual es constituido por tener diferentes rasgos físicos destinados a las distintas actividades, donde el compartimiento de este es determinante y la existencia en las diferentes zonas de la ciudad es diferente el uso de suelo ya que puede ser para: industria, comercio, habitabilidad, equipamientos y viabilidad, ya que en si trata de ser transparente desde distintos puntos ,fuentes y enfoque que se presenten para abordar este problema donde conocer la estructura físico urbana dentro de ello es adaptarnos tanto al momento que se está dando como a futuros casos que nos hace pensar y reflexionar en escenarios distintos.

3. FUNCIONALIDAD DE LA RED PEATONAL

Según Tomlinson (2021) es una dimensión que conforma las características físicas-espaciales, el cual tiene como objetivo ser la conexión de zonas urbanas de forma que las infraestructuras de transporte y los espacios públicos sean fáciles de acceder por los peatones, de esta manera, se asegura la accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas. Por lo tanto, la funcionalidad de la red peatonal es la agrupación de tramos de vías e intersecciones en las que los peatones pueden circular de forma cómoda, segura y continua, Lugo (2009).

VARIABLE (2): HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

Según (Páramo, et al., 2016). Se entiende por habitabilidad del espacio público como la combinación óptima de las características físicas del espacio que permiten el confort, accesibilidad y seguridad de las personas brindando una mejor calidad de vida.

DIMENSIONES DE LA VARIABLE:

1. SEGURIDAD ESPACIAL

Según Sánchez, (2016). Nos dice que esta dimensión conforma la sensación de los sentidos de se da en la persona ya sea de inseguridad o seguridad relacionándolo al delito, donde esto se vuelve un conflicto de organización dentro de los espacios o entornos, donde la interacción que realiza el hombre es constante hacia este territorio o lugar jugando un equilibrio entra la presencia de seguridad y la dinámica en que esta se encuentra siendo esto muy importante para lograr identificar el uso del espacio público y a la vez ver qué tan favorable es para la vida de las personas.

2. PAISAJE URBANO:

Según Gómez y Gómez (2016). Está relacionado con la utilización del entorno y el paisaje urbano junto con las limitaciones de su consolidación, acondicionamiento y las necesidades de los peatones ante estos entornos, por ello, se decretan normas que atienden el acondicionamiento y mantenimiento de los espacios públicos para satisfacer a la población. El Paisaje urbano son aquellos espacios consignados para el mobiliario junto con espacios de descanso y encuentros peatonales, en zonas que cuenten con árboles que producen sombra o jardines que hacen que los peatones sientan seguridad, comodidad y satisfacción al circular por estos, por eso es significativo que estos

recorridos posean una conexión entre el espacio público y privado, Quintero (2017). Para ello, se decretan normas que atienden el acondicionamiento y sostenimiento de los espacios públicos para satisfacer a la población.

Indicadores

Variable 1 Independiente: Características físico-espaciales

1. **Aceras:** Según Restrepo, (2016) define qué son las zonas elevadas con relación a la calle, vía o autopista que forman parte del espacio público, los cuales están orientados para el flujo peatonal; estos deben proveer continuidad y estabilidad en sendas instaladas, pasaderas y conductos de acuerdo a los requerimientos de los individuos según criterios de diseño.
2. **Rampas:** Según Savini, (2021) sostiene que las rampas son los planos inclinados con el objetivo de permitir la subida y bajada de los peatones, asegurando pendientes toscas o que sobresalen a las del mismo entorno.
3. **Señalización:** Según Hoyos, *et al.*, (2015) sostiene que este se conforma de franjas de circulación peatonal en zonas o senderos, destinado exclusivamente al tránsito de usuarios, también incluye franjas de mobiliario para la ubicación de los componentes de mobiliario urbano, así como también, de franjas señalizadoras en los tramos, pavimentados con su textura y colores diferentes al resto de itinerario cuyo fin es orientar a los usuarios.
4. **Cruces peatonales a nivel:** Según Tomlinson, (2021) afirma que son los que facilitan que los peatones tengan accesibilidad a variados sitios de la ciudad por medio de componentes diseñados con la intención de proporcionar movilidad tanto a vehículos como a peatones.
5. **Tipología del espacio:** Según Pascual González & Peña Díaz,(2011-2012), sostienen que la tipología del espacio es una función que se desempeña tanto en los espacios abiertos como cerrados, es decir el espacio cerrado, calles, etc., es aquel espacio que cuenta con una planificación o un diseño, construido y a la vez utilizado para una actividad y del espacio abierto como plazas, cruces, etc. nos promueve una gran variedad de espacio o contextos mixtos, ya que este espacio está determinado para que resuelva las actividades creadas por la naturaleza y

los habitantes, ya que al caminar por un espacio abierto o cerrado llegamos a observar, la amigabilidad y el hablar de las personas y eso nos da un reflejo del trayecto de actividades opcionales necesarias y sociales.

6. **Imagen Urbana:** Según Bosch Estrada, (2003), la Imagen urbana contiene una gran relevancia en cuanto a la visualización de elementos calificados dentro de un contexto urbano, ya que determina establecer las alturas mínimas y máximas de las edificaciones del sector o área determinada en cuanto a la proporción y las escalas abiertas de estos espacios públicos ya sea con las edificaciones existentes del lugar o con la vegetación presente creando de esta manera un plan para cuidar la cartografía visual.
7. **Conectividad peatonal:** Según Quispe Muños, (2016). son aquellos lugares identificados de la zona que permiten desplazarse al peatón dentro de ese espacio público, donde esto tiene relación buena sobre la calidad urbana que se presenta en este lugar ya sea por lo que se logra observar el alumbrado de la noche y los aspectos físicos de las secciones viales, donde esto se relaciona a las secciones de jirones, avenidas que corresponden a la trama de la ciudad.
8. **Articulación del circuito peatonal:** Según el autor Quintero-González (2017), nos dice que son elementos delimitados con una gran importancia dentro de la movilidad peatonal, brindando de esta manera una forma de diseñar y planificar de acuerdo a criterios establecidos a la creación y así tener que sostener o rediseñar la infraestructura en la cual las personas que circulan por ese lugar sientan una gran comodidad y seguridad de transitar por ese espacio ya que esta articulación es predeterminante en las calles comerciales de una ciudad.
9. **Estado del mobiliario urbano:** Según Rodríguez, (2021). El autor sostiene que se trata del grupo de elementos que hay en los caminos del espacio público, sobrepuestos o adyacentes a los componentes de la edificación o cimentación, entre ellos, semáforos, señales, etc.

Variable 2 Dependiente: Habitabilidad del Espacio Público

10. **Alumbrado público:** Según (García y Alacanz, 217) sostiene que permite a los transeúntes recorrer un sendero con mejor visibilidad y menor riesgo de colisiones con obstáculos durante la noche.

- 11. Presencia de personal de seguridad:** según el Decreto Legislativo, (1825). nos dice que es la presencia de las mismas personas naturales autorizadas o inscritas para realizar servicios y desarrollos dentro del espacio, brindando seguridad hacia la persona, desde las diferentes actividades que se realizan en ese lugar, donde el personal de seguridad en cualquiera de sus formas establecidas con requisitos de acuerdo al reglamento pueda servir a la ciudad.
- 12. Accidentes vehiculares:** Según el Reglamento nacional de tránsito Decreto supremo N°. 033-2001-MTC (2016) sostiene que los accidentes viales o siniestros ocurridos en las calles son peligros o riesgos para los peatones expuestos a circular por zonas inseguras que no cumplen con los criterios de diseño.
- 13. Interés visual:** Según (Bentley, 1999), la imagen apropiada es particularmente importante para el hombre que transitan por el espacio público, pues la interpretación de estos hará que el espacio se vuelve legible tanto en su forma y uso, en su forma porque la volumetría en las edificaciones mantienen una composición que es de fácil lectura para las personas y en su uso porque favorece a la comprensión adecuada del usuario según el tipo de equipamiento, en caso la interpretación sea negativa la actitud exploratoria y activa del potencial vital de las personas será reducida.
- 14. Animación urbana** Según (Izquierdo y López, 2018), afirma que las actividades, como las comerciales y culturales dinamiza el espacio público, asimismo, los equipamientos como los centros educativos, de salud, entre otros son necesarias para procurar una mayor animación urbana en el desplazamiento peatonal, donde sus actividades influyen en la percepción de los individuos que transitan.
- 15. Dinámica económica:** según (Bogotá, 2019). Nos dice que la economía vista desde distintas dependencias es la riqueza de un espacio determinado tomándose como indicador al desarrollo económico del indicador donde se está analizando la existencia de la economía informal dentro de la ciudad y aquellos lugares creados dentro de la ciudad por esta informalidad económica.

ANEXO 05: Carta de presentación

Señor:

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiantes de la Escuela Profesional de arquitectura UCV filial Lima – Campus Lima Norte, requerimos validar el instrumento con el cual recolectamos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación, con la cual optaremos por el título profesional de arquitecto.

El título de nuestro proyecto de investigación es: Características Físico-Espaciales y Habitabilidad del Espacio Público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022

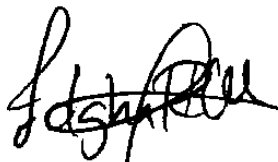
Y siendo imprescindible contar con la aprobación de especialistas para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia de investigación.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

1. Anexo N° 1: Carta de presentación
2. Anexo N° 2: Matriz de operacionalización
3. Anexo N° 3: Definiciones conceptuales de las variables
4. Anexo N° 4: Certificado de validez de contenido de los instrumentos

Expresando nuestros sentimientos de respeto y consideración nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



ROJAS MENDOZA, Nerilin Idgahil
D.N.I: 70583627



ARTEAGA ARNAO, Thalía Lisset
D.N.I: 71896449

ANEXO 06: Certificado de validez de contenido de los instrumentos

VARIABLE 1: CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

N°	DIMENSIONES / Ítems	PERTINENCIA ¹		RELEVANCIA ²		CLARIDAD ³		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
DIMENSIÓN 01: INFRAESTRUCTURA PEATONAL								
1	¿Cree Ud. que el ancho de las veredas es suficiente para las actividades comerciales que se realizan por esta zona?	*		*		*		
2	¿Considera Ud. que las rampas son seguras para su recorrido diario?	*		*		*		
3	¿Considera Ud. que la señalización es suficiente para evitar los accidentes viales en esta zona?	*		*		*		
4	¿Siente Ud. que los cruces peatonales en esta zona brindan seguridad entre las personas y vehículos?	*		*		*		
DIMENSIÓN 02: ESTRUCTURA URBANA								
5	¿Según Ud. los elementos del espacio urbano se encuentran bien iluminados?	*		*		*		
6	¿Cree Ud. que la imagen urbana de este lugar es atractiva?	*		*		*		
DIMENSIÓN 03: FUNCIONALIDAD DE LA RED PEATONAL								
7	¿Cree Ud. que las veredas continuas favorecen al movimiento peatonal?	*		*		*		
8	¿Siente Ud. que durante su recorrido peatonal existe la presencia de personal de seguridad?	*		*		*		
9	¿Considera Ud. que el buen estado del mobiliario urbano favorece al desarrollo de las actividades culturales de la zona?	*		*		*		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): NINGUNA

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

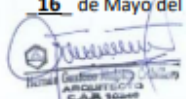
Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mg: HERNÁN GUSTAVO, MALPICA CRIBILLERO DNI: 32942013

Especialidad del validador: ARQUITECTO URBANISTA

- 1 **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- 2 **Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
- 3 **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

16 de Mayo del 2022



HERNÁN GUSTAVO MALPICA CRIBILLERO
ARQUITECTO URBANISTA
C.A.B. 10000

Firma de experto informante

VARIABLE 2: HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

N°	DIMENSIONES / Ítems	PERTINENCIA ¹		RELEVANCIA ²		CLARIDAD ³		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
DIMENSIÓN 04: SEGURIDAD ESPACIAL								
10	¿Considera Ud. que el recorrido de las veredas se encuentra bien iluminadas?	*		*		*		
11	¿Considera Ud. que la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales?	*		*		*		
12	¿Según Ud. el inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes?	*		*		*		
DIMENSIÓN 05: PAISAJE URBANO								
13	¿Según Ud. le parece interesante observar los elementos del espacio público de este sector?	*		*		*		
14	¿Según Ud. las actividades culturales representan la imagen urbana del sector?	*		*		*		
15	¿Cree Ud. que el comercio informal dificulta el flujo peatonal?	*		*		*		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): NINGUNA

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mg: HERNÁN GUSTAVO, MALPICA CRIBILLERO DNI: 32942013

Especialidad del validador: ARQUITECTO URBANISTA

¹ **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

² **Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

16 de Mayo del 2022

Firma de experto informante

VARIABLE 1: CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

N°	DIMENSIONES / Ítems	PERTINENCIA ¹		RELEVANCIA ²		CLARIDAD ³		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
DIMENSIÓN 01: INFRAESTRUCTURA PEATONAL								
1	¿Cree Ud. que el ancho de las veredas es suficiente para las actividades comerciales que se realizan por esta zona?	*		*		*		
2	¿Considera Ud. que las rampas son seguras para su recorrido diario?	*		*		*		
3	¿Considera Ud. que la señalización es suficiente para evitar los accidentes viales en esta zona?	*		*		*		
4	¿Siente Ud. que los cruces peatonales en esta zona brindan seguridad entre las personas y vehículos?	*		*		*		
DIMENSIÓN 02: ESTRUCTURA URBANA								
5	¿Según Ud. los elementos del espacio urbano se encuentran bien iluminados?	*		*		*		
6	¿Cree Ud. que la imagen urbana de este lugar es atractiva?	*		*		*		
DIMENSIÓN 03: FUNCIONALIDAD DE LA RED PEATONAL								
7	¿Cree Ud. que las veredas continuas favorecen al movimiento peatonal?	*		*		*		
8	¿Siente Ud. que durante su recorrido peatonal existe la presencia de personal de seguridad?	*		*		*		
9	¿Considera Ud. que el buen estado del mobiliario urbano favorece al desarrollo de las actividades culturales de la zona?	*		*		*		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): NINGUNA

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mg: JHONATAN, CRUZADO VILLANUEVA DNI: 45210124

Especialidad del validador: ARQUITECTO – CONSTRUCCIÓN Y TECNOLOGÍAS ARQUITECTÓNICAS

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

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

16 de Mayo del 2022



Firma de experto informante

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

VAIABLE 2: HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

N°	DIMENSIONES / Ítems	PERTINENCIA ¹		RELEVANCIA ²		CLARIDAD ³		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
DIMENSIÓN 04: SEGURIDAD ESPACIAL								
10	¿Considera Ud. que el recorrido de las veredas se encuentra bien iluminadas?	*		*		*		
11	¿Considera Ud. que la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales?	*		*		*		
12	¿Según Ud. el inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes?	*		*		*		
DIMENSIÓN 05: PAISAJE URBANO								
13	¿Según Ud. le parece interesante observar los elementos del espacio público de este sector?	*		*		*		
14	¿Según Ud. las actividades culturales representan la imagen urbana del sector?	*		*		*		
15	¿Cree Ud. que el comercio informal dificulta el flujo peatonal?	*		*		*		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): NINGUNA

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mg: JHONATAN, CRUZADO VILLANUEVA DNI: 45210124

Especialidad del validador: ARQUITECTO – CONSTRUCCIÓN Y TECNOLOGÍAS ARQUITECTÓNICAS

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

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

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

16 de Mayo del 2022



Firma de experto informante

VARIABLE 2: HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

N°	DIMENSIONES / Ítems	PERTINENCIA ¹		RELEVANCIA ²		CLARIDAD ³		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
DIMENSIÓN 04: SEGURIDAD ESPACIAL								
10	¿Considera Ud. que el recorrido de las veredas se encuentra bien iluminadas?	*		*		*		
11	¿Considera Ud. que la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales?	*		*		*		
12	¿Según Ud. el inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes?	*		*		*		
DIMENSIÓN 05: PAISAJE URBANO								
13	¿Según Ud. le parece interesante observar los elementos del espacio público de este sector?	*		*		*		
14	¿Según Ud. las actividades culturales representan la imagen urbana del sector?	*		*		*		
15	¿Cree Ud. que el comercio informal dificulta el flujo peatonal?	*		*		*		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): NINGUNA

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mg: TORRES MELGAREJO, PAUL DNI: 08139545

Especialidad del validador: ARQUITECTO URBANISTA

16 de Mayo del 2022


 Firma de experto informante

¹ **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

² **Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

VARIABLE 1: CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

N°	DIMENSIONES / Ítems	PERTINENCIA ¹		RELEVANCIA ²		CLARIDAD ³		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
DIMENSIÓN 01: INFRAESTRUCTURA PEATONAL								
1	¿Cree Ud. que el ancho de las veredas es suficiente para las actividades comerciales que se realizan por esta zona?	*		*		*		
2	¿Considera Ud. que las rampas son seguras para su recorrido diario?	*		*		*		
3	¿Considera Ud. que la señalización es suficiente para evitar los accidentes viales en esta zona?	*		*		*		
4	¿Siente Ud. que los cruces peatonales en esta zona brindan seguridad entre las personas y vehículos?	*		*		*		
DIMENSIÓN 02: ESTRUCTURA URBANA								
5	¿Según Ud. los elementos del espacio urbano se encuentran bien iluminados?	*		*		*		
6	¿Cree Ud. que la imagen urbana de este lugar es atractiva?	*		*		*		
DIMENSIÓN 03: FUNCIONALIDAD DE LA RED PEATONAL								
7	¿Cree Ud. que las veredas continuas favorecen al movimiento peatonal?	*		*		*		
8	¿Siente Ud. que durante su recorrido peatonal existe la presencia de personal de seguridad?	*		*		*		
9	¿Considera Ud. que el buen estado del mobiliario urbano favorece al desarrollo de las actividades culturales de la zona?	*		*		*		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): NINGUNA

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mg: GIBSON SILVA, ROBERTO ESTEBAN DNI: 08467281

Especialidad del validador: MAGÍSTER ARQUITECTO

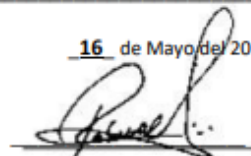
Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

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

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

16 de Mayo del 2022



Firma de experto informante

C41-3133

VARIABLE 2: HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

N°	DIMENSIONES / Ítems	PERTINENCIA ¹		RELEVANCIA ²		CLARIDAD ³		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
DIMENSIÓN 04: SEGURIDAD ESPACIAL								
10	¿Considera Ud. que el recorrido de las veredas se encuentra bien iluminadas?	*		*		*		
11	¿Considera Ud. que la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales?	*		*		*		
12	¿Según Ud. el inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes?	*		*		*		
DIMENSIÓN 05: PAISAJE URBANO								
13	¿Según Ud. le parece interesante observar los elementos del espacio público de este sector?	*		*		*		
14	¿Según Ud. las actividades culturales representan la imagen urbana del sector?	*		*		*		
15	¿Cree Ud. que el comercio informal dificulta el flujo peatonal?	*		*		*		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): NINGUNA

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mg: GIBSON SILVA, ROBERTO ESTEBAN DNI: 08467281

Especialidad del validador: MAGÍSTER ARQUITECTO

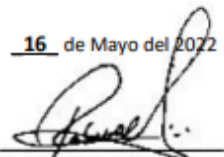
¹ **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

² **Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

16 de Mayo del 2022



Firma de experto informante
Cap. 3133

ANEXO 07: Cuestionario sobre las Características físico – espaciales y la Habitabilidad del espacio público del distrito de Mi Perú

CUESTIONARIO					
Señor usuario: Solicitamos su colaboración tramitando el siguiente cuestionario cuyos resultados pretenden conocer el nivel de las CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES Y LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO en el distrito de Mi Perú.					
Sexo:	M F		Edad:		
ÍTEMS	Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Indiferente	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. ¿Cree Ud. que el ancho de las veredas es suficiente para las actividades comerciales que se realizan por esta zona?					
2. ¿Considera Ud. que las rampas son seguras para su recorrido diario?					
3. ¿Considera Ud. que la señalización es suficiente para evitar los accidentes viales en esta zona?					
4. ¿Siente Ud. que los cruces peatonales en esta zona brindan seguridad entre las personas y vehículos?					
5. ¿Según Ud. los elementos del espacio urbano se encuentran bien iluminados?					
6. ¿Cree Ud. que la imagen urbana de este lugar es atractiva?					
7. ¿Cree Ud. que las veredas continuas favorecen al movimiento peatonal?					
8. ¿Siente Ud. que durante su recorrido peatonal existe la presencia de personal de seguridad?					
9. ¿Considera Ud. que el buen estado del mobiliario urbano favorece al desarrollo de las actividades culturales de la zona?					
10. ¿Considera Ud. que el recorrido de las veredas se encuentran bien iluminadas?					
11. ¿Considera Ud. que la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales?					
12. ¿Según Ud. el inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes?					
13. ¿Según Ud. le parece interesante observar los elementos del espacio público de este sector?					
14. ¿Según Ud. las actividades culturales representan la imagen urbana del sector?					
15. ¿Cree Ud. que el comercio informal dificulta el flujo peatonal?					


ANEXO 08: Guía de entrevista semiestructurada a los funcionarios públicos de la Municipalidad de Mi Perú

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES Y LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL SECTOR G DEL DISTRITO DE MI PERÚ, CALLAO, 2022	GUÍA DE ENTREVISTA
ENTREVISTAS A ESPECIALISTAS	
Extendemos nuestro cordial saludo, somos estudiantes de la Universidad César Vallejo y agradecemos su participación en esta entrevista, dirigida a expertos y especialistas con el objetivo de conocer las opiniones, puntos de vista y sugerencias respecto a las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022, como parte de la tesis.	
ENTREVISTA	
DATOS GENERALES	FECHA:
APELLIDOS Y NOMBRES	
PROFESIÓN	
ESPECIALIDAD	
LUGAR DE TRABAJO	
CARGO	
<p>OBJETIVO 01 Determinar la Percepción del espacio público</p> <p>1. Según su experiencia, ¿Qué opina del confort acústico generado en los espacios públicos? ¿Influye en la salud del peatón? ¿Por qué?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>2. Según su experiencia, ¿Qué nos puede decir sobre el confort visual? ¿Cree que es importante aplicarlo en los espacios públicos? ¿Qué beneficios conlleva aplicarlos? ¿Qué defectos conlleva no aplicarlas? ¿Por qué?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>OBJETIVO 02 Determinar la Estructura urbana Determinar la Seguridad espacial</p> <p>3. Según su conocimiento; ¿Las características de las zonas del espacio público están determinadas por el perfil urbano? ¿Qué problema conlleva no tener zonas bien definidas? ¿Por qué?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>4. Según su experiencia ¿El personal de seguridad es importante? ¿Su ubicación y provisión de los elementos de seguridad es la adecuada? ¿Por qué?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>5. Según su apreciación ¿Que le deja la siniestralidad vial ocurrido en el sector G, específicamente en la Av. Cuzco? ¿En qué medida se pudieron evitar? ¿Tuvo que ver con la infraestructura urbana existente o por factores alternos a ellos? ¿Considera que la pendiente es el punto más crítico de este lugar o el poco conocimiento vial del peatón-vehículo?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>OBJETIVO 03 Determinar la Funcionalidad de la red peatonal Determinar el Paisaje urbano</p> <p>6. Según su apreciación, ¿La movilidad de la red peatonal urbana esta limitada por su infraestructura dentro del espacio público? ¿Por qué?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>7. En base a su conocimiento, ¿Considera que el interés visual es importante dentro del espacio público? ¿El tipo de actividades que se realizan fortalecen este vínculo? ¿La movilidad peatonal ayuda a la imagen urbana? ¿Por qué?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">Gracias por su colaboración</p>	

ANEXO 09: Guía de entrevista semiestructurada a los pobladores del sector G del distrito de Mi Perú


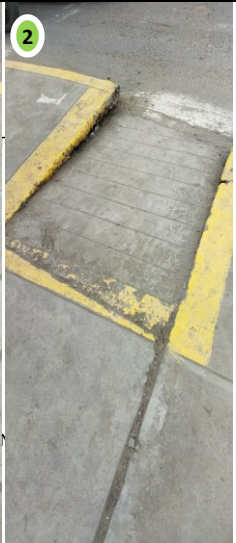

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	
CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES Y LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL SECTOR G DEL DISTRITO DE MI PERÚ, CALLAO, 2022	GUÍA DE ENTREVISTA
ENTREVISTAS A LOS POBLADORES DE LA ZONA DE ESTUDIO	
Extendemos nuestro cordial saludo, somos estudiantes de la Universidad César Vallejo y agradecemos su participación en esta entrevista como parte de nuestra tesis, dirigida al poblador con el objetivo de conocer las opiniones, puntos de vista y sugerencias respecto a las Características físico-espaciales y la Habitabilidad del espacio público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022.	
ENTREVISTA	
DATOS GENERALES	FECHA:
APELLIDOS Y NOMBRES	
EDAD	
OCUPACIÓN	
OBJETIVO 01 Determinar la Percepción del espacio público	
1. Según Ud, ¿Qué opina del ruido que se genera en el espacio público? ¿Influye en su salud? ¿Qué nos puede comentar sobre ello?	
2. Siente Ud. comodidad visual en el recorrido que realiza?	
OBJETIVO 02 Determinar la Estructura urbana Determinar la Seguridad espacial	
3. Según su apreciación; ¿El mercado, colegios, la plaza cívica, locales comerciales, etc., se dieron por un planeamiento de ordenamiento territorial? ó ¿Creció a través del tiempo?	
4. ¿Ud. siente seguridad al transitar en esta zona? ¿Qué sensación le deja recorrer estos lugares?	
5. ¿Se siente Ud. seguro al transitar por la Av. Cuzco? ¿Qué opina de los accidentes viales ocurridos en esta avenida?	
Gracias por su colaboración	

ANEXO 10. Fichas documentales

FICHA DOCUMENTAL																
CATEGORÍAS: INFRAESTRUCTURA PEATONAL	SUBCATEGORÍAS: CONDICIONES DE LAS RAMPAS	<h3 style="margin: 0;">N° DE FICHAS; 01</h3>														
TERMINO: Medida reglamentaria de circulación																
<p>TÍTULO: CONDICIONES GENERALES DE ACCESIBILIDAD Y FUNCIONALIDAD</p> <p>CAPÍTULO II SUB-CAPÍTULO I</p> <p>NORMA: LA NORMA TÉCNICA A.120 Artículo 6: Características de diseño en rampas y escaleras</p> <p>El ancho mínimo de una rampa debe ser de 1.00 m, incluyendo pasamanos y/o barandas, medido entre las caras internas de los paramentos que la limitan, o la sección de la rampa en ausencia de paramentos. Las rampas de longitud mayor de 3.00 m. deben contar con parapetos o barandas en los lados libres, y pasamanos en los lados confinados. Los pasamanos y/o barandas deben ocupar como máximo el 15 % del ancho de la rampa.</p> <p>La rampa, según la diferencia de nivel debe cumplir con la pendiente máxima, de acuerdo al siguiente cuadro.</p>		 <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="font-size: small;">DIFERENCIAS DE NIVEL PENDIENTE MÁXIMA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="font-size: x-small;">Hasta 0.25 m.</td> <td style="font-size: x-small;">12 %</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">De 0.26 m hasta 0.75 m.</td> <td style="font-size: x-small;">10 %</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">De 0.76 m. hasta 1.20 m.</td> <td style="font-size: x-small;">8 %</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">De 1.21 m. hasta 1.80 m.</td> <td style="font-size: x-small;">6 %</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">De 1.81 m. hasta 2.00 m.</td> <td style="font-size: x-small;">4 %</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">De 2.01 m. a más</td> <td style="font-size: x-small;">2 %</td> </tr> </tbody> </table>	DIFERENCIAS DE NIVEL PENDIENTE MÁXIMA		Hasta 0.25 m.	12 %	De 0.26 m hasta 0.75 m.	10 %	De 0.76 m. hasta 1.20 m.	8 %	De 1.21 m. hasta 1.80 m.	6 %	De 1.81 m. hasta 2.00 m.	4 %	De 2.01 m. a más	2 %
DIFERENCIAS DE NIVEL PENDIENTE MÁXIMA																
Hasta 0.25 m.	12 %															
De 0.26 m hasta 0.75 m.	10 %															
De 0.76 m. hasta 1.20 m.	8 %															
De 1.21 m. hasta 1.80 m.	6 %															
De 1.81 m. hasta 2.00 m.	4 %															
De 2.01 m. a más	2 %															

FICHA DOCUMENTAL		
CATEGORIAS: FUNCIONALIDAD DE LA RED PEATONAL	SUBCATEGORIAS: ACCESIBILIDAD	<h3 style="margin: 0;">N° DE FICHAS; 02</h3>
TERMINO: Medida reglamentaria de circulación		
<p>TÍTULO: CONDICIONES GENERALES DE ACCESIBILIDAD Y FUNCIONALIDAD</p> <p>CAPÍTULO II DISEÑO DE VÍAS</p> <p>NORMA: LA NORMA TÉCNICA GH.020 Accesibilidad: La condición de acceso que presta la infraestructura urbanística y edificatoria para facilitar la movilidad y el desplazamiento autónomo de las personas en condiciones de seguridad.</p> <p>Artículo 8: Las secciones de las vías locales principales y secundarias, se diseñan de acuerdo al tipo de Habilitación urbana, en base a los siguientes módulos: siendo de 1.20m en vías locales secundarias y de 1.80m en vías locales principales para áreas de vivienda, siempre moduladas con una dimensión de 0.60m.</p>		

ANEXO 11. Fichas de observación fotográfica

FICHA DE OBSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL							
La ficha de observación corresponde al estado actual de la vereda y rampas en específico, comprende a su vez de la presencia de los elementos existentes dentro de ella, ej. si hay existencia de señalización.							1
TIPOLOGÍA 01: ACERA CON POCO TRÁNSITO							
ESTADO DE LA SUPERFICIE DE ACERA				ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA RAMPA			
1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO	DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE A: CONTINUO B: DISCONTINUO C: INEXISTENTE	1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO	DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE A: < o igual a 12% B: Hasta el 15% C: > al 15%
80%	15%	5%		80%	15%	5%	
DESCRIPCIÓN X	B	C		DESCRIPCIÓN X	B	C	
ANCHO DE LA VEREDA			1.20mt a 1.50mt	ANCHO DE LA RAMPA ¿Cuenta con rampa?		1.00 m Sí	
LINDERO : Colegio Manuel Seonae Corrales				HORA : 11:32 am			
FECHA : 30 de abril del 2022				AVENIDA : Av. Cuzco			
ANÁLISIS DE LA ZONA DE ESTUDIO							
ÁREAS (m2)				CROQUIS DE LA ZONA DE ESTUDIO			
PUNTOS CRÍTICOS	●	●	●				
PUNTO 1	872.304	163.557	54.519				
FOTOS DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN				SEÑALIZACIÓN			
				CANTIDAD			
				Terreno en estado natural	■	1202.88m2	
		Semáforos vehiculares		■	0		
		Semáforos peatonales		■	0		
		Cruces peatonales a nivel		■	4		
<p>NOTAS</p> <p>El estado de la superficie tanto de las aceras como de las rampas en la avenida Cuzco, se encuentran en buen estado de conservación con un 80%; por otra parte el 20% restante viene a ser el estado deplorable de las aceras y rampas. Además esta avenida no es muy transitada debido a que las personas se sienten temerosas de transitar por este lugar donde a menudo suceden accidentes ocasionando la muerte de las personas, las vías presentan baches lo que agrava mas la situación de la siniestralidad vial. El estado de conservación de las pinturas de las señalizaciones horizontales son malas, así mismo no presenta semaforización en los cruces peatonales; todas estas características en bajas condiciones afecta al libre tránsito de las personas.</p>							

FICHA DE OBSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL

La ficha de observación corresponde al estado actual de la vereda y rampas en específico, comprende a su vez de la presencia de los elementos existentes dentro de ella, ej. si hay existencia de señalización.

2

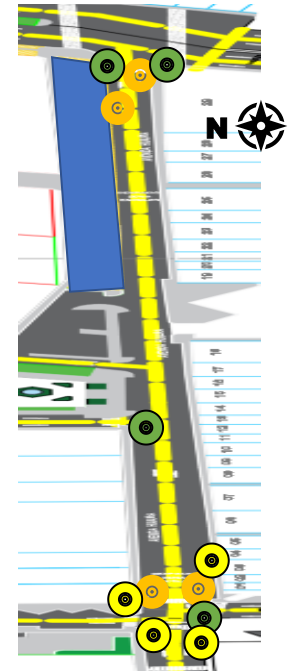
TIPOLOGÍA 01: ACERA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN

ESTADO DE LA SUPERFICIE DE ACERA				ESTADO DE LA PENDIENTE DE LA RAMPA			
1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO	DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE A: CONTINUO B: DISCONTINUO C: INEXISTENTE	1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO	DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE A: < o igual a 12% B: Hasta el 15% C: > al 15%
70%	20%	10%		70%	20%	10%	
DESCRIPCIÓN X	B	C		DESCRIPCIÓN X	B	C	
ANCHO DE LA VEREDA			1.50mt a 2.00mt	ANCHO DE LA RAMPA ¿Cuenta con rampa?		1.00 m Sí	
LINDERO : Plaza Pública				HORA : 12:36 pm			
FECHA : 30 de abril del 2022				AVENIDA : Av. Huaura			

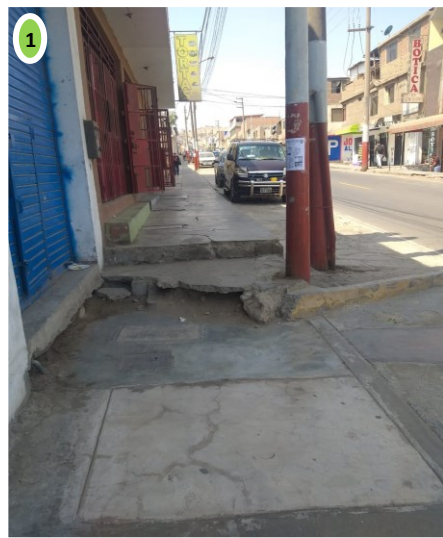
ANÁLISIS DE LA ZONA DE ESTUDIO

ÁREAS (m2)			
PUNTOS CRÍTICOS	●	●	●
PUNTO 1	1226.925	350.55	175.275

CROQUIS DE LA ZONA DE ESTUDIO



FOTOS DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN



SEÑALIZACIÓN

CANTIDAD		
Terreno en estado natural		1336.89m2
Semáforos vehiculares		4
Semáforos peatonales		4
Cruces peatonales a nivel		4



NOTAS

El estado de la superficie tanto de las aceras como de las rampas en la avenida Huaura, se encuentran en buen estado de conservación con un 70%; por otra parte el 30% restante viene a ser el estado deplorable de las aceras y rampas. Además esta avenida es muy transitada debido a que se encuentra la plaza cívica, lugar de esparcimiento y recreación recientemente creado por lo que las condiciones de esta plaza son favorables y es atractivo para muchas personas, por otra parte algunas partes de las vías presentan baches por lo que es notorio el descuido de las autoridades para estas avenidas. Presenta un espacio de terreno lo suficientemente grande en estado natural, lo que lleva a la conclusión de que esa polvareda afecta a la salud pública.

FICHA DE OBSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL

La ficha de observación corresponde al estado actual de la vereda y rampas en específico, comprende a su vez de la presencia de los elementos existentes dentro de ella, ej. si hay existencia de señalización.

3

TIPOLOGÍA 03: ACERA SOBREUTILIZADA

ESTADO DE LA SUPERFICIE DE ACERA			DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE	ESTADO DE LA PENDIENTE DE LA RAMPA			DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE
1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO		1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO	
60%	20%	20%	A: CONTINUO B: DISCONTINUO C: INEXISTENTE	60%	20%	20%	A: < o igual a 12% B: Hasta el 15% C: > al 15%
DESCRIPCIÓN A	X	C		DESCRIPCIÓN A	X	C	
ANCHO DE LA VEREDA			1.50mt a 2.00mt	ANCHO DE LA RAMPA ¿Cuenta con rampa?			1.00 m Sí

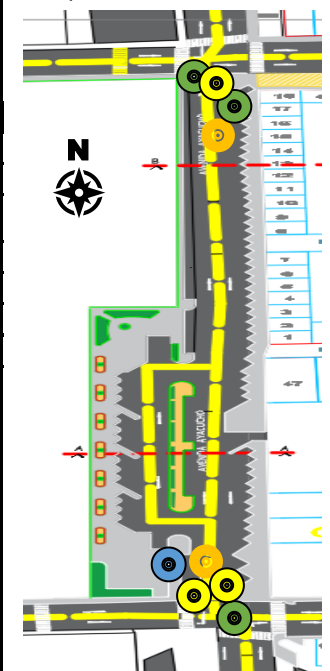
LINDERO : **Municipalidad distrital de Mi Perú**
 FECHA : **01 de mayo del 2022**

HORA : **16 : 06 am**
 AVENIDA : **Av. Ayacucho**

ANÁLISIS DE LA ZONA DE ESTUDIO

ÁREAS (m2)			
PUNTOS CRÍTICOS	●	●	●
PUNTO 1	1 258.728	419.576	419.576

CROQUIS DE LA ZONA DE ESTUDIO



FOTOS DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN



SEÑALIZACIÓN

		CANTIDAD	
Cant. De casetas de seguridad	■	1	
Semáforos vehiculares	■	2	
Semáforos peatonales	■	4	
Cruces peatonales a nivel	■	2	



NOTAS

El estado de la superficie tanto de las aceras como de las rampas en la avenida Ayacucho, se encuentran en buen estado de conservación con un 60%; por otra parte el 20% restante viene a ser el estado regular de las aceras y rampas. Además esta avenida por ser una zona netamente comercial se encuentra muy congestionada debido mas que todo al comercio informal, ya que estas personas no respetan el espacio público y lo invaden dejándolo en malas condiciones para habitarlo, por otra parte algunas partes del tramo presentan montículos de basura, contaminando así el medio ambiente, ya que e mercado colinda con esta avenida dejando notar que las autoridades no hacen un buen trabajo de seguridad y cuidado al medio ambiente y por lo tanto esto repercute al confort de las personas y por ende a su salud.

FICHA DE OBSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL

La ficha de observación corresponde al estado actual de la vereda y rampas en específico, comprende a su vez de la presencia de los elementos existentes dentro de ella, ej. si hay existencia de señalización.

4

TIPOLOGÍA 04: ACERA CONSERVADA

ESTADO DE LA SUPERFICIE DE ACERA				ESTADO DE LA PENDIENTE DE LA RAMPA			
1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO	DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE A: CONTINUO B: DISCONTINUO C: INEXISTENTE	1 BUENO	2 REGULAR	3 MALO	DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE A: < o igual a 12% B: Hasta el 15% C: > al 15%
50%	30%	20%		50%	30%	20%	
DESCRIPCIÓN A	✗	C		DESCRIPCIÓN A	✗	C	
ANCHO DE LA VEREDA			1.20mt a 2.00mt	ANCHO DE LA RAMPA ¿Cuenta con rampa?			1.00 m Sí

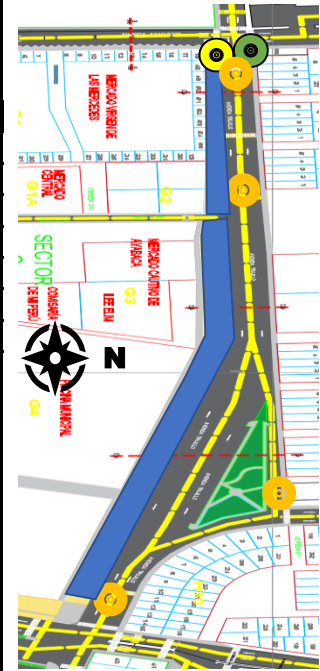
LINDERO : **Cancha sintética municipal**
FECHA : **01 de mayo del 2022**

HORA : **16 : 33 pm**
AVENIDA : **Av. Trujillo**

ANÁLISIS DE LA ZONA DE ESTUDIO

ÁREAS (m2)			
PUNTOS CRÍTICOS	●	●	●
PUNTO 1	1 093.935	656.361	437.574

CROQUIS DE LA ZONA DE ESTUDIO

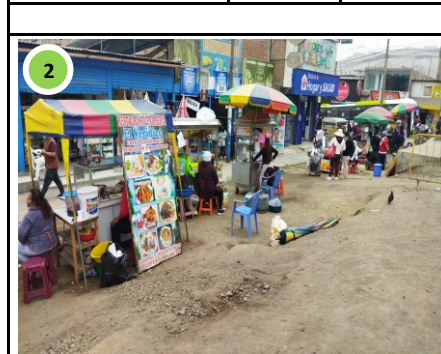


FOTOS DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN



SEÑALIZACIÓN

CANTIDAD		
Terreno en estado natural	■	3819.38m2
Semáforos vehiculares	■	1
Semáforos peatonales	■	3
Cruces peatonales a nivel	■	1



NOTAS

El estado de la superficie tanto de las aceras como de las rampas en la avenida Trujillo, se encuentran en buen estado de conservación con un 50%; por otra parte el 30% restante viene a ser el estado regular de las aceras y rampas y el 20% está en mal estado. Además esta avenida por ser una zona netamente comercial se encuentra muy congestionada debido mas que todo al comercio informal, el espacio público se encuentra totalmente desordenado y sucio, lo cual genera un disgusto al transitar por este tramo de la avenida Trujillo, por otro lado, este tramo presenta gran área en estado natural, lo cual genera polvareda y es dañino para la salud de los pobladores contaminando así el medio ambiente, precisando que toda esta parte colinda con el mercado y comercio zonal.

TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

La ficha de observación corresponde a la tipología del espacio público de las avenidas correspondientes, especificando las variedades de usos, función, congestión y delimitadores espaciales; tanto de las actividades económicas y sociales que existen en cada una de ellas.

5

Tramo 01 : Av. Cuzco

Tramo 02

Tramo 03

Tramo 04

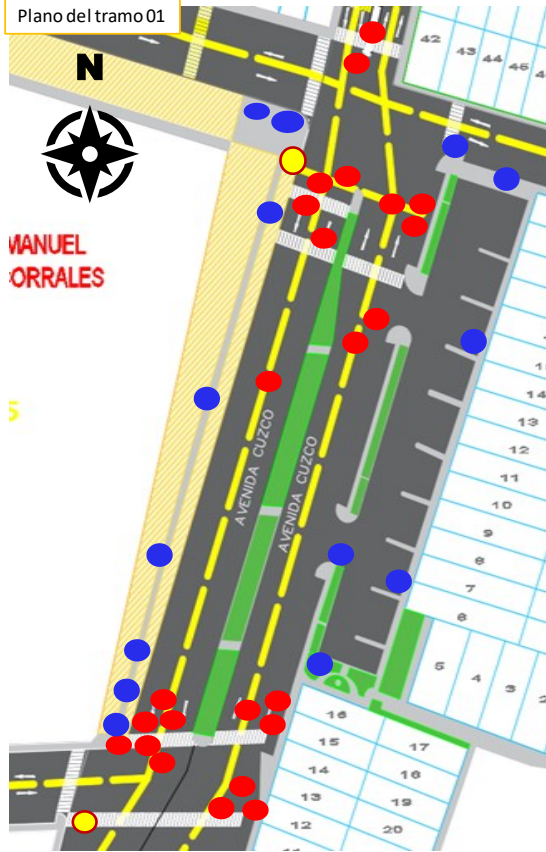
TIPOS DE ESPACIO POR USO (% respecto al área total)

	1	2	3	Total	1	2	3	Total	1	2	3	Total		
	(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)		(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)		(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)			
Peatonal	11.00%	0.52%	0%	11.52%	Vegetación	7.54%	0%	0%	7.54%	Espacio mixto	12.71%	0%	0%	12.71%
Vehicular	30.00%	38.23%	0%	68.23%	Uso animal	0%	0%	0%	0%	Otro	0%	0%	0%	0%

CONGESTIÓN (% área total)

Área congestionada	Área no congestionada	Área no útil	%
67	33	0	

	Área congestionada (%)		Área congestionada
Personas	15	Comercio	10
Vehículos motorizados	42	Vehículos no motorizados	0



SIMBOLOGÍA

● (Amarillo)	Señalética
● (Gris)	Espacio peatonal
--- (Amarillo)	Espacio vehicular
● (Verde)	Espacio de vegetación
● (Azul)	Congestión de personas
● (Rojo)	Congestión por vehículos

NOTAS

Existe gran congestión de personas y vehículos, especialmente en horarios punta, que consideramos de 7 a 8 am., la congestión en esta avenida es de 67%, considerando un 15% de congestión de personas, un 42% de vehículos y un 10% de comercio. La congestión de personas se da en los cruces peatonales, siendo estos la intersección de la Av. Cuzco con la Av. Trujillo y la intersección de la Av. Cuzco con la Av. Huaura; la congestión de autos se da principalmente en el cruce con la Huaura, justo donde se ubican los semáforos vehiculares. Por otra parte, la congestión de vehículos en los cruces de esta avenida mayormente son de mototaxistas que no respetan la seguridad tanto de ellos mismos como de los transeúntes, y lo que es más preocupante es que esta avenida tiene una pendiente muy elevada lo cual genera accidentes con frecuencia, llevándose la vida de los peatones, generándoles este tramo una sensación de inseguridad. Asimismo, la disposición del espacio esta relegado al vehículo con un 68.23% de esta Av., dejándole al transeúnte un 11.52% y un 7.54% al área verde, teniendo en cuenta que esta avenida es colectora.

TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

La ficha de observación corresponde a la tipología del espacio público de las avenidas correspondientes, especificando las variedades de usos, función, congestión y delimitadores espaciales; tanto de las actividades económicas y sociales que existen en cada una de ellas.

6

Tramo 01 :

Tramo 02: **Av. Huaura**

Tramo 03

Tramo 04

TIPOS DE ESPACIO POR USO (% respecto al área total)

	1	2	3	Total		1	2	3	Total
	(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)			(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)	
Peatonal	15.00%	7.82%	0%	22.82%	Vegetación	0.42%	0%	0%	0.42%
Vehicular	50.00%	9.35%	0%	59.35%	Uso animal	0%	0%	0%	0%
					Espacio mixto	5.00%	2.41%	10.00%	17.41%
					Otro	0%	0%	0%	0%

CONGESTIÓN (% área total)

Área congestionada	Área no congestionada	Área no útil	%
73	27	0	

	Área congestionada (%)		Área congestionada
Personas	19	Comercio	16
Vehículos motorizados	38	Vehículos no motorizados	0



Tipos de espacio por uso



Fuente: Google Maps

Tipos de espacio por congestión

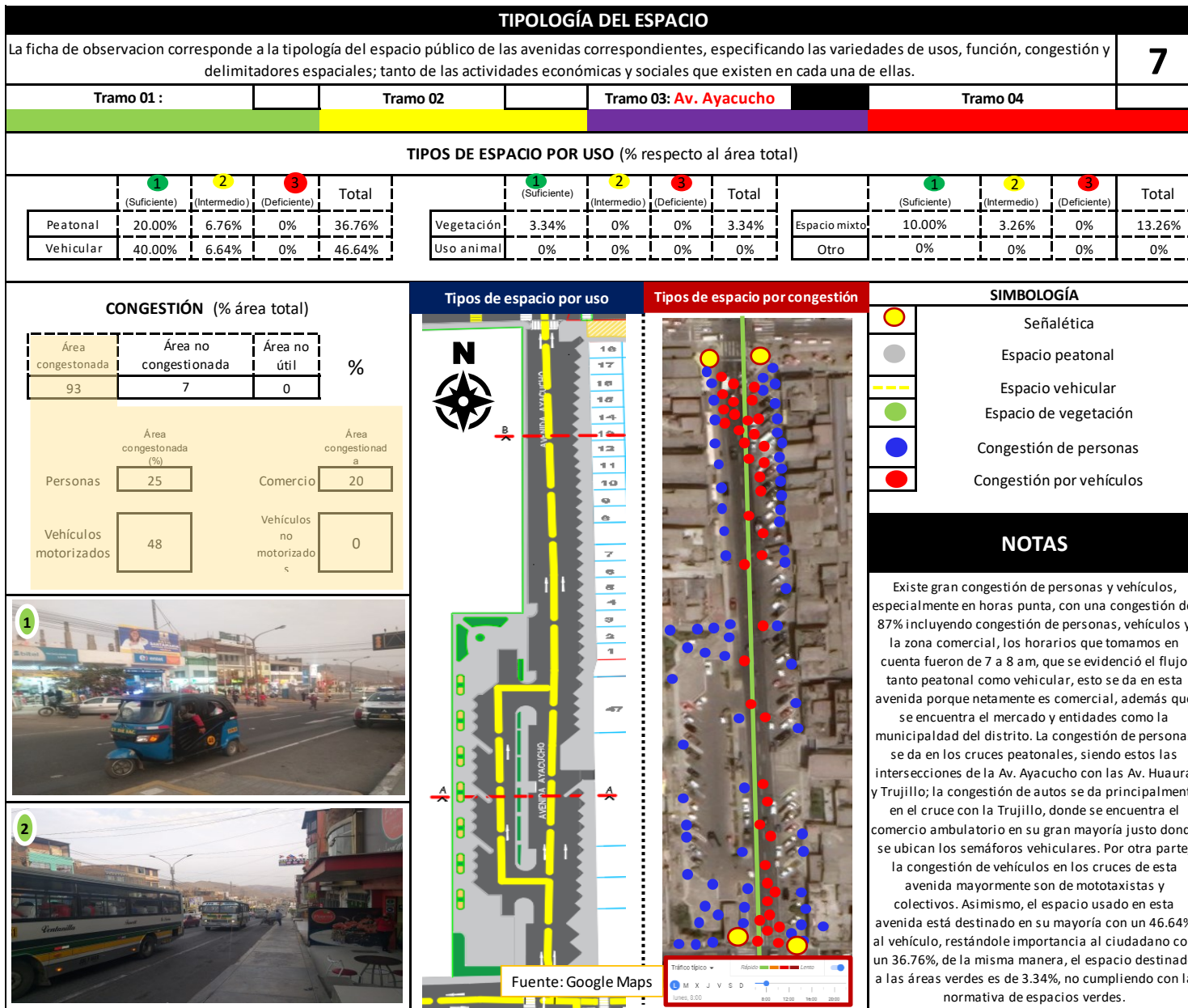


SIMBOLOGÍA

- Señalética
- Espacio peatonal
- Espacio vehicular
- Espacio de vegetación
- Congestión de personas
- Congestión por vehículos

NOTAS

Existe gran congestión de personas y vehículos, especialmente en horas punta, con una congestión del 73% incluyendo congestión de personas, vehículos y la zona comercial, los horarios que tomamos en cuenta fueron de 7 a 8 am, que son donde las mototaxis están en correteadera debido al horario escolar. La congestión de personas se da en los cruces peatonales, siendo estos la intersección de la Av. Cuzco con la Av. Huaura y la intersección de la Av. Ayacucho con la Av. Huaura; la congestión de autos se da principalmente en el cruce con la Cuzco, donde se encuentran los colegios Manuel Seoane corrales y el colegio Fé y Alegria, justo donde se ubican los semáforos vehiculares. Por otra parte, la congestión de vehículos en los cruces de esta avenida mayormente son de mototaxistas. Asimismo, el espacio usado en esta avenida está destinado en su mayoría con un 59.35% al vehículo, restándole importancia al ciudadano con un 22.82%, de la misma manera, el espacio destinado a las áreas verdes es de 0.42%, no cumpliendo con la normativa de espacios verdes.



TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

La ficha de observación corresponde a la tipología del espacio público de las avenidas correspondientes, especificando las variedades de usos, función, congestión y delimitadores espaciales; tanto de las actividades económicas y sociales que existen en cada una de ellas.

8

Tramo 01 :

Tramo 02

Tramo 03

Tramo 04: **Av. Trujillo**

TIPOS DE ESPACIO POR USO (% respecto al área total)

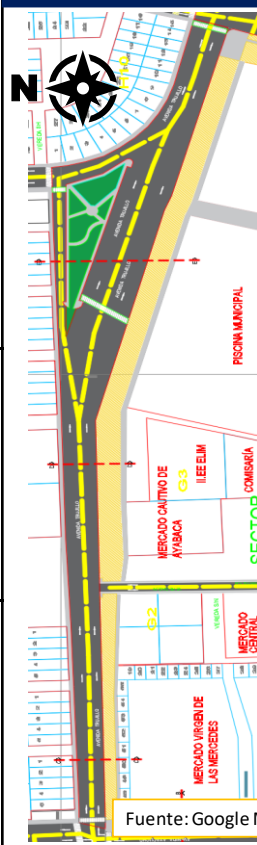
	1	2	3	Total		1	2	3	Total		1	2	3	Total
	(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)			(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)			(Suficiente)	(Intermedio)	(Deficiente)	
Peatonal	7.00%	3.01%	3%	14.01%	Vegetación	4.98%	0%	0%	4.98%	Espacio mixto	5.00%	7.28%	12.17%	24.45%
Vehicular	40.00%	16.56%	0%	56.56%	Uso animal	0%	0%	0%	0%	Otro	0%	0%	0%	0%

CONGESTIÓN (% área total)

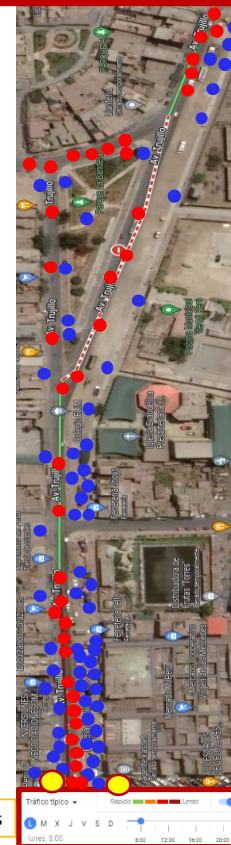
Área congestionada	Área no congestionada	Área no útil	%
87	13	0	

	Área congestionada (%)	Área congestionada
Personas	25	Comercio 14
Vehículos motorizados	48	Vehículos no motorizados 0

Tipos de espacio por uso



Tipos de espacio por congestión



SIMBOLOGÍA

- Señalética
- Espacio peatonal
- Espacio vehicular
- Espacio de vegetación
- Congestión de personas
- Congestión por vehículos

NOTAS

Existe gran congestión en esta Av., especialmente en horas punta, con una congestión del 93% incluyendo congestión de personas, vehículos y la zona comercial, los horarios que tomamos en cuenta fueron de 12 a 1 pm, que se evidenció el flujo tanto peatonal como vehicular, esto se da en esta avenida porque presenta tanto comercio informal como formal, además que se encuentra el mercado, colegios y la piscina municipal. La congestión de personas se da en los cruces peatonales, siendo estos las intersecciones de la Av. Trujillo con las Av. Ayacucho y Cuzco; la congestión de autos se da principalmente en el cruce con la Ayacucho, donde se encuentra el comercio ambulante en su gran mayoría justo donde se ubican los semáforos vehiculares y peatonales. Por otra parte, la congestión de vehículos en los cruces de esta avenida mayormente son de mototaxistas y colectivos. Asimismo, el espacio usado en esta avenida está destinado en su mayoría con un 56.56% al vehicular, restándole importancia al peatón con un 14.01%, de la misma manera, el espacio destinado a las áreas verdes es deficiente con un 4.98%.



Fuente: Google Maps

TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

La ficha de observación corresponde a la tipología del espacio público de las avenidas correspondientes, especificando las variedades de usos, función, congestión y delimitadores espaciales; tanto de las actividades económicas y sociales que existen en cada una de ellas.

9

Tramo 01 : Av. Cuzco	Tramo 02	Tramo 03	Tramo 04
-----------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

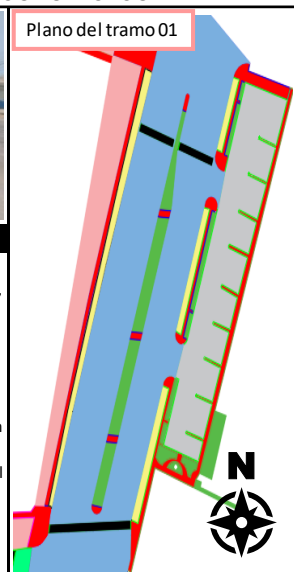
TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN (% respecto al área total)					
	1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% total	m2
Vereda	9.62%	2.22%	0.55%	12.39%	1090.38
Cruce	0.00%	1.34%	0.47%	1.81%	158.92
Calzada	40.15%	11.73%	0.75%	52.63%	4630.68
Berma	3.84%	2.06%	0.00%	5.90%	518.41
Estacionamiento	15.95%	1.59%	0.00%	17.54%	1543.24
Parque/plaza				**	**
Runnig vía				**	**
Paseo				**	**
Otro	0.00%	0.00%	9.73%	9.73%	856.20
Total	69.56%	18.94%	11.50%	100.00%	8797.83

DELIMITADORES ESPACIALES (% respecto al área total)					
	1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% Total	m2
De flujo peatonal	10.13%	0.97%		11.10%	1006.06
De flujo vehicular	72.93%	1.97%		74.90%	6790.05
Protección y cierre	3.89%	2.43%	2.88%	9.20%	834.27
Berma central	3.88%	0.92%		4.80%	434.56
De área				**	**
otros				**	**
Total	90.83%	6.29%	2.88%	100.00%	9064.94

TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN



TE-01



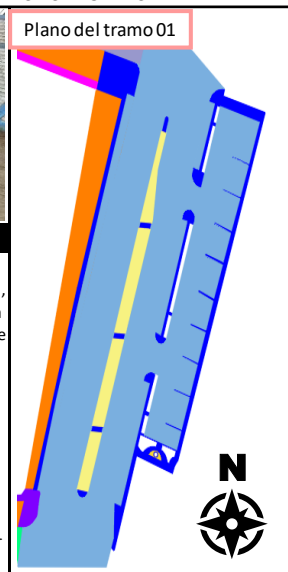
NOTAS

Los tipos de espacio por función que presenta este sector se compone de vereda, cruces peatonales, calzada, estacionamiento y un área en estado natural sin función (otro); se observó que la avenida Cuzco exhibe vereda a ambos lados con un 12.39% del área total, sin embargo, la calzada contiene más área con un 52.63%. Asimismo, la berma central presenta un 5.90%, se puede apreciar que el espacio de estacionamiento no cumple su función como tal, ya que los micros de la empresa JV, lo utilizan como cochera, no dejándole el espacio a los autos.

DELIMITACIONES ESPACIALES



TE-02



NOTAS

Los delimitadores en la Av. Cuzco viene a ser la berma central que divide las dos vías, sin embargo en algunos tramos esta berma se encuentra en mal estado con un 0.92% de estado regular, y también están incluidas las aceras, que son elementos de soporte urbano. Por otra parte, el área en estado natural al costado del colegio Manuel Seoane Corrales, aún sin tratamiento con un estado regular de 2.43% que delimita con las aceras, es un protector para la seguridad de las personas y en específico los escolares que circulan diariamente por ahí.



TE-03

SIMBOLOGÍA	
█	Vereda
█	Cruce
█	Calzada
█	Estacionamiento
█	Berma
█	Otro
Total	8 797.83 m2



TE-04

SIMBOLOGÍA	
█	Delimitador por flujo peatonal
█	Delimitador por flujo vehicular
█	Delimitador por elementos de protección y cierre
█	Berma
Total	9 064.94 m2



TE-05



TE-06

TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

La ficha de observación corresponde a la tipología del espacio público de las avenidas correspondientes, especificando las variedades de usos, función, congestión y delimitadores espaciales; tanto de las actividades económicas y sociales que existen en cada una de ellas.

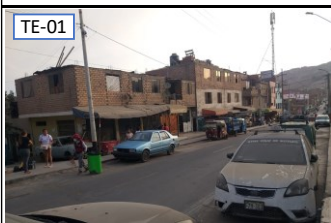
10

Tramo 01	Tramo 02: Av. Huaura	Tramo 03	Tramo 04
----------	-----------------------------	----------	----------

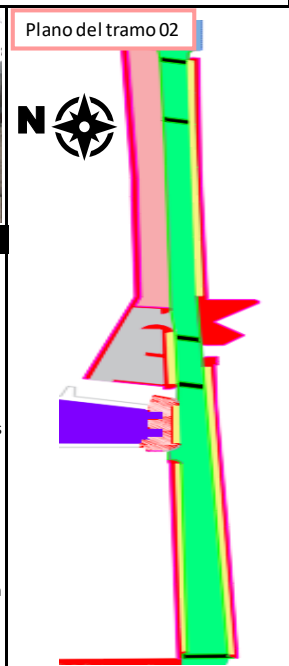
TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN (% respecto al área total)					
	1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% total	m2
Vereda	9.05%	4.58%	1.37%	15.00%	1537.25
Cruce	0.85%	0.12%	0.21%	1.18%	121.18
Calzada	28.05%	2.48%		30.53%	3127.07
Berma	3.84%	2.06%		6.74%	690.52
Estacionamiento	15.95%	1.59%		5.93%	607.34
Parque/plaza				27.57%	2824.15
Runnig vía				**	**
Paseo				**	**
Otro			9.73%	13.05%	1336.89
Total	57.74%	10.83%	11.31%	100.00%	10244.40

DELIMITADORES ESPACIALES (% respecto al área total)					
	1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% Total	m2
De flujo peatonal	19.54%	4.71%		24.25%	1725.50
De flujo vehicular	45.85%	11.11%		56.96%	4052.63
Protección y cierre	5.75%	3.25%	9.79%	18.79%	1336.89
Berma				**	**
De área				**	**
otros				**	**
Total	71.14%	19.07%	9.79%	100.00%	7115.02

TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN



TE-01



NOTAS

Los tipos de espacio por función que presenta esta Av. consta de veredas, calzadas, cruces peatonales, estacionamiento, colinda con la plaza pública y un área en estado natural sin función (otro); se evidencia que la función de las veredas es regular con respecto al área de tránsito que requieren las personas y esto ocasiona que caminen por la pista, sin embargo, la calzada contiene más área con un 30.53%, lo contrario a las aceras con un 15%. Asimismo, la función que tienen estos elementos en la Av. Huaura presentan deficiencia con un 11.31%, un nivel intermedio de 10.83% y suficiente con 57.74%, lo que indica que esta Av., a pesar de las deficiencias, se respetaron en su mayoría los parámetros urbanísticos.

DELIMITACIONES ESPACIALES



TE-02



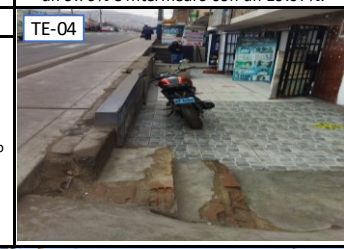
NOTAS

Los delimitadores en la Av. Huaura están presentes pero con tratamiento deficiente, esto se visualiza en la figura TE-02; ya que, al no tratar el espacio pierde su función y por lo tanto, no delimita claramente los espacios, es decir, al colindar con el colegio Manuel Seoane, al momento de que los escolares salgan de sus clases se encontrarán con este espacio que separa la calzada del colegio, y es evidente que es un retro para amortiguar los posibles peligros que pudieran ocasionarse de no existir, sin embargo, el área por no estar tratada no se puede tener una lectura clara de los delimitadores espaciales. En cuanto a la deficiencia de los delimitadores espaciales en la Av. Huaura, corresponde a un 9.79% e intermedio con un 19.07%.



TE-03

SIMBOLOGÍA	
■	Vereda
■	Cruce
■	Calzada
■	Estacionamiento
■	Berma
■	Otro
■	Plaza



TE-04

SIMBOLOGÍA	
■	Delimitador por flujo peatonal
■	Delimitador por flujo vehicular
■	Delimitador por elementos de protección y cierre
■	Berma
Total	9 064.94 m2



TE-05

TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

La ficha de observación corresponde a la tipología del espacio público de las avenidas correspondientes, especificando las variedades de usos, función, congestión y delimitadores espaciales; tanto de las actividades económicas y sociales que existen en cada una de ellas.

11

Tramo 01	Tramo 02	Tramo 03: Av. Ayacucho	Tramo 04
----------	----------	------------------------	----------

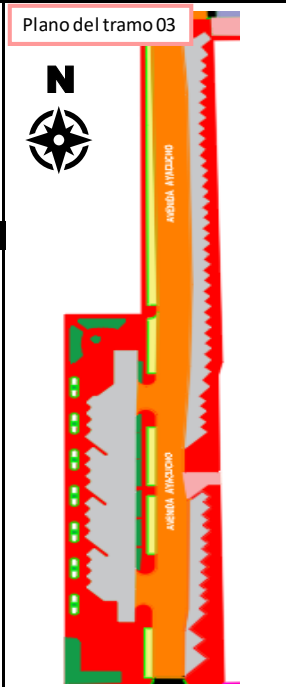
TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN (% respecto al área total)						DELIMITADORES ESPACIALES (% respecto al área total)					
	1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% total	m2		1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% Total	m2
Vereda	15.26%	6.78%	16.80%	38.84%	2097.88	De flujo peatonal	39.58%	0.54%		40.12%	2135.92
Cruce	0.50%	0.30%		0.80%	42.96	De flujo vehicular	59.73%	0.15%		59.88%	3187.64
Calzada	28.09%	0.70%		28.79%	1555.11	Protección y cierre					
Berma	3.84%	1.40%		5.24%	282.79	Berma central					
Estacionamiento	19.26%	5.31%		24.57%	1326.80	De área					
Parque/plaza				**	**	otros					
Runnig vía				**	**	Total	99.31%	0.69%	0.00%	100.00%	5323.56
Paseo				**	**						
Otro	1.76%			1.76%	95.24						
Total	68.71%	14.49%	16.80%	100.00%	5400.78						

TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN	DELIMITACIONES ESPACIALES
-----------------------------	---------------------------



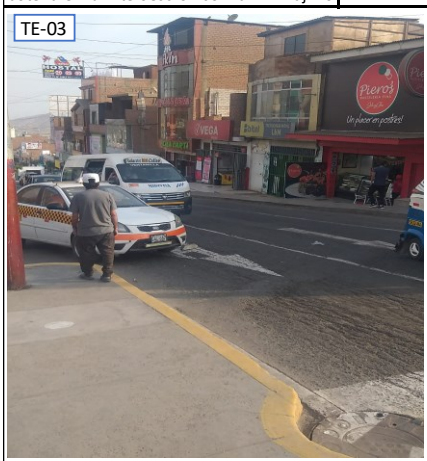
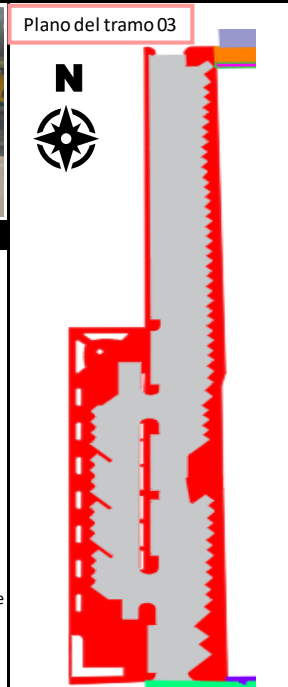
NOTAS

La tipología de espacio por función que presenta esta Av. consta de veredas, calzadas, cruces peatonales, estacionamiento; se evidencia que la función de las veredas es deficiente con un 16.80%, un nivel intermedio con un 6.78%, esto demuestra que las veredas no sólo cumplen la única función que deberían cumplir, que es el libre tránsito, sino que, lo ocupan otras funciones como la del comercio ambulante y perjudica que la circulación sea fluida, donde las personas caminan por la calzada arriesgando sus vidas; la calzada de igual manera, con un nivel intermedio de 0.70%, la usan como paraderos de colectivos, lo cual perjudica el libre tránsito del transporte público y demás vehículos, haciendo un cuello de botella en la intersección con la Av. Trujillo



NOTAS

Los delimitadores en la Av. Ayacucho están presentes en su mayoría sin embargo, en algunos tramos se encuentran inexistentes llegando a perjudicar la circulación peatonal, donde incluso se evidencia un botadero de basura interrumpiendo la lectura del espacio; asimismo, el espacio para la zona de descarga del mercado no está delimitado espacialmente, creando un tráfico y cuello de botella, perjudicando a la salud de las personas por las emisiones de ruido emitido por el claxon, asimismo esta avenida es una de las principales y la más usada para salir del distrito hacia otro, mas no existe un paradero que respete el confort de los transeúntes, poniendo en riesgo su seguridad ya que no lo delimita en el espacio físico.



SIMBOLOGÍA

	Vereda
	Cruce
	Calzada
	Estacionamiento
	Berma
	Otro
Total	5 400.78 m2



SIMBOLOGÍA

	Delimitador por flujo peatonal
	Delimitador por flujo vehicular
	Delimitador por elementos de protección y cierre
	Berma
Total	5 323.56 m2



TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

La ficha de observación corresponde a la tipología del espacio público de las avenidas correspondientes, especificando las variedades de usos, función, congestión y delimitadores espaciales; tanto de las actividades económicas y sociales que existen en cada una de ellas.

12

Tramo 01	Tramo 02	Tramo 03	Tramo 04: Av. Trujillo
----------	----------	----------	------------------------

TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN (% respecto al área total)					
	1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% total	m2
Vereda	8.25%	1.25%	4.47%	13.97%	2187.87
Cruce	0.59%	0.20%	0.20%	0.99%	155.23
Calzada	35.92%	15.50%	-	51.42%	8051.28
Berma	3.91%	0.36%	-	4.27%	668.27
Estacionamiento	-	-	-	**	**
Parque/plaza	2.08%	2.88%	-	4.96%	777.36
Runnig vía	-	-	-	**	**
Paseo	-	-	-	**	**
Otro	1.98%	-	22.41%	24.39%	3819.38
Total	52.73%	20.19%	27.08%	100.00%	15659.39

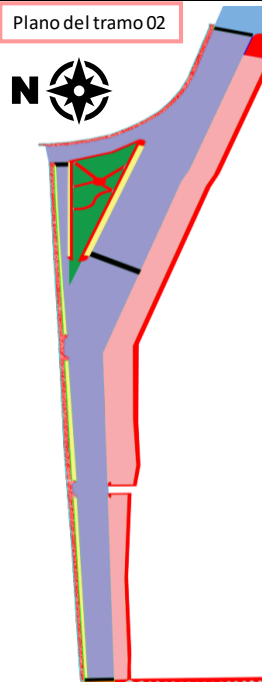
DELIMITADORES ESPACIALES (% respecto al área total)					
	1 (suficiente)	2 (intermedio)	3 (deficiente)	% Total	m2
De flujo peatonal	8.92%	5.98%	-	14.90%	2206.73
De flujo vehicular	40.82%	18.50%	-	59.32%	8788.31
Protección y cierre	-	0.85%	24.93%	25.78%	3818.15
Berma central	-	-	-	-	-
De área	-	-	-	-	-
otros	-	-	-	-	-
Total	49.74%	25.33%	24.93%	100.00%	14813.19

TIPO DE ESPACIO POR FUNCIÓN



NOTAS

La tipología por función que presenta esta Av. consta de veredas, calzadas, cruces peatonales, berma y parque; se evidencia que la función de las veredas es deficiente con un 4.47%, esto es debido a que las aceras cumplen múltiples funciones además de que el ancho es estrecho para la cantidad de personas que circulan por allí, donde se desarrolla en su mayoría el comercio informal, es decir, el área en estado natural no sólo se desarrollan actividades de comercio, sino que también de circulación, sociales, estacionamiento, generando que la circulación peatonal sea congestionada, todos estos elementos presentan una deficiencia en un 27.08%; de la misma forma, los paraderos de mototaxis no se encuentra delimitado espacialmente, generando desorden en las vías, la cual afecta a la imagen urbana.

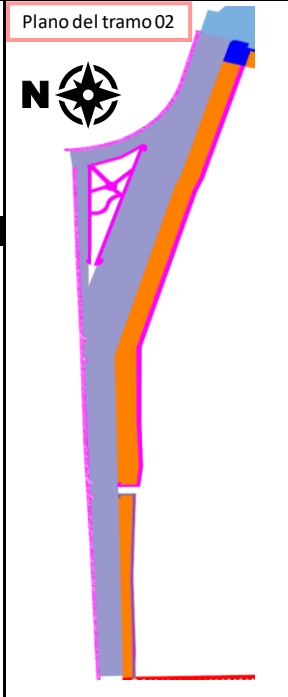


DELIMITACIONES ESPACIALES



NOTAS

Los delimitadores en la Av. Trujillo no presenta delimitadores espaciales, esto se muestra en el espacio sin tratamiento, como se ve en la figura TE-01; aquí se desarrollan actividades económicas, es específico el comercio informal, los delimitadores espaciales son deficientes en un 24.93% donde esta área colinda con la vía, poniendo en riesgo la vida de las personas que allí realizan sus actividades, además de que genera un caos ya que, los mototaxistas lo usan como estacionamiento, esto perjudica la salud de las personas no sólo por la polución que se genera en este ambiente, sino que además el comercio ambulatorio que se desarrolla allí realiza venta de comida, siendo esto antihigiénico que perjudica la salud de quienes comen en un lugar desordenado e insalubre.



SIMBOLOGÍA

	Vereda
	Cruce
	Calzada
	Parque
	Berma
	Otro
Total	5 400.78 m2



SIMBOLOGÍA

	Delimitador por flujo peatonal
	Delimitador por flujo vehicular
	Delimitador por elementos de protección y cierre
	Berma
Total	5 323.56 m2



ESPACIO FÍSICO Y ENTORNO

La ficha de observación corresponde a la imagen urbana, que comprende la altura de edificaciones, la accesibilidad, la iluminación y el confort dentro del espacio público de las avenidas correspondientes.

13

Tramo 01: **Av. Cuzco**

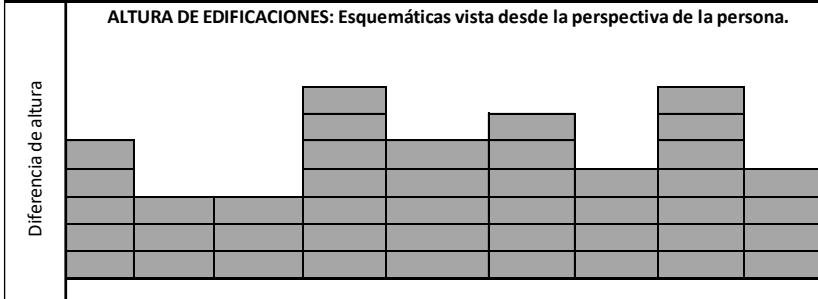
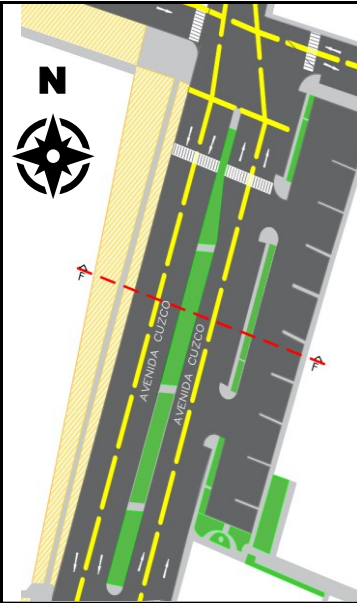
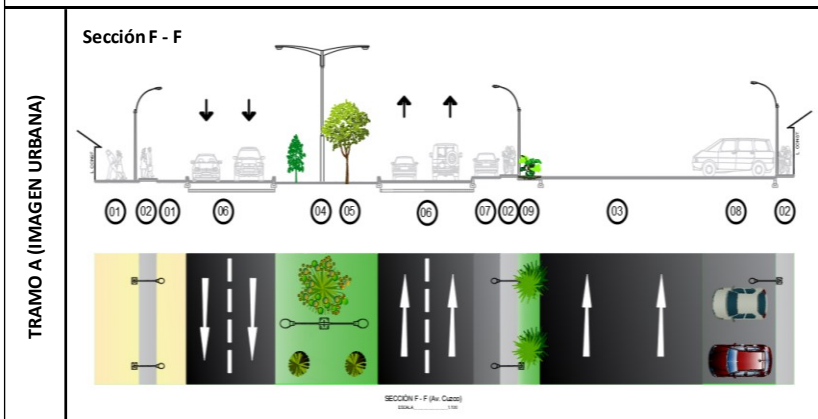
Tramo 02

Tramo 03

Tramo 04

1.- DIMENSIONES TRAMO 01 (metros cuadrados)

	DISTANCIA (m)												
TRAMO 01	47.40	I. Terreno natural	II. Vereda	III. Terreno natural	IV. Vía principal	V. Berma central	VI. Vía principal	VII. Berma lateral	VIII. Vereda	IX. Arborización	X. Vías auxiliares	XI. Estacionamiento	XII. Vereda
Av. Cuzco	47.40	856.20	356.10	346.68	2204.62	483.44	1852.81	235.58	298.44	163.78	828.38	704.20	225.39
TOTAL (m2)		8555.62											



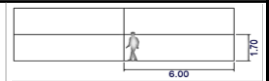
Alturas			Contaminación del aire		
Altura máxima: 12mts - 4 pisos (viviendas)			●	●	●
Altura mínima: 5mts - 2 pisos (viviendas)			(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)
Accesibilidad			Alumbrado Público		
1. Rampas	2. Escaleras	3. Otro	●	●	●
SI	NO	**	(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)

	Corte F - F
①	Terreno natural
②	Vereda
③	Vías auxiliares
④	Berma central
⑤	Arborización
⑥	Vía principal
⑦	Berma lateral
⑧	Estacionamiento
⑨	Área verde

NOTAS La Av. Cuzco por ser una vía colectora, cuenta con dos vías principales, una en dirección norte y la otra en dirección sur, las cuales tienen sus vías peatonales en cada extremo de las vías, (una contigua al colegio Manuel Seoane Corrales y la otra contigua a la bolsa de estacionamiento); además una berma central que es netamente área verde. La calzada cuenta con dos carriles para la circulación de vehículos de un solo sentido en cada vía, los vehículos entran por la Av. Néstor Gambetta por el norte, y del sur vienen de Ventanilla. El acceso a la bolsa de estacionamiento es por la derecha yéndose para el norte (Av. Néstor Gambetta); siendo el estacionamiento de uso público, siendo este a su vez, utilizado como vía alterna para la circulación de los vehículos. Asimismo, el estacionamiento limita con una franja de arborización y también una franja de acera de 1.20 de ancho, por el otro extremo existe área en estado natural sin tratamiento alguno. La altura de las edificaciones en esta avenida son de 3 a 4 pisos como máximo, netamente residenciales, lo cual, es considerada una escala humana, ya que, su altura máxima llega a un aproximado de 12 mt., por lo que no rompe la visual con la imagen urbana, estando a la altura de los ojos del peatón.

**** MODO DE MEDICIÓN:** Para realizar las mediciones de edificaciones se estimó el cálculo a través de las herramientas de Googlemaps, GoogleEarth y estimando las distancias en función de las dimensiones generales obtenidas de las mediciones de las calles y aceras de la avenida, en función de los metros lineales del cerramiento de edificación.

Propuesta de cuadrícula: Cada cuadrícula equivale a 1.70 x 6.00 metros



ESPACIO FÍSICO Y ENTORNO

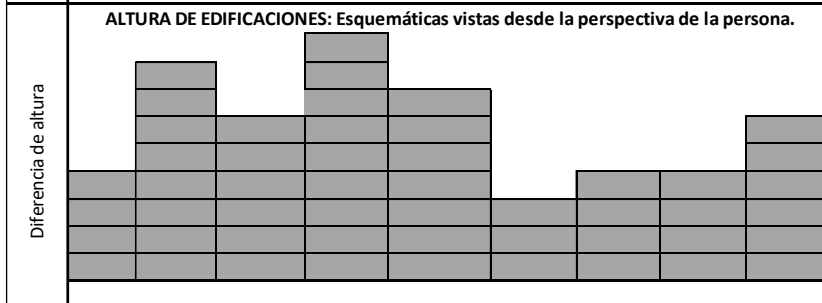
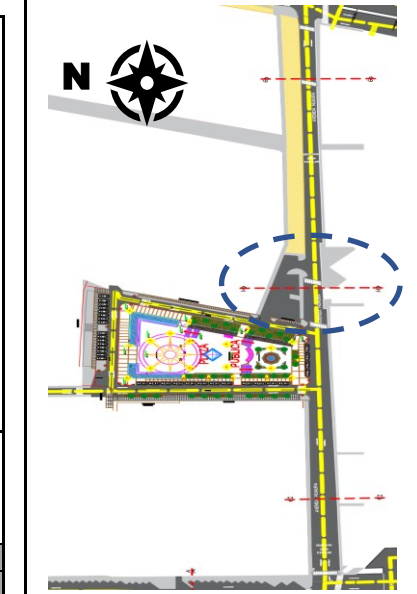
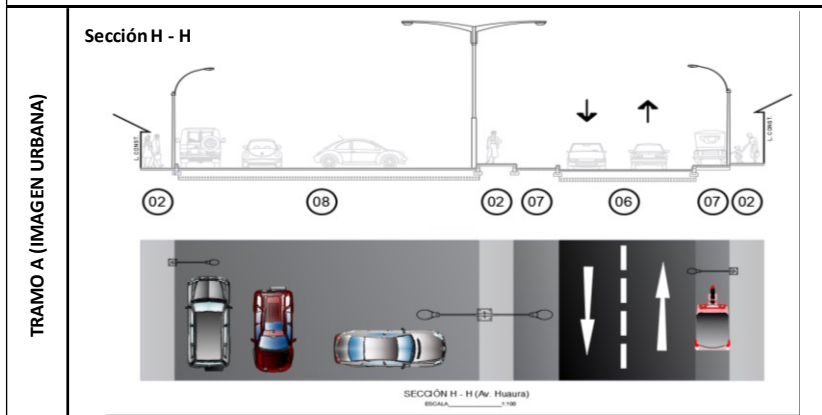
La ficha de observación corresponde a la imagen urbana, que comprende la altura de edificaciones, la accesibilidad, la iluminación y el confort dentro del espacio público de las avenidas correspondientes.

14

Tramo 01	Tramo 02: Av. Huaura	Tramo 03	Tramo 04
----------	-----------------------------	----------	----------

1.- DIMENSIONES TRAMO 02 (metros cuadrados)

	DISTANCIA (m)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
TRAMO 02	27.40	I. Vereda	II. Estacionamiento	III. Vereda	IV. Berma lateral	V. Via principal	VI. Berma lateral	VII. Vereda
Av. Huaura	27.40	828.02	579.24	138.37	256.36	2904.59	537.68	786.37
TOTAL (m2)	6030.63							



SIMBOLOGÍA

---	Corte H - H
●	Terreno natural
②	Vereda
●	Vías auxiliares
●	Berma central
●	Arborización
⑥	Vía principal
⑦	Berma lateral
⑧	Estacionamiento
●	Área verde

Alturas			Contaminación del aire		
Altura máxima: 15mts - 5 pisos (comercio)			●	●	●
Altura mínima: 7mts - 3 pisos (uso mixto)			(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)
Accesibilidad			Alumbrado Público		
1. Rampas	2. Escaleras	3. Otro	●	●	●
SI	NO	**	(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)

NOTAS

La Av. Huaura por ser una vía local, cuenta con una vía en doble sentido, las cuales tienen sus vías peatonales en cada extremo de las vías, (una contigua al colegio Manuel Seoane Corrales y la otra contigua los límites de vivienda, además esta vía cuenta con una bolsa de estacionamiento para la Posta médica, sin embargo, no presenta arborización en todo el tramo estudiado de la Av. Huaura. La calzada cuenta con dos carriles para la circulación de vehículos y mototaxis, lo que es un peligro para la seguridad de las personas, ya que, no cuenta con semaforización en la intersección con la Av. Cuzco; el acceso a la bolsa de estacionamiento es para uso de vehículo público que limita con la posta, pero no existe un tratamiento para el área en estado natural que lo usan como estacionamiento. por otra parte, la altura de las edificaciones en esta avenida son de 3 a 5 pisos como máximo, entre residenciales, comerciales y de equipamientos como educación, salud y religiosa, por lo que su uso es mixto, teniendo una variedad de alturas de las edificaciones; pero su límite llega a 15mts aproximadamente por lo que la escala es humana, a la altura de los ojos del peatón, no rompiendo con la visual de la imagen urbana.

** MODO DE MEDICIÓN: Para realizar las mediciones de edificaciones se estimó el cálculo a través de las herramientas de Googlemaps, GoogleEarth y estimando las distancias en función de las dimensiones generales obtenidas de las mediciones de las calles y aceras de la avenida, en función de los metros lineales del cerramiento de edificación.

Propuesta de cuadrícula: Cada cuadrícula equivale a 1.70 x 6.00 metros

ESPACIO FÍSICO Y ENTORNO

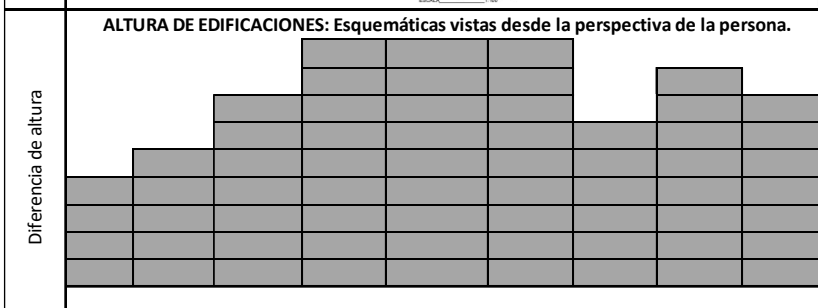
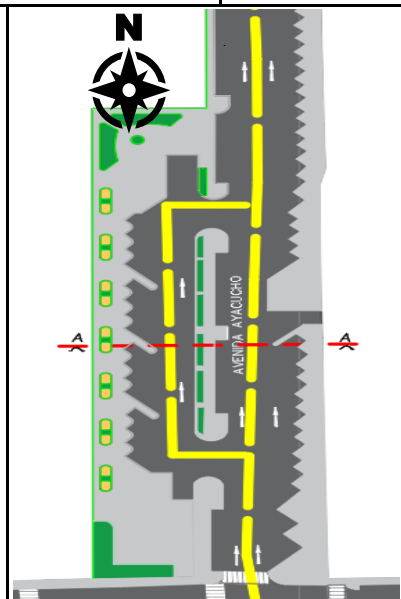
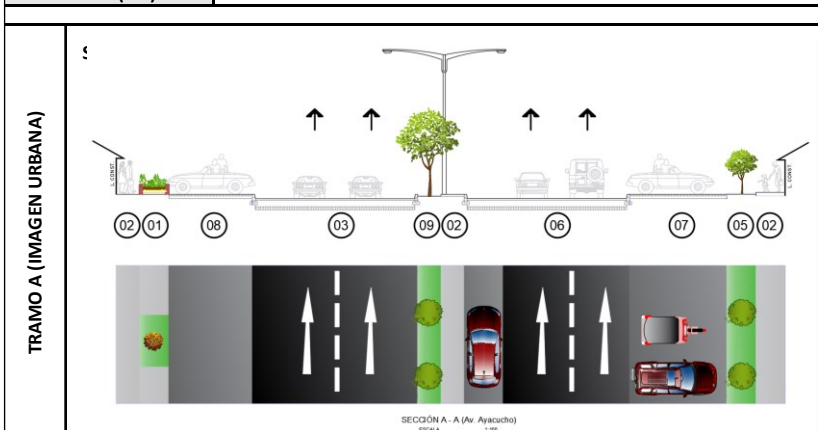
La ficha de observación corresponde a la imagen urbana, que comprende la altura de edificaciones, la accesibilidad, la iluminación y el confort dentro del espacio público de las avenidas correspondientes.

15

Tramo 01	Tramo 02	Tramo 03: Av. Ayacucho	Tramo 04
----------	----------	-------------------------------	----------

1.- DIMENSIONES TRAMO 01 (metros cuadrados)

	DISTANCIA (m)										
TRAMO 01	47.40	I. Vereda	II. Jardín	III. Estacionamiento	IV. Vías auxiliares	V. Área verde	VI. Vereda	VII. Via Principal	VIII. Berma Lateral	IX. Arborización	X. Vereda
Av. Cuzco	47.40	1184.12	11.47	210.93	488.61	54.00	124.68	1555.1	582.26	45.00	798.52
TOTAL (m2)	5054.69										



Alturas			Contaminación del aire		
Altura máxima: 15mts - 5 pisos (viviendas)			●	●	●
Altura mínima: 9mts - 3 pisos (viviendas)			(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)
Accesibilidad			Alumbrado Público		
1. Rampas	2. Escaleras	3. Otro	●	●	●
SI	NO	SI NO **	(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)

SIMBOLOGÍA

- - - - -	Corte A - A
①	Jardín
②	Vereda
③	Vías auxiliares
●	Berma central
⑤	Arborización
⑥	Vía principal
⑦	Berma lateral
⑧	Estacionamiento
⑨	Área verde

NOTAS

La Av. Ayacucho por ser una vía comercial, cuenta con una vía principal, de un sentido hacia el norte las cuales tienen sus vías peatonales en cada extremo de la vía, (una contigua a una vía auxiliar y la otra contigua a la zona de comercio). La calzada cuenta con dos carriles para la circulación de vehículos de un solo sentido en cada vía (vía principal y vía auxiliar), los vehículos vienen de Ventanilla. El acceso a la bolsa de estacionamiento de uso público es por la izquierda; siendo este a su vez, utilizado como vía alterna para la circulación de los vehículos. Asimismo, el estacionamiento limita con bloques de jardines y también una franja de acera de 1.20 de ancho, por el otro extremo existe área con uso mixto del suelo (comercio, institucional, residencial). La altura de las edificaciones en esta avenida es de 3 a 5 pisos como máximo, netamente residenciales, comerciales e institucionales (Municipalidad de Mi Perú), lo cual, es considerada una escala humana, ya que, su altura máxima llega a un aproximado de 15 mt., no rompiendo con la visual de la imagen urbana, estando a la altura de los ojos del peatón.

** MODO DE MEDICIÓN: Para realizar las mediciones de edificaciones se estimo el cálculo a través de las herramientas de Googlemaps, GoogleEarth y estimando las distancias en función de las dimensiones generales obtenidas de las mediciones de las calles y aceras de la avenida, en función de los metros lineales del cerramiento de edificación.

Propuesta de cuadrícula: Cada cuadrícula equivale a 1.70 x 6.00 metros

ESPACIO FÍSICO Y ENTORNO

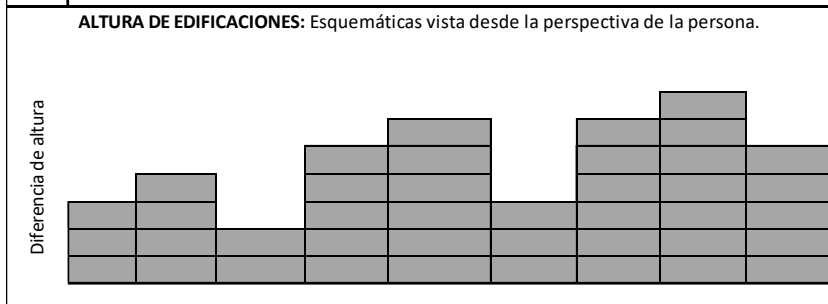
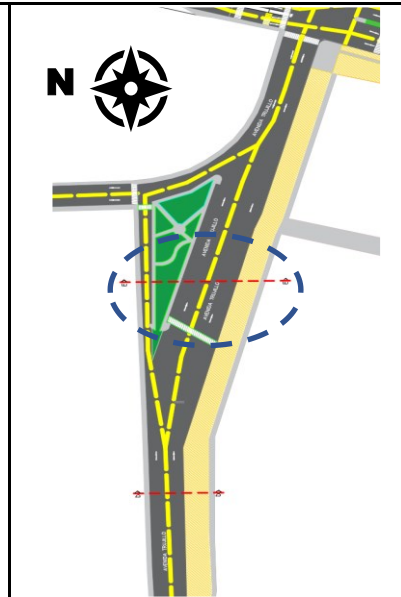
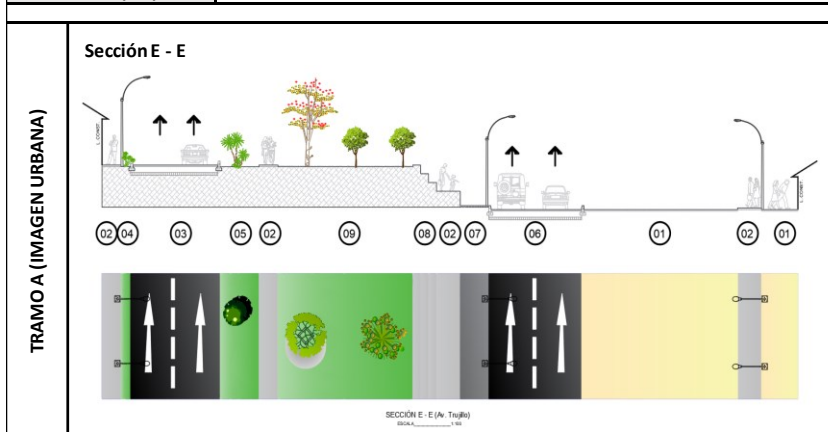
La ficha de observación corresponde a la imagen urbana, que comprende la altura de edificaciones, la accesibilidad, la iluminación y el confort dentro del espacio público de las avenidas correspondientes.

16

Tramo 01	Tramo 02	Tramo 03	Tramo 04: Av. Trujillo
----------	----------	----------	------------------------

1.- DIMENSIONES TRAMO 01 (metros cuadrados)

	DISTANCIA (m)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
TRAMO 01	47.40	I. Vereda	II. Jardín	III. Vías auxiliares	IV. Arborización	V. Vereda	VI. Área verde	VII. Gradería	VIII. Vereda	IX. Berma lateral	X. Vía principal	XI. Terreno natural	XII. Vereda
Av. Cuzco	47.40	716.61	127.41	264.38	50.70	108.83	321.91	105.91	43.17	155.63	1346	1026.03	209.58
TOTAL (m2)		4476.16											



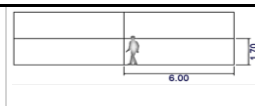
Alturas			Contaminación del aire		
Altura máxima: 12mts - 4 pisos (viviendas)			●	●	●
Altura mínima: 9mts - 3 pisos (viviendas)			(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)
Accesibilidad			Alumbrado Público		
1. Rampas	2. Escaleras	3. Otro	●	●	●
SI	NO	**	(suficiente)	(intermedio)	(deficiente)

SIMBOLOGÍA

- - - - -	Corte H - H
①	Terreno natural
②	Vereda
③	Vías auxiliares
④	Jardín
⑤	Arborización
⑥	Vía principal
⑦	Berma lateral
⑧	Gradería
⑨	Área verde

NOTAS La Av. Trujillo es una vía local, cuenta con una vía principal y una vía auxiliar, ambas en la misma dirección este, las cuales tienen sus vías peatonales en cada extremo de las vías, (una contigua al colegio Manuel Seoane Corrales y la piscina municipal y la otra contigua a las áreas verdes y a la zona residencial); además una berma central que es netamente área verde. La calzada cuenta con dos carriles para la circulación de vehículos de un solo sentido en cada vía. Usan el área en estado natural como estacionamiento, sólo cuenta con una berma lateral. En esta vía existe un parque, lo que fortalece la imagen urbana por la arborización presente. La altura de las edificaciones en esta avenida es de 3 pisos como mínimo y 4 pisos como máximo, entre residenciales, comerciales y educacionales, por la altura de 12mts como máximo es considerada una escala humana, ya que no rompe la visual con la imagen urbana, estando a la altura de los ojos del peatón.

** MODO DE MEDICIÓN: Para realizar las mediciones de edificaciones se estimó el cálculo a través de las herramientas de Googlemaps, GoogleEarth y estimando las distancias en función de las dimensiones generales obtenidas de las mediciones de las calles y aceras de la avenida, en función de los metros lineales del cerramiento de edificación.
Propuesta de cuadrícula: Cada cuadrícula equivale a 1.70 x 6.00 metros



FICHA DE EVALUACIÓN DEL PAISAJE URBANO

17

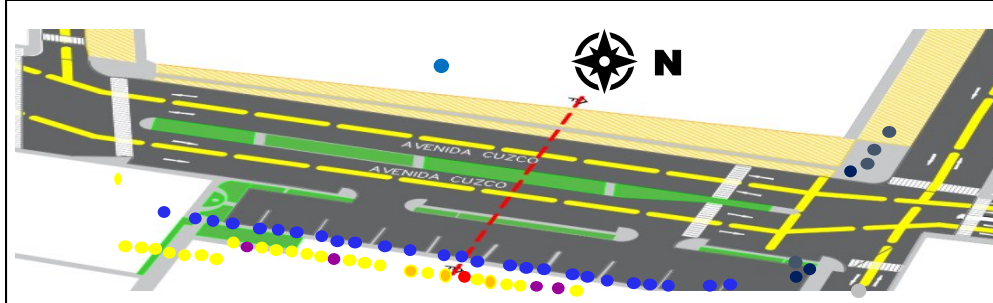
La ficha de evaluación del entorno de movilidad, en este caso las veredas conformadas por las av: Ayacucho, Huaura, Cuzco y Trujillo, se utilizarán para identificar la ubicación y estado del entorno circundante al segmento de vereda, llegando a desarrollarse en la ficha de observación

DATOS DE UBICACIÓN

País	Perú	TRAMO :	1
Departamento	Lima - Callao	FECHA :	10/05/2022
Sector	G	HORA :	12:45 PM
Distrito	Mi PERÚ	REFERENCIA:
Nombre de Vía	Av. Cuzco	

PRESENTACIÓN DEL LUGAR

PLANO DE RELEVAMIENTO DEL TRAMO: **01**



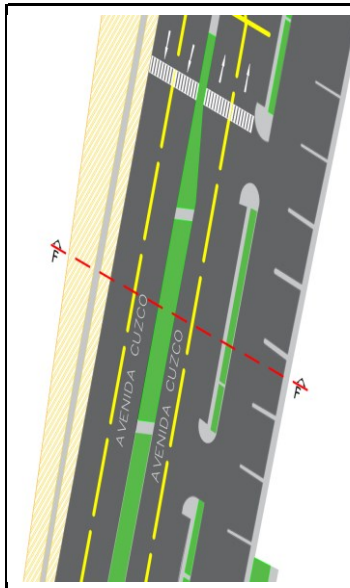
LEYENDA

CONSULTORIO.....	●	EST. DE COMBUSTIBLE.....	●	COLEGIO..	●
VIVIENDA.....	●	PARADEROS	●	●
ESTACIONAMIENTO.....	●	COMERCIO VECINAL.....	●	●
RESTAURANTES.....	●	COMERCIO AMBULATORIO	●	●

VISTA SATELITAL DE LA ZONA DE ESTUDIO



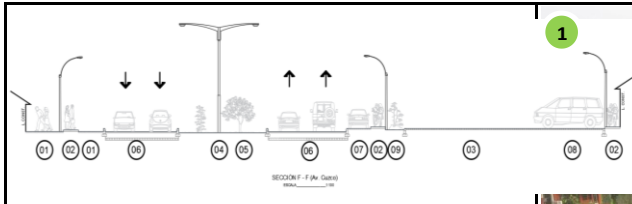
COMPONENTES DE LA ZONA DE ESTUDIO



COMPONENTES DE VÍA

Vías auxiliares	
Terreno natural	
Veredas ambos sentidos	
Arborización	
Poste de luz	
Mobiliario urbano	
Bancas de madera	
Estacionamiento	
Retiros	
Áreas verdes	
Cámaras de seguridad	
Vereda en berma central	
Espacio Mixto	
Hidrante	

SECCIÓN DE LA VÍA: F - F



1 Terreno Natu	4 Berma Central	7 Berma Lateral
2 Vereda	5 Arborización	8 Estacionamiento
3 Vía Auxiliar	6 Vía Principal	9 Área verde



FICHA DE EVALUACIÓN DEL PAISAJE URBANO

18

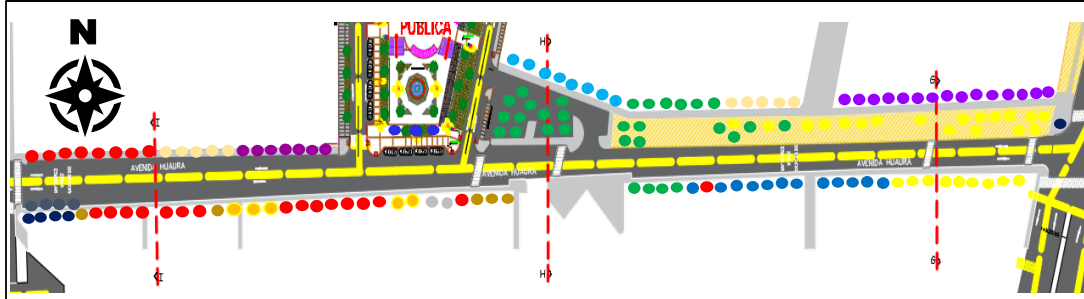
La ficha de evaluación del entorno de movilidad, en este caso las veredas conformadas por las av: Ayacucho, Huaura, Cuzco y Trujillo, se utilizaran para identificar la ubicación y estado del entorno circundante al segmento de vereda, llegando a desarrollarse en la ficha de observación

DATOS DE UBICACIÓN

País	Perú	TRAMO :	2
Departamento	Lima - Callao	FECHA :	10/05/2022
Sector	G	HORA :	01:45:00
Distrito	Mi PERÚ	REFERENCIA:
Nombre de Vía	Av. Huaura	

PRESENTACIÓN DEL LUGAR

PLANO DE RELEVAMIENTO DEL TRAMO: **02**



LEYENDA

COMERCIO..... ●	TERRENO NATURAL..... ●	CENTRO EDUCATIVO..... ●
PLAZA CÍVICA..... ●	TALLER MECÁNICO..... ●	VIVIENDA..... ●
IGLESIA..... ●	PARADERO DE MOTOS..... ●	BOTICAS..... ●
RESTAURANTES..... ●	MERCADO..... ●	CENTRO DE SALUD..... ●
	COMERCIO AMBULATORIO..... ●	ESTACIONAMIENTO..... ●

VISTA SATELITAL DE LA ZONA DE ESTUDIO

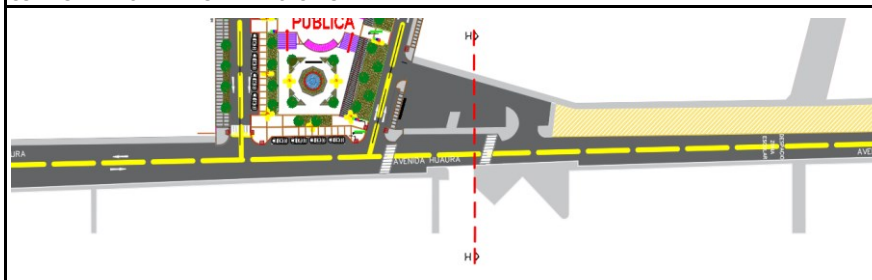


1. Longitud de la cuadra; 392.00ml (considerando límite de vereda)
2. Ancho de la vía; 27.40ml (considerando retiros y bermas)
3. Zonificación predominante; Mixta; tanto de comercio, otros usos, residencial, etc.
4. Tipo de vía; Local
5. Punto de referencia ○

COMPONENTES DE VÍA

Tactos de brújula	
Hidrante	
Vías en ambos sentidos	
Veredas ambos sentidos	
Arborización	
Poste de luz	
Mobiliario urbano	
Semáforo peatonal	
Bolsa de Estacionamiento	
Retiros	
Bolardos móviles	
Cámaras de seguridad	
Señaléticas horizontal	
Espacio Mixto	
Kiosko fijo	

COMPONENTES DE LA ZONA DE ESTUDIO



SECCIÓN DE LA VÍA: H - H



- | | | |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| ● Terreno Natural | ● Berma Central | ⑦ Berma Lateral |
| ② Vereda | ● Arborización | ⑧ Estacionamiento |
| ● Vías Auxiliares | ⑥ Vía Principal | ● Área verde |



FICHA DE EVALUACIÓN DEL PAISAJE URBANO

19

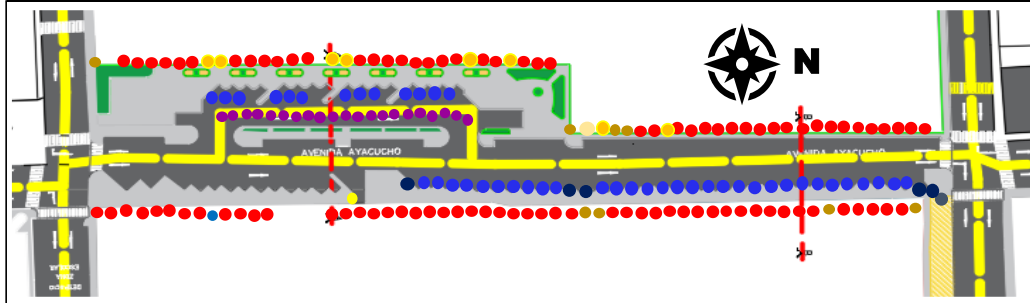
La ficha de evaluación del entorno de movilidad, en este caso las veredas conformadas por las av: Ayacucho, Huaura, Cuzco y Trujillo, se utilizaran para identificar la ubicación y estado del entorno circundante al segmento de vereda, llegando a desarrollarse en la ficha de observación

DATOS DE UBICACIÓN

País	Perú	TRAMO : 3
Departamento	Lima - Callao	FECHA : 10/05/2022
Sector	G	HORA : 11:30 a. m.
Distrito	Mi PERÚ	REFERENCIA:
Nombre de Vía	Av. Ayacucho

PRESENTACIÓN DEL LUGAR

PLANO DE RELEVAMIENTO DEL TRAMO: **03**



LEYENDA

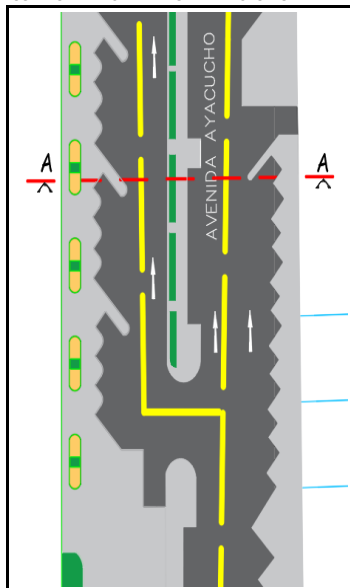
COMERCIO.....	●	ESTACIONAMIENTOS.....	●
MUNICIPALIDAD.....	●	PARADEROS	●
HOSPEDAJE.....	●	ACT. CULTURAL	●
RESTAURANTES.....	●	COMERCIO AMBULATORIO	●
		CAJERO.....	●
		BOTICAS...	●

VISTA SATELITAL DE LA ZONA DE ESTUDIO



1. Longitud de la cuadra; 200.88ml (considerando límite de vereda)
2. Ancho de la vía; 34.40 ml (considerando retiros y bermas)
3. Zonificación predominante; comercio zonal
4. Tipo de vía; Local
5. Punto de referencia ○

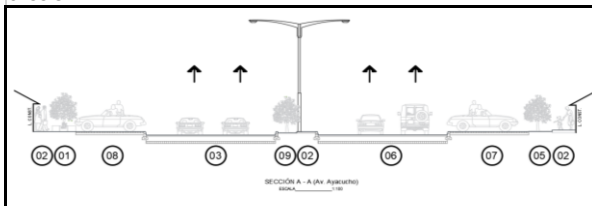
COMPONENTES DE LA ZONA DE ESTUDIO



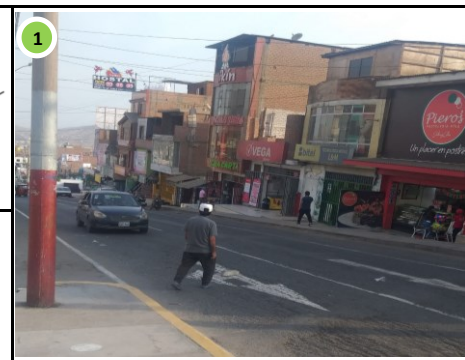
COMPONENTES DE VÍA

Vías auxiliares	
Jardines	
Veredas ambos sentidos	
Arborización	
Mobiliario urbano	
Bancas de concreto	
Estacionamiento	
Retiros	
Áreas verdes	
Vereda en berna central	
Espacio Mixto	

SECCIÓN DE LA VÍA: A - A



- | | | |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| ① Jardín | ● Berma Central | ⑦ Berma Lateral |
| ② Vereda | ⑤ Arborización | ⑧ Estacionamiento |
| ③ Vías Auxiliares | ⑥ Vía Principal | ⑨ Área verde |



FICHA DE EVALUACIÓN DEL PAISAJE URBANO

20

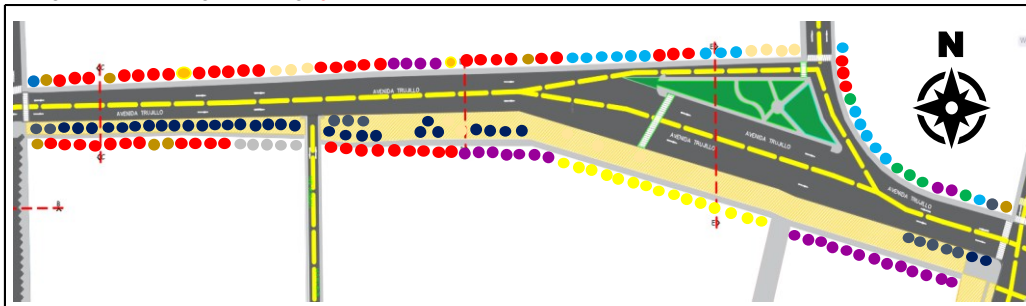
La ficha de evaluación del entorno de movilidad, en este caso las veredas conformadas por las av: Ayacucho, Huaura, Cuzco y Trujillo, se utilizaran para identificar la ubicación y estado del entorno circundante al segmento de vereda, llegando a desarrollarse en la ficha de observación

DATOS DE UBICACIÓN

País	Perú	TRAMO : 4
Departamento	Lima - Callao	FECHA : 10/05/2022
Sector	G	HORA : 07:30:00
Distrito	Mi PERÚ	REFERENCIA:
Nombre de Vía	Av. Trujillo

PRESENTACIÓN DEL LUGAR

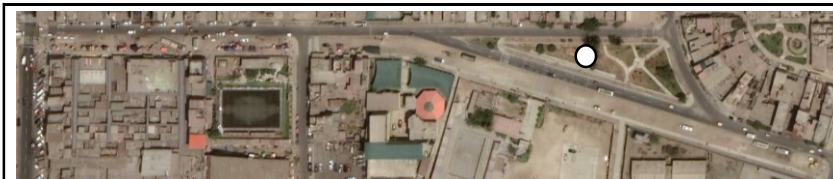
PLANO DE RELEVAMIENTO DEL TRAMO: 04



LEYENDA

COMERCIO.....	●	LOSA DEPORTIVA.....	●	CAJEROS.....	●
COMPLEJO RECREACIONAL.....	●	PARADEROS DE MOTOS.....	●	BOTICAS.....	●
TERRENO EN ESTADO NATURAL.....	●	INSTITUCIÓN EDUCATIVA..	●	VIVIENDA.....	●
RESTAURANTES.....	●	COMERCIO AMBULATORIO	●	TALLER MECÁNICO.....	●

VISTA SATELITAL DE LA ZONA DE ESTUDIO

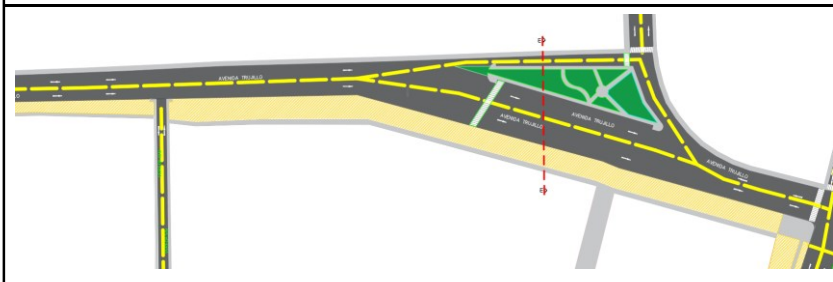


1. Longitud de la cuadra; 360.50ml (considerando límite de vereda)
2. Ancho de la vía; 43.90ml (considerando retiros y bermas)
3. Zonificación predominante; Mixto; Comerio, institucional, viviendas, entre otros.
4. Tipo de vía; Local
5. Punto de referencia ○

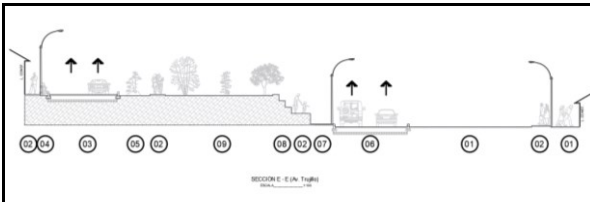
COMPONENTES DE VÍA

Mástiles	
Hidrante	
Tachos de basura	
Vías un sentido	
Veredas ambos sentidos	
Arborización	
Poste de luz	
Mobiliario urbano	
Semáforo peatonal	
Bolsa de Estacionamiento	
Retiros	
Bolardos móviles	
Cámaras de seguridad	
Señaléticas horizontal	
Espacio Mixto	
Kiosko fijo	
Kiosko móvil	

COMPONENTES DE LA ZONA DE ESTUDIO



SECCIÓN DE LA VÍA: E - E



- | | | |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| ① Terreno Natural | ④ Jardín | ⑦ Berma Lateral |
| ② Vereda | ⑤ Arborización | ⑧ Gradería |
| ③ Vías Auxiliares | ⑥ Vía Principal | ⑨ Área verde |



TIPOLOGÍA DEL ESPACIO

Plaza cívica del distrito de Mi Perú

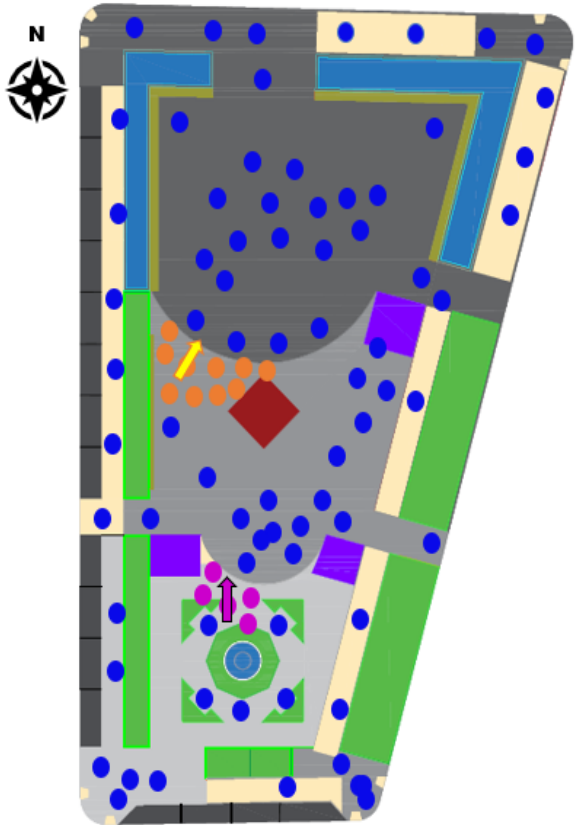
TIPOS DE ESPACIO POR USO (% respecto al área total)

	1 (Suficiente)	2 (Intermedio)	3 (Deficiente)	%Total
Zum 1	66.00%	2.00%	0%	68.00%
Zum 2	31.00%	1.00%	0%	32.00%
TOTAL	97.00%	3%	0%	100.00%

	1 (Suficiente)	2 (Intermedio)	3 (Deficiente)	%Total
Espacio peatonal	59.00%	3.02%	0%	62.02%
Rampas	8.40%	0%	4.31%	12.71%
Vegetación	10.00%	2.61%	0%	12.61%
Fuentes de agua	7.21%	0%	0%	7.21%
Estacionamiento	3.45%	2.00%	0%	5.45%
TOTAL	88%	8%	4%	100%



Plano de la plaza Cívica del distrito de Mi Perú



SIMBOLOGÍA

- fuentes de agua
- Espacio peatonal
- Rampas
- Espacio de vegetación
- Congestión de personas
- Escaleras
- Estacionamiento
- Zum1
- Zum 2
- otros usos

NOTAS

La función que cumple esta plaza cívica según la tipología del espacio muestra, que el espacio peatonal es de un 59.00% suficiente para satisfacer el libre tránsito peatonal de los habitantes y visitantes del sector y un 3.02% insuficiente, así mismo las rampas muestran que 4.31% es deficiente lo cual perjudica a una persona con discapacidad física o motora para transitar libremente por este espacio de acuerdo a lo observado y preguntado a la persona, donde también se puede visualizar que existe un gran congestionamiento peatonal pero solo en horas punta como, las mañanas, porque es donde allí la gente transurre más debido a su trabajo, viaje o compras del lugar, ocurriendo lo mismo al medio día, por los alumnos y padres de colegios aledaños que salen y van a esta plaza a realizar sus actividades cotidianas y también los fines de semana, ya que es la única plaza más atractiva de todo el sector G del distrito de Mi Perú.

ESTADO DE MOBILIARIO URBANO

5.- DISPOSICIÓN DE ELEMENTOS

CANTIDAD DE ELEMENTOS		
N°	ORDENADO	90%
251	DESORDENADO	

6.- EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA

Nivel	
1 (suficiente)	70.53%
2 (intermedio)	24.37%
3 (deficiente)	

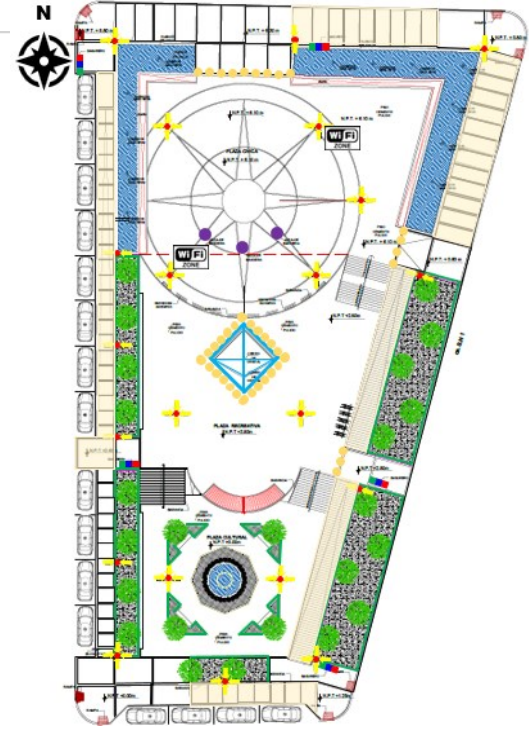


PLAZA CIVICA DEL DISTRITO DE MI PERÚ

ELEMENTO	●	●	●	Total
1 Faroles			24	
2 Escalera con varanda			3	
3 Jardines			10	
4 Luminarias de pared			98	
5 Luminarias de piso			25	
6 Panel informativo			1	
7 Reciclador de botellas			1	
8 Bolardo fijo			37	
9 Mastil de bandera			3	
10 Señalización			1	
11 Bancas			10	
12 Tachos de basura			15	
13 Medidor eléctrico			6	
14 Rampas			12	
15 Fuentes de agua			3	
16 Pérgola			2	251



SIMBOLOGÍA	
	Faroles
	Escalera con varanda
	Jardines
	Luminarias de pared
	Luminarias de piso
	Panel informativo
	Reciclador de botellas
	Bolardo fijo
	Mastil de bandera
	Señalización
	Bancas
	Tachos de basura
	Medidor eléctrico
	Rampas
	Fuentes de agua
	Pérgola



NOTAS

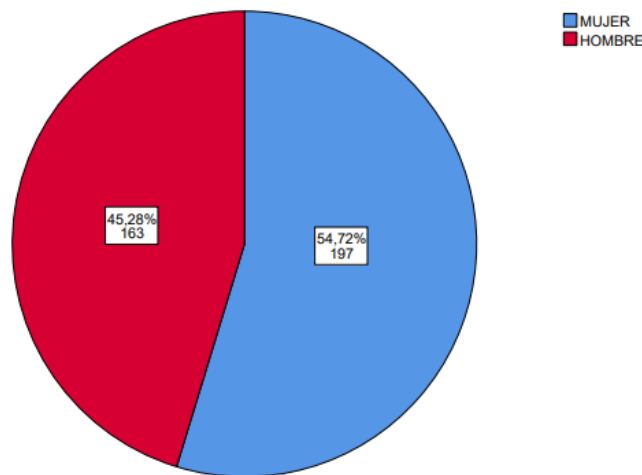
la mayor parte de los elementos de la plaza civica se encuentran en buen estado debido a que recién fue inaugurada, también al mantenimiento que brinda la municipalidad y las personas de seguridad quienes están vigilando constantemente este lugar del espacio público, por lo cual se considera suficiente con un 70.53% de satisfacción hacia la población residente o visitantes y con un 24.37% deteriorado o en mal estado.

ANEXO 12. Resultados descriptivos cuantitativos respecto a los datos generales de los encuestados del sector G del distrito de Mi Perú

Ya sistematizada y analizada la información, este capítulo refleja los resultados obtenidos de los diferentes instrumentos utilizados en la presente investigación:

- Según la aplicación del cuestionario como instrumento de recolección de datos aplicada a los comerciantes ambulantes y pobladores del Sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022. (Enfoque cuantitativo)
- Asimismo, los resultados proporcionados por las fichas de observación, fichas documentales, mapeo, entrevistas y registro fotográfico del área de estudio respecto a las características físico-espaciales y su influencia en la habitabilidad del espacio público del sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022. (Enfoque cualitativo)

Figura 32 – Datos generales de género

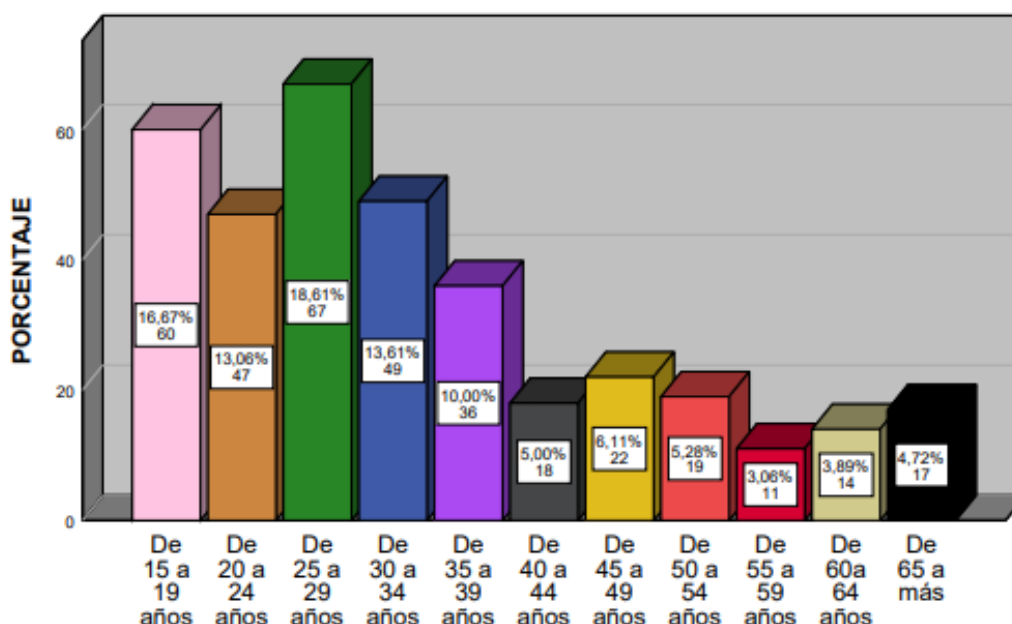


FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Interpretación

En la figura 32 se logra apreciar que el porcentaje mayor de los pobladores que usan el espacio público, ya sean vendedores informales, visitantes, pobladores que transitan del día a día a realizar sus actividades en este sector, pertenecen al género femenino con un 54.72% que equivale a 197 mujeres; siguiéndole el género masculino con un 45.28% que equivale a 163 varones.

Figura 33 – Datos generales de edad



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Interpretación

En la figura 33 se logra apreciar que el porcentaje mayor de edad ya sean vendedores informales, visitantes y pobladores en general que transitan en el día a día a realizar sus actividades en este sector, pertenecen al quinquenio de 25 a 29 años de edad con un 18.61%, lo que equivale a 67 personas, esto demuestra que en el distrito de Mi Perú la presencia y participación en el espacio público es de jóvenes más que de adultos mayores; le sigue el quinquenio de 15 a 19 años de edad con un 16.7% lo que equivale a 60 personas; seguidamente del quinquenio comprendido de 30 a 34 años de edad con un 13.6% que equivale a 49 personas, de 20-24 (13.1%); de 35-39 (10%); de 45-49 (6.11%); de 50-54 (5.28%); de 40-44 (5%); de 65 a más (4.72%); de 60-64 (3.89%); de 55-59 (3.06%).

ANEXO 13. Resultados cuantitativos del cuestionario aplicado a los pobladores del área de estudio

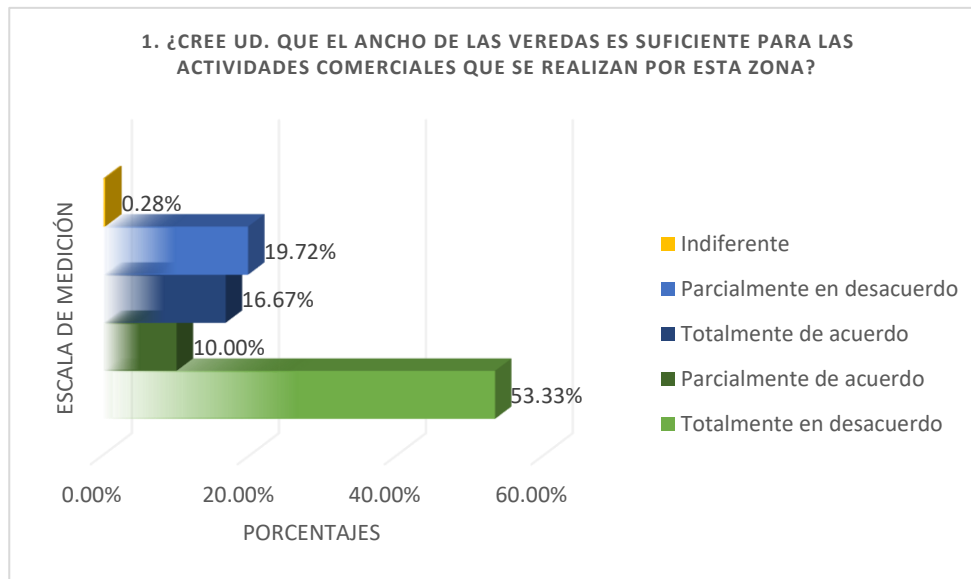
TABLA 17

1. ¿Cree Ud. que el ancho de las veredas es suficiente para las actividades comerciales que se realizan por esta zona?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	192	53,2	53,3	53,3
	PARCIALMENTE EN DESACUERDO	71	19,7	19,7	73,1
	INDIFERENTE	1	,3	,3	73,3
	PARCIALMENTE DEACUERDO	36	10,0	10,0	83,3
	TOTALMENTE DEACUERDO	60	16,6	16,7	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 34 – Análisis descriptivo de la infraestructura urbana de la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 34 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 17% está totalmente de acuerdo en que el ancho de las veredas es suficiente para las actividades comerciales que se realizan en la zona, además un 10% está parcialmente de acuerdo, mientras que un 1% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 19% está parcialmente en desacuerdo y el 53% está totalmente en desacuerdo.

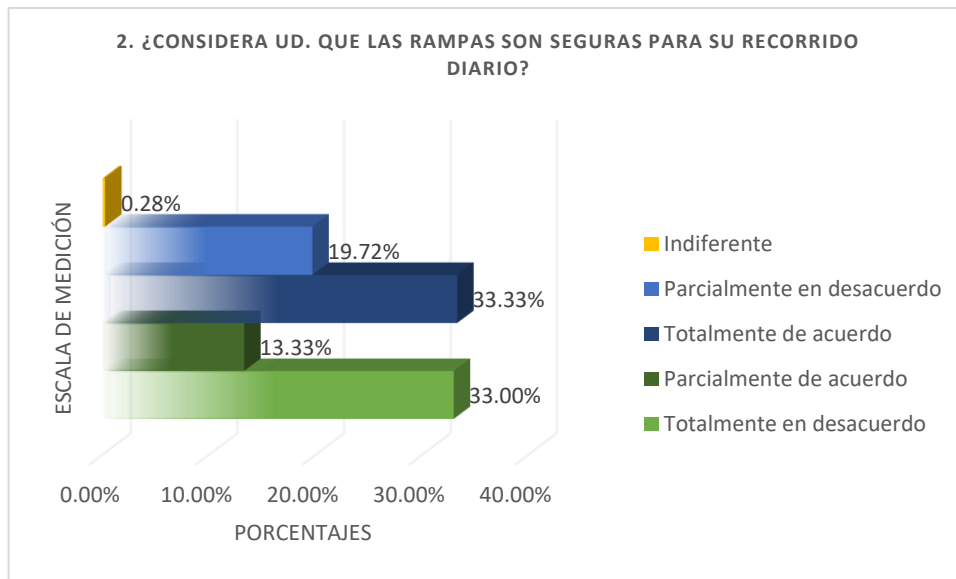
TABLA 18

2. ¿Considera Ud. que las rampas son seguras para su recorrido diario?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE DEACUERDO	120	33,2	33,3	33,3
	PARCIALMENTE DESACUERDO	71	19,7	19,7	53,1
	INDIFERENTE	1	,3	,3	53,3
	PARCIALMENTE DEACUERDO	48	13,3	13,3	66,7
	TOTALMENTE DEACUERDO	120	33,2	33,3	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 35 - Análisis descriptivo de la seguridad de las rampas de la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 35 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 33% está totalmente de acuerdo en que las rampas son seguras para su recorrido diario, además un 13% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 1% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 20% está parcialmente en desacuerdo y el 33% está totalmente en desacuerdo.

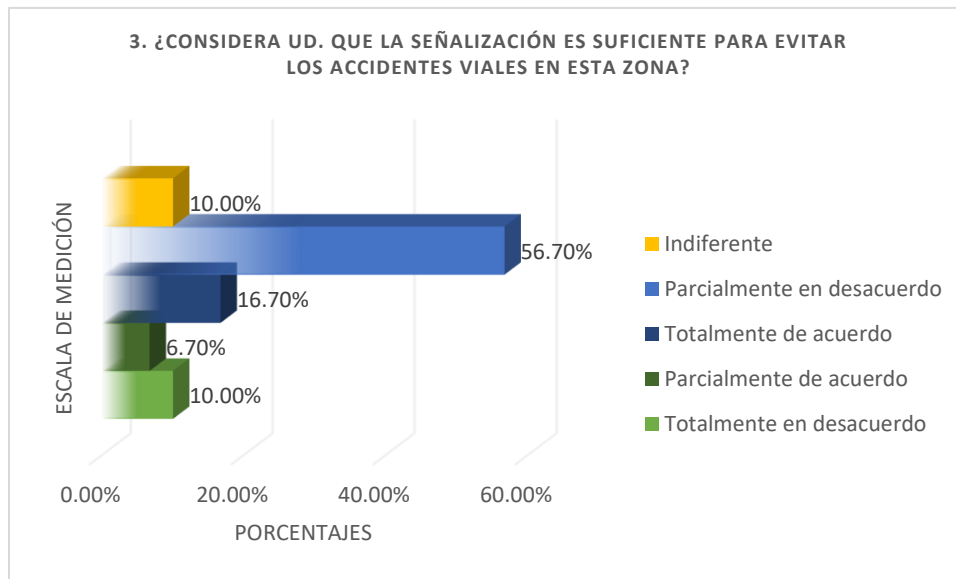
TABLA 19

3. ¿Considera Ud. que la señalización es suficiente para evitar los accidentes viales en esta zona?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	36	10,0	10,0	10,0
	PARCIALMENTE DESACUERDO	204	56,5	56,7	66,7
	INDIFERENTE	36	10,0	10,0	76,7
	PARCIALMENTE DE ACUERDO	24	6,6	6,7	83,3
	TOTALMENTE DE ACUERDO	60	16,6	16,7	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 36 - Análisis descriptivo de la señalización para evitar los accidentes viales en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 36 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 16% está totalmente de acuerdo en que la señalización es suficiente para evitar los accidentes viales, además un 7% está parcialmente de acuerdo, mientras que un 10% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 57% está parcialmente en desacuerdo y el 10% está totalmente en desacuerdo.

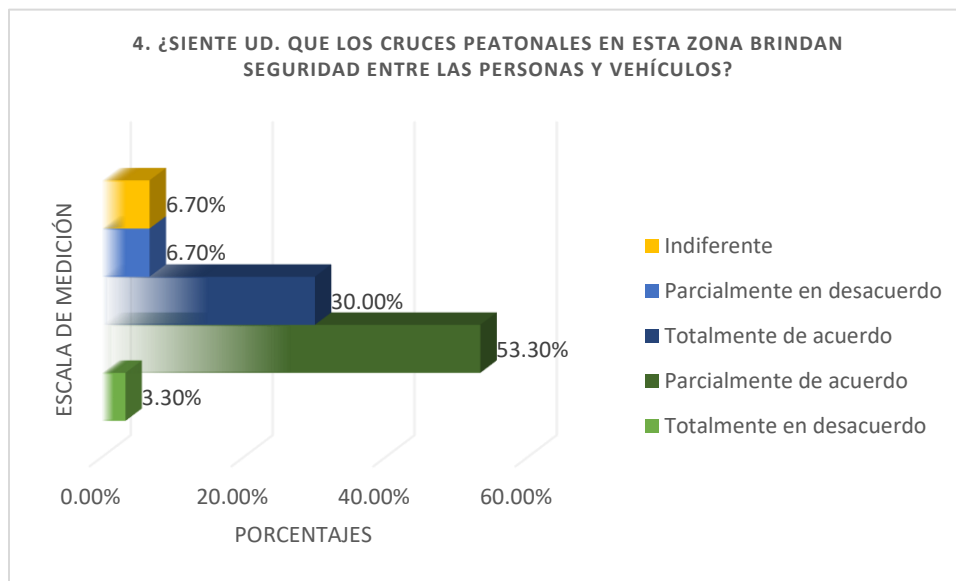
TABLA 20

4. ¿Siente Ud. que los cruces peatonales en esta zona brindan seguridad entre las personas y vehículos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	12	3,3	3,3	3,3
	PARCIALMENTE DESACUERDO	24	6,6	6,7	10,0
	INDIFERENTE	24	6,6	6,7	16,7
	PARCIALMENTE DEACUERDO	192	53,2	53,3	70,0
	TOTALMENTE DEACUERDO	108	29,9	30,0	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 37 - Análisis descriptivo de los cruces peatonales que brindan seguridad en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 37 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 16% está totalmente de acuerdo en que los cruces peatonales de esta zona brindan seguridad entre personas y vehículos, además un 7% está parcialmente de acuerdo, mientras que un 10% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 57% está parcialmente en desacuerdo y el 10% está totalmente en desacuerdo.

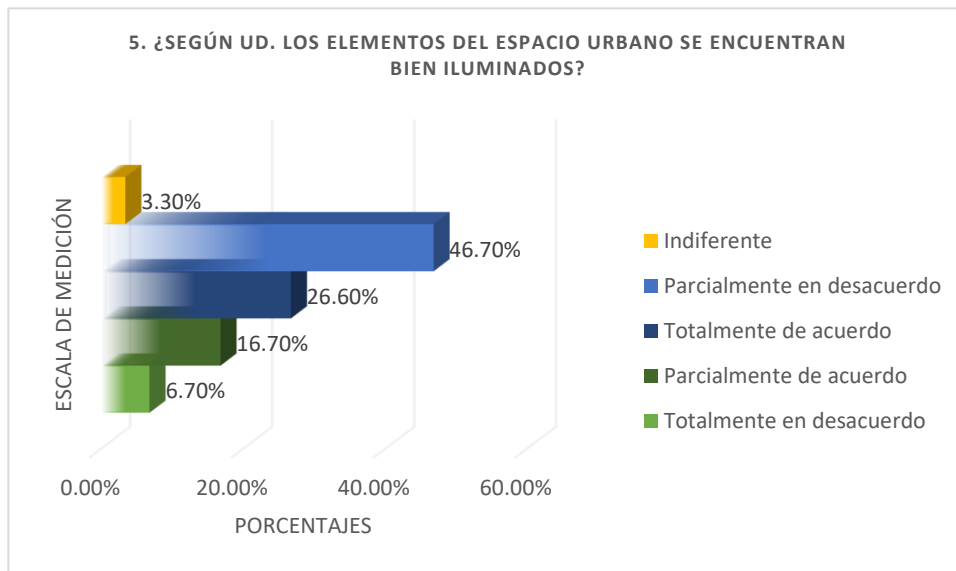
TABLA 21

5. ¿Según Ud. los elementos del espacio urbano se encuentran bien iluminados?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	24	6,6	6,7	6,7
	PARCIALMENTEDESACUERDO	168	46,5	46,7	53,3
	INDIFERENTE	12	3,3	3,3	56,7
	PARCIALMENTE DEACUERDO	60	16,6	16,7	73,3
	TOTALMENTE DEACUERDO	96	26,6	26,7	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 38 - Análisis descriptivo de los elementos del espacio urbano que se encuentran bien iluminados en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 38 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 27% está totalmente de acuerdo en que los elementos del espacio urbano se encuentran bien iluminados, además un 17% está parcialmente de acuerdo, mientras que un 3% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 47% está parcialmente en desacuerdo y el 6% está totalmente en desacuerdo.

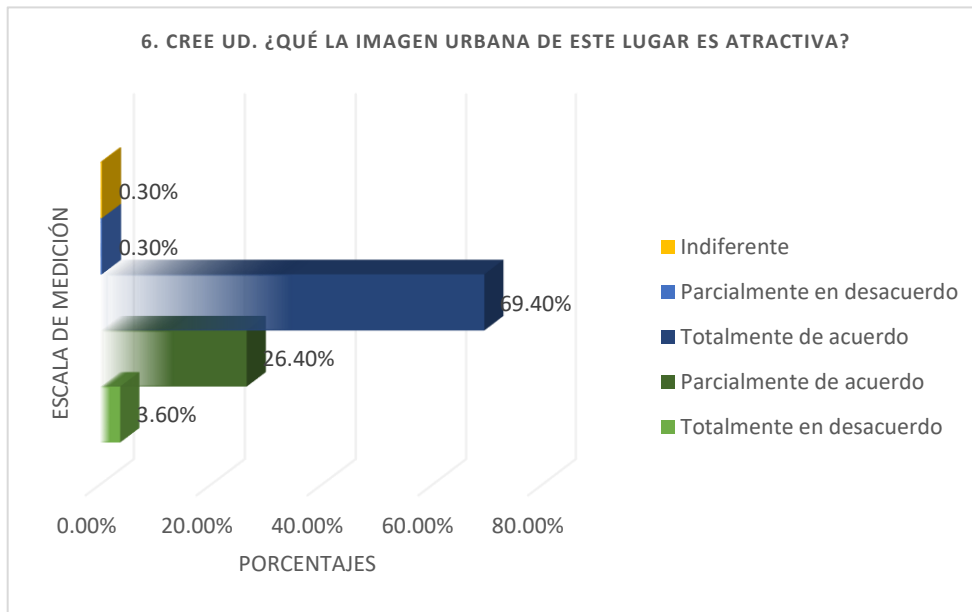
TABLA 22

6. Cree Ud. ¿Que la imagen urbana de este lugar es atractiva?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	13	3,6	3,6	3,6
	PARCIALMENTEDESACUERDO	1	,3	,3	3,9
	INDIFERENTE	1	,3	,3	4,2
	PARCIALMENTE DEACUERDO	95	26,3	26,4	30,6
	TOTALMENTE DEACUERDO	250	69,3	69,4	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 39 - Análisis descriptivo de la imagen urbana en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 39 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 69% está totalmente de acuerdo en que la imagen urbana del lugar es atractiva, además un 27% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 1% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 0% está parcialmente en desacuerdo y el 3% está totalmente en desacuerdo.

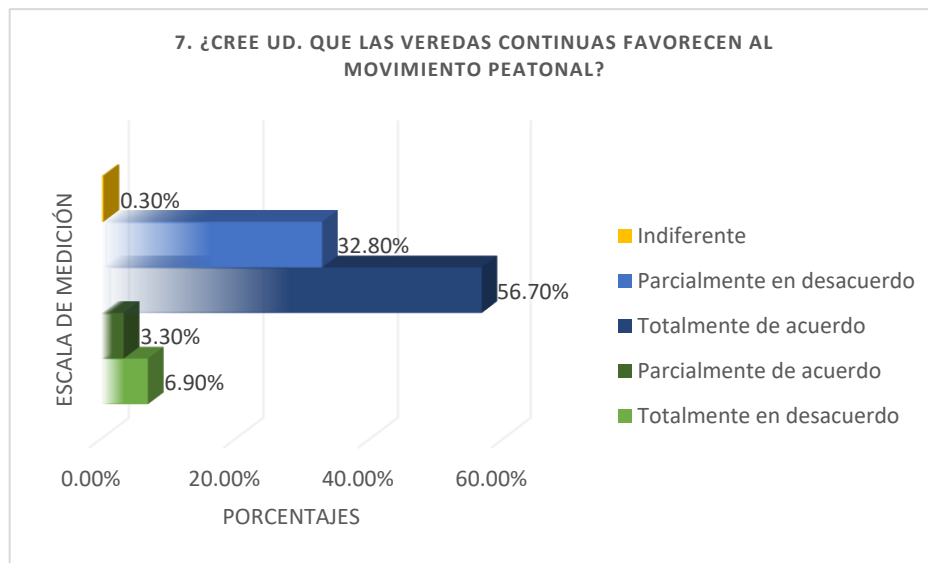
TABLA 23

7. ¿Cree Ud. que las veredas continuas favorecen al movimiento peatonal?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	25	6,9	6,9	6,9
	PARCIALMENTE DESACUERDO	118	32,7	32,8	39,7
	INDIFERENTE	1	,3	,3	40,0
	PARCIALMENTE DEACUERDO	12	3,3	3,3	43,3
	TOTALMENTE DEACUERDO	204	56,5	56,7	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 40 - Análisis descriptivo de la funcionalidad de la red peatonal en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 40 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 57% está totalmente de acuerdo en que las veredas continuas favorecen al movimiento peatonal, además un 27% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 1% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 0% está parcialmente en desacuerdo y el 3% está totalmente en desacuerdo.

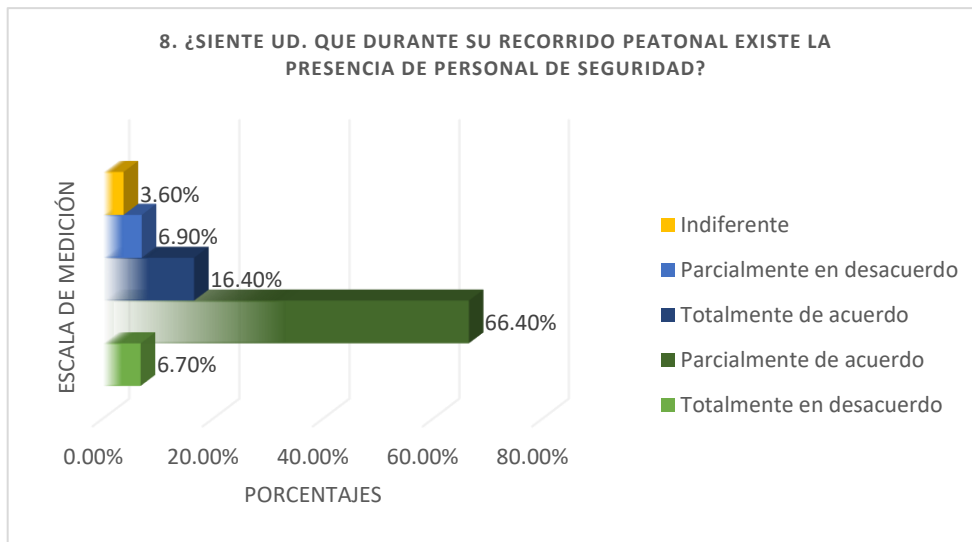
TABLA 24

8. ¿Siente Ud. que durante su recorrido peatonal existe la presencia de personal de seguridad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	24	6,6	6,7	6,7
	PARCIALMENTE DESACUERDO	25	6,9	6,9	13,6
	INDIFERENTE	13	3,6	3,6	17,2
	PARCIALMENTE DEACUERDO	239	66,2	66,4	83,6
	TOTALMENTE DEACUERDO	59	16,3	16,4	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 41 - Análisis descriptivo de la presencia de personal de seguridad durante el recorrido peatonal en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 41 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 16% está totalmente de acuerdo que durante su recorrido peatonal existe la presencia de personal de seguridad, además un 66% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 4% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 7% está parcialmente en desacuerdo y el 7% está totalmente en desacuerdo.

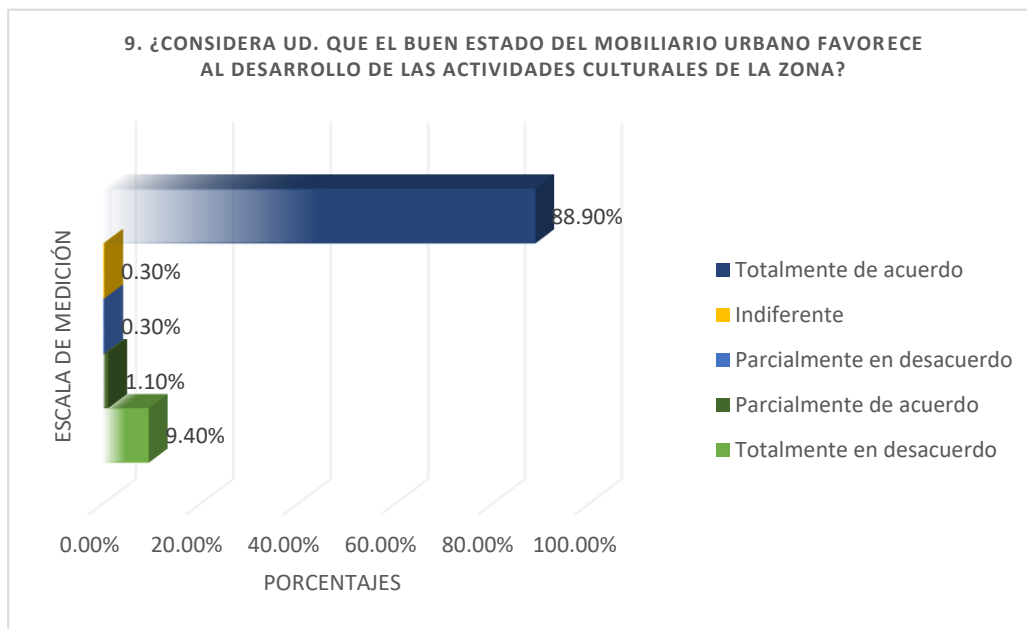
TABLA 25

9. ¿Considera Ud. que el buen estado del mobiliario urbano favorece al desarrollo de las actividades culturales de la zona?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	34	9,4	9,4	9,4
	PARCIALMENTE DESACUERDO	1	,3	,3	9,7
	INDIFERENTE	1	,3	,3	10,0
	PARCIALMENTE DEACUERDO	4	1,1	1,1	11,1
	TOTALMENTE DEACUERDO	320	88,6	88,9	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 42 - Análisis descriptivo del estado del mobiliario urbano en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 42 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 89% está totalmente de acuerdo que el buen estado del mobiliario urbano favorece al desarrollo de las actividades culturales de la zona, además el 1% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 0% de la muestra se presenta indiferente y parcialmente en desacuerdo y el 10% está totalmente en desacuerdo.

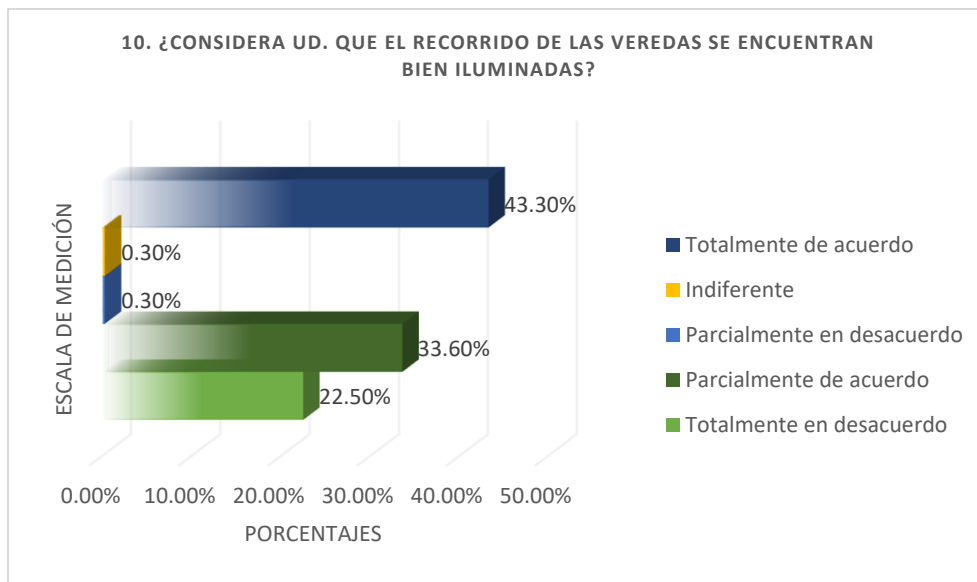
TABLA 26

10. ¿Considera Ud. que el recorrido de las veredas se encuentra bien iluminadas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	81	22,4	22,5	22,5
	PARCIALMENTEDESACUERDO	1	,3	,3	22,8
	INDIFERENTE	1	,3	,3	23,1
	PARCIALMENTE DEACUERDO	121	33,5	33,6	56,7
	TOTALMENTE DEACUERDO	156	43,2	43,3	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 43 - Análisis descriptivo de la seguridad espacial en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 43 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 43% está totalmente de acuerdo que el recorrido de las veredas se encuentra bien iluminadas, además el 34% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 0% de la muestra se presenta indiferente y parcialmente en desacuerdo y el 23% está totalmente en desacuerdo.

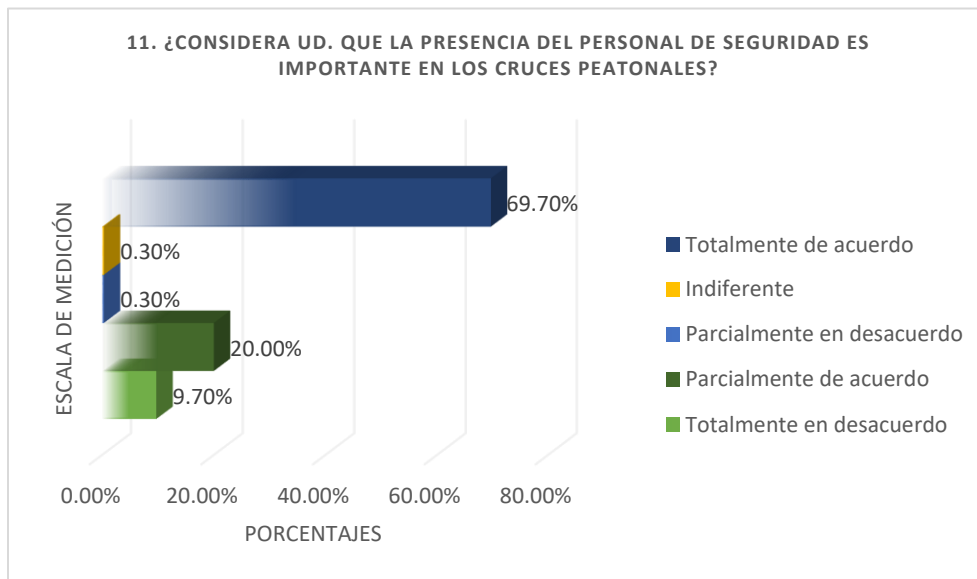
TABLA 27

11. ¿Considera Ud. que la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	35	9,7	9,7	9,7
	PARCIALMENTE DESACUERDO	1	,3	,3	10,0
	INDIFERENTE	1	,3	,3	10,3
	PARCIALMENTE DEACUERDO	72	19,9	20,0	30,3
	TOTALMENTE DEACUERDO	251	69,5	69,7	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 44 - Análisis descriptivo de la presencia del personal de seguridad en los cruces peatonales en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 44 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 70% está totalmente de acuerdo que la presencia del personal de seguridad es importante en los cruces peatonales, además el 20% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 0% de la muestra se presenta indiferente y parcialmente en desacuerdo y el 10% está totalmente en desacuerdo.

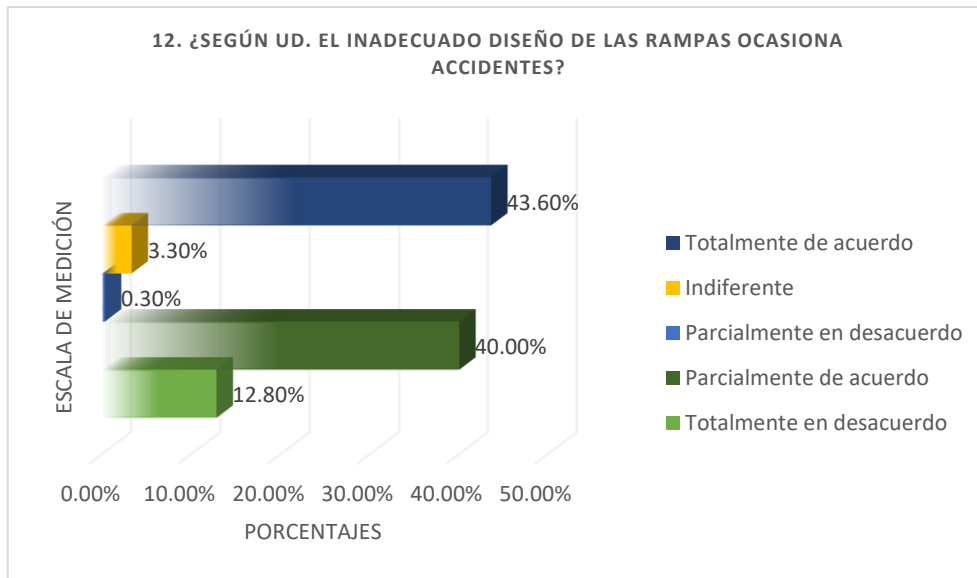
TABLA 28

12. ¿Según Ud. el inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	46	12,7	12,8	12,8
	PARCIALMENTE DESACUERDO	1	,3	,3	13,1
	INDIFERENTE	12	3,3	3,3	16,4
	PARCIALMENTE DEACUERDO	144	39,9	40,0	56,4
	TOTALMENTE DEACUERDO	157	43,5	43,6	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 45 - Análisis descriptivo del inadecuado diseño de las rampas en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 45 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 44% está totalmente de acuerdo que el inadecuado diseño de las rampas ocasiona accidentes, además el 40% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 3% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 0% está parcialmente en desacuerdo y el 13% está totalmente en desacuerdo.

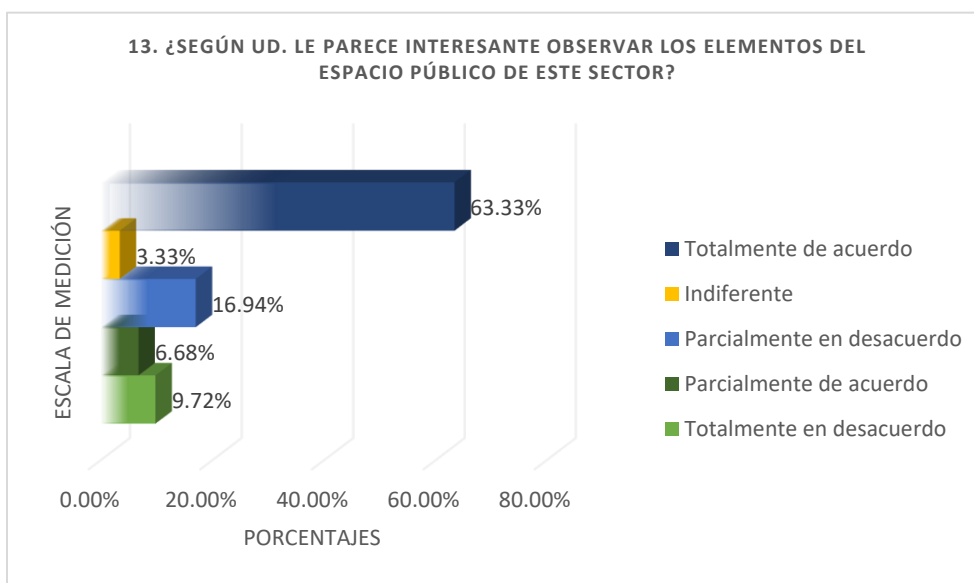
TABLA 29

13. ¿Según Ud. le parece interesante observar los elementos del espacio público de este sector?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	35	9,7	9,7	9,7
	PARCIALMENTE DESACUERDO	61	16,9	16,9	26,7
	INDIFERENTE	12	3,3	3,3	30,0
	PARCIALMENTE DEACUERDO	24	6,6	6,7	36,7
	TOTALMENTE DEACUERDO	228	63,2	63,3	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 46 - Análisis descriptivo del interés visual en la zona de estudio.



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 46 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 63% está totalmente de acuerdo que le parece interesante observar los elementos del espacio público del sector G, además el 7% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 3% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 17% está parcialmente en desacuerdo y el 10% está totalmente en desacuerdo.

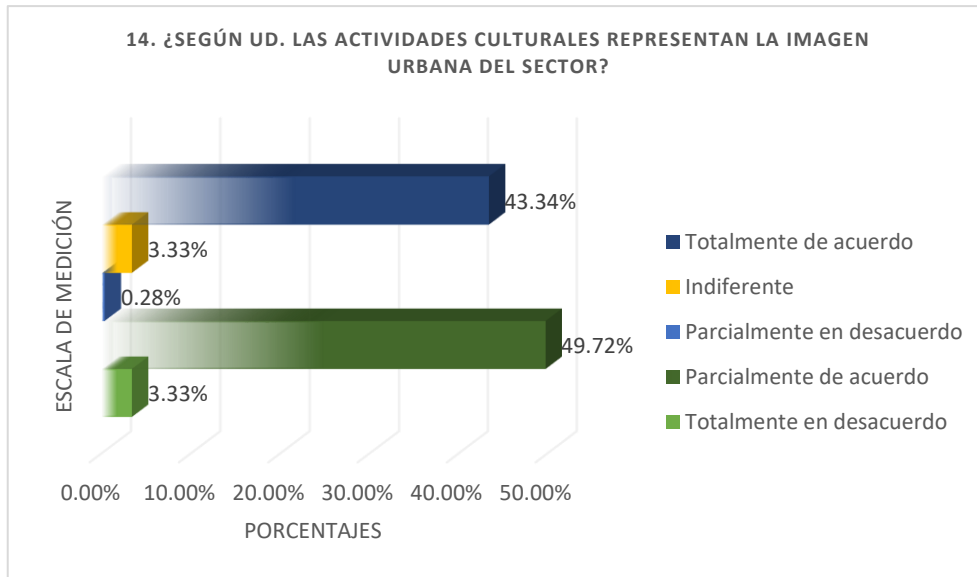
TABLA 30

14. ¿Según Ud. las actividades culturales representan la imagen urbana del sector?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	12	3,3	3,3	3,3
	PARCIALMENTE DESACUERDO	1	,3	,3	3,6
	INDIFERENTE	12	3,3	3,3	6,9
	PARCIALMENTE DEACUERDO	179	49,6	49,7	56,7
	TOTALMENTE DEACUERDO	156	43,2	43,3	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 47 - Análisis descriptivo de las actividades culturales presentes en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 47 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 44% está totalmente de acuerdo que las actividades culturales representan la imagen urbana del sector, además el 50% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 3% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 0% está parcialmente en desacuerdo y el 3% está totalmente en desacuerdo.

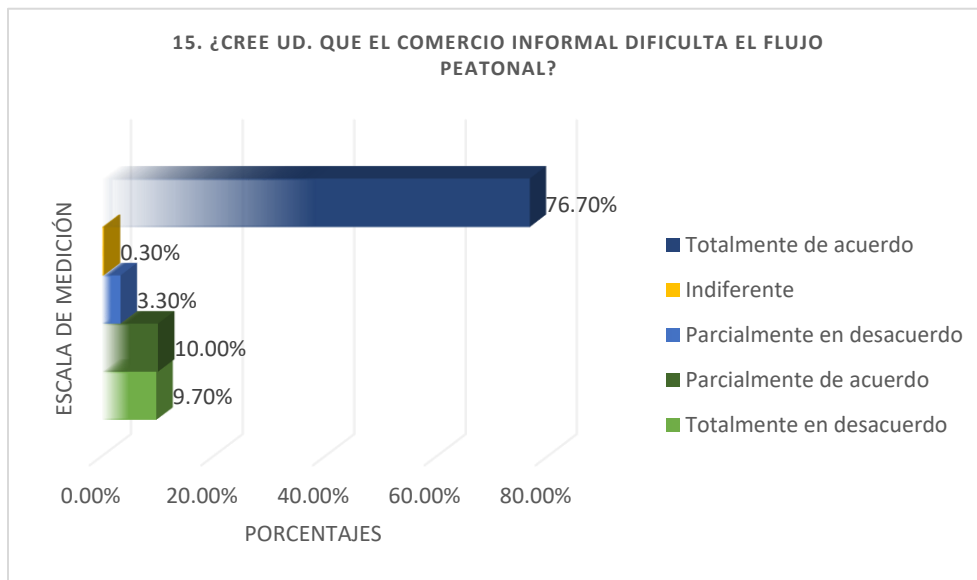
TABLA 31

15. ¿Cree Ud. que el comercio informal dificulta el flujo peatonal?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TOTALMENTE EN DESACUERDO	35	9,7	9,7	9,7
	PARCIALMENTE DESACUERDO	12	3,3	3,3	13,1
	INDIFERENTE	1	,3	,3	13,3
	PARCIALMENTE DEACUERDO	36	10,0	10,0	23,3
	TOTALMENTE DEACUERDO	276	76,5	76,7	100,0
	Total	360	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		361	100,0		

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

Figura 48 - Análisis descriptivo de la dificultad del flujo peatonal debido al comercio informal en la zona de estudio



FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

En la figura 48 podemos interpretar que del 100% de la muestra encuestada; el 77% está totalmente de acuerdo que el comercio informal dificulta el flujo peatonal, además el 10% está parcialmente de acuerdo, mientras que el 0% de la muestra se presenta indiferente, asimismo, el 3% está parcialmente en desacuerdo y el 10% está totalmente en desacuerdo.

ANEXO 14. Transcripción de entrevistas a los funcionarios públicos

A) ENTREVISTADO: ARQ. IVONNE BERNABLE DE LA CRUZ (FP - 01) –

DURACIÓN 00:38:06

Primero: 1. Según su experiencia, ¿Qué opina del confort acústico generado en los espacios públicos?

Bueno en el sector G, tenemos zonas comerciales, tenemos también mercados y avenidas que se entrelazan, ¿no?, que es la avenida Trujillo con la avenida Huaura y la avenida Ayacucho, entonces eh... también existen los paraderos de motos, el transporte público, los vehículos particulares, justo en la avenida Ayacucho tenemos la municipalidad que también tiene una sede de Reniec, tenemos al costado un cajero y tenemos farmacias, ¿no?, entonces todos los usos que te he mencionado, esos usos pues generan ruido, ¿no?, generan un malestar pero que poco a poco creo yo, eh..., las personas que viven y que forman cada una de las manzanas que están alrededor de la G, pues ya... ya tienen establecido, ya tienen consolidado ese ruido en su día a día, ¿no?, de trabajo, ¿no?, entonces eh... si me preguntas que es lo que pienso, es que hay una saturación que debería tratarse de minimizar de repente con un ordenamiento, ¿no?, de paraderos para las motos, ¿no?, de repente señalizaciones verticales, ¿no?, para lo que es el mercado, ¿no?, como un cerramiento también porque el mercado está un poco expuesto, no sé si lo han podido visitar. Debería ser un cerramiento con un portón de ingreso no tan abierto, ¿no?, y hace que ese pasaje pues, se convierta en parte del mercado también, porque hay un pasaje entre la municipalidad y el mercado, ¿no?, eso también hace que se expandan los ruidos, ¿no?, Entonces yo creo que es un trabajo en conjunto, ¿no?, de coordinación y de que también se diga, ¿no?, que existe ese malestar como para poder tratar de actuar. Acá en la municipalidad por ejemplo tenemos la parte de fiscalización, la parte de obras privadas, ¿no?, donde de repente en coordinación con fiscalización se puede dar ese manejo de un paliativo, ¿no?, de algo que se ordene para evitar que el ruido sea expandible, ¿no?

Luego, ¿Influye en la salud del peatón?

Por supuesto, ¿no?, tú sabes que los ruidos sonoros, eh... si bien es cierto, estoy diciendo que ya existe una consolidación por el tiempo que ya tiene existiendo y el uso que le han dado desde hace mucho tiempo, eh... existe un problema de salud, ¿no?

Segundo: 2. Según su experiencia, ¿Qué nos puede decir sobre el confort visual?

Confort visual, el confort visual, es eh... ver espacios abiertos, ¿no?, eh..., algo cerrado, ¿no?, ventilado, sin áreas verdes, eh... pues da un rechazo, ¿no?, No es confort, ¿no?, entonces, eh... en esta avenida Trujillo que es la que colinda a la Mz. G, la manzana G pues tiene varios usos, ¿no?, tenemos una iglesia, tenemos la municipalidad, tenemos un mercado, tenemos paradero de mototaxi, entonces, eh... visualmente pues no es confortable pues, ¿no?, ¿Por qué?, porque no tengo un espacio abierto más que la bolsa de estacionamiento, el cod sak que tenemos frente a la municipalidad, ¿no?, ese es un espacio más o menos abierto pero que está colindando con todo un comercio zonal y vecinal, porque tenemos una serie de comercio como pizza, pollerías y todos los establecimientos de servicios.

Luego, ¿Entonces si cree que es importante aplicarlo a los espacios públicos?

Sí.

Bueno... ¿Qué beneficios conlleva aplicarlos?

El beneficio pues eh... salud mental, ¿no? Porque si estamos hablando de auditivo, de visual, estamos hablando también de una salud que a veces se... pues, no es una herida, ¿no? Porque te afecta los ruidos, te afecta la visión, entonces no puedes actuar en ese momento de repente con mayor claridad, ¿no? O tomar una decisión mejor, ¿no? Por eso los espacios abiertos con áreas verdes, siempre serán espacios motivadores de desarrollo al ser humano.

Y ¿El empleo de materiales no adecuados también influiría en el confort visual?

Hmmm... no necesariamente, claro, mal empleados, sí, porque eh... un material que sea...

Por ejemplo, hace demasiado calor, hay mucha iluminación y ponen una loseta blanca, en el momento en el que el peatón empieza a caminar, eso refleja, ¿no?, ¿ya no habría confort visual, ¿no?, también por los materiales, ¿no? O quizás también hay un muro de vidrio, un muro que es inadecuado y refleja, ¿no?

Claro, yo creo que no hay material malo, ¿no? Los materiales son buenos, sino que hay que saber...

Mal aplicado

Eso es exacto, hay que saber eh... tener el debido procedimiento constructivo y el arquitecto, la persona que diseña y dice que tipo de material se va utilizar, también tiene que ver pues como estás mencionando los reflejos, crear un alero, no sé, crear un árbol, no sé...

Crear una barrera para que de sombra

Claro, para que en conjunto trabajen bien, ¿no?, no hay material malo, todos los materiales son buenos, sólo que hay que saber aplicarlos a la hora de la construcción, ¿no? y el diseño...

También sería un buen punto, ¿no?, para quizás, para que se puedan ordenar las construcciones, cerca de dos vías importantes.

Claro, lo que pasa es que todo nace de la habilitación urbana y como estamos en casco, tu sabes que una habilitación urbana y a la hora de construir todo predio, todo lote, debe tener un respeto a ¿Qué? Al retiro municipal, entonces si tu observas acá en la avenida. eh... Trujillo, nadie ha respetado el retiro municipal que está en el RNE (Reglamento Nacional de Edificaciones)

Al contrario, han invadido el espacio

Correcto, han ocupado, lo han consolidado, ¿no?, y encima de eso todavía nace un volado que no,... yo cuando te hablo de volado es dentro de mi propiedad, respetando el retiro municipal y hago un volado dentro de mi propiedad, no es volado hacia la vía pública, entonces empezando de eso, ¿no?, de que no se respeta la habilitación con que fue creada toda esta zona, ¿no?, y cada uno ha construido, se ha consolidado ocupando hasta el filo de su lote y encima haciendo volados, ¿no? entonces eso pues sí, sí está mal.

Ya, y ¿Qué defectos conlleva no aplicar el confort visual? ¿Por qué?

Claro, es el ordenamiento de la ciudad, ¿no?, Cuando tú vas a una ciudad que está bien

señalizada tanto vertical como horizontalmente, tanto sus avenidas como sus calles principales hasta sus pasajes, uno visualmente lo ve ordenado, ¿Por qué?, porque la señalización tanto vertical y horizontal ordena el espacio. Ahora, si hablamos sí que a eso le sumamos que no hay señalización vertical ni horizontal, le sumamos la ocupación de los retiros municipales en cada una de las calles, eh... y si no están ordenados, no están todos pintados o no están todos con cerramiento y hay ocupaciones en la vía pública pues se genera ese malestar en la ciudad, ¿no?, como ciudad, ¿no?; entonces hay un daño tanto para el ser humano como también para la ciudad, ¿no? Nosotros arquitectos generalmente cuando visitamos cualquier lugar siempre vemos el ordenamiento de las infraestructuras y cómo van creciendo, ¿no?; y eso depende mucho de que se dé charlas, que se diga, ¿no? para que tomen conocimiento los propietarios o los posesionarios, porque también hay áreas, ¿no? eh... como debe ser la construcción, ¿no? y por quién tiene que ser dirigida, ¿no? eso es lo que falta, ¿no?, concientizar al propietario de que su lote, su predio, su título, eh... debe ser realizado con un criterio profesional, ¿no? respetando los parámetros de retiro, los espacios para que también la ciudad se vea pues ordenada, ¿no? Pero se basa más básicamente la construcción que hacen los propietarios y también del ordenamiento tanto de la señalización horizontal y vertical porque si no hay ese ordenamiento, la ciudad se desordena pues y hay lo que ustedes mencionan, ¿no?, tanto visual como auditivo, el malestar de la ciudad.

Y afecta a los peatones

Correcto

Tercero, 3. Según su conocimiento ¿Las características de la zona del espacio público están determinadas por el perfil urbano?

Uhm... Sí, el perfil urbano, eh... nace pues de una... estamos hablando del sector G y en el sector G, existe ya una habilitación donde se ha creado bolsas de estacionamiento, áreas verdes, una plaza y una iglesia, hay diversos usos, entonces, eh... se tiene que respetar esos usos para que la ciudad crezca con... con lo que se había planificado en la habilitación pues, ¿no?

Entonces, ¿Qué problemas conlleva no tener zonas bien definidas? ¿Por qué?

¿Qué problemas conlleva? Conlleva pues la necesidad ¿no?, Porque si no están bien definidas, sino se ha respetado la habilitación, pues va carecer de una comisaría, de un centro de salud, ¿no? o de zonas de comercio vecinal o comercio zonal, ¿no?, entonces eh... se tiene que respetar la habilitación, eh... la habilitación es algo que se ha visto las características y las necesidades de la población que va existir en todo este manzaneo, entonces si no se respeta la habilitación con todos los usos dados, se genera pues problemas, es necesario respetar la habilitación.

Que estén bien normadas y reglamentadas las zonas, ¿no? las zonas físico-espaciales porque muchas veces por ejemplo no están bien definidas, el ambulante va a una zona de estacionamiento y empieza a vender, ¿no?, ya deja de ser una zona netamente de estacionamiento, ¿no?, o cuando ve las áreas verdes naturales y no está bien y empiezan y sacan el árbol y empiezan a usarlo para su estacionamiento

Claro, lo que pasa es que es un problema social, ¿no?, más aun estando en pandemia y ahorita casi tratando de salir de esta, eh... han sido dos años pues en pandemia, ¿no?, y muchas veces el único uso que se les ha estado dando y permitir pues que lo que es comestible y lo que es farmacia, ¿no? entonces cuando tú me mencionas que de repente el informal se acerca y daña una infraestructura como un árbol, una banca y lo utiliza para hacer el comercio ambulatorio, entonces eh... yo creo que eso debe ser fiscalizado, ¿no?, pues no se debe permitir eso, yo sé que hay necesidad pero hay que reubicarlo, crear un espacio donde de repente pueda ofrecer el producto, ¿no? pero no, que por la necesidad eh...quiten el uso, ¿no? que tenía, como de repente este cool sac que está acá y se convierta pues en un comercio ambulatorio, ¿no?

Yo creo que parte de falta de ambos, ¿no? tanto el que ofrece el producto como el vecino que lo compra, ¿no? porque él también está apoyando ese mal servicio, ¿no? que no debería ser.

Así como diría Jan Gehl, ciudades para la gente o para el peatón, ¿no? donde la transitabilidad...

Es bloqueada, ¿no?; ¿Por qué? Porque aparece una persona vendiendo un producto y tiene... ya no hay continuidad, tengo que girar y avanzar por el otro lado, ¿no?

Y caminar por la vía o por las pistas

Correcto, correcto

Y empiezo a trasgredir mi propia habitabilidad dentro del espacio que fue creado para tal...

Claro, pero eso también depende mucho de cada uno pues, ¿no? entonces si las personas no le compraran, el señor se saliera, ¿no?

Un poco de cultura y de parte de la municipalidad también es falta de...

Si, correcto, eso es cierto, la municipalidad en el área de fiscalización debe ver eso, ¿no?, que el comercio ambulatorio bien debe de ser, otorgarle un sitio para que ahí ejerza o no permitir que, pues se ocupen de los espacios públicos, ¿no? que esto impida...

Poner mano dura quizá, ¿Qué tipo de medidas debería tomar la municipalidad?

Eh... cumplir nada más, cumplir con su ROF, que es el reglamento de funciones de cada uno y como te digo el área de fiscalización es su competencia de ellos, de velar por los espacios públicos y que se respeten, ¿no? y que no sean ocupados, ¿no? por comercio ambulatorio.

Claro, si lo hacen cada cierto tiempo, pero de ahí se olvidan y lo dejan y otra vez vuelven a ocupar

Si

¿Deberían plantear otra solución, ¿no? un espacio, digamos, una alameda, para que se ocupe el espacio y ya no sea ocupado por el ambulante

Si, es buena propuesta, crear de repente alamedas u obras donde se pueda dar un espacio para que ofrezcan sus productos pues, ¿no? con personas y no... lo que pasa es que siendo la Av. Trujillo una avenida bien comercial y de tanto tránsito de público, entonces es ahí donde encuentran al posible comprador de sus productos pues, es por eso que ellos no quieren irse a otro espacio así les ofrezcas tú, ellos quieren ese espacio porque ahí hay transitabilidad de peatones, ¿no?, es por eso.

Y la zona está en estado natural, ¿no deberían tratarla y ubicarlos ahí para que no estén en un espacio desagradable?

Sí, yo creo que más se tiene que dialogar y hacer obras donde se haga un espacio para estas personas

Cuarto, 4. Según su experiencia, ¿El personal de seguridad es importante?

Sí, el personal de seguridad eh... brinda como dice su nombre pues ¿no? por lo menos un respaldo en todos los ámbitos ¿no?, si hablamos de seguridad en una farmacia, en el mercado, en los bancos que están acá, en la misma municipalidad.

Entonces, ¿Su ubicación y provisión de los elementos de seguridad es la adecuada? ¿Por qué?

Bueno, el área de la Gerencia de Seguridad Ciudadana eh... en el caso de la municipalidad es el que se encarga, ¿no? de hacer los requerimientos para los uniformes y todo lo demás, eh... y hasta donde yo he podido observar porque es una opinión, yo no soy gerente de seguridad ciudadana, he visto que, si trabajan a cabalidad y están en cada uno de sus lugares, no, no tengo otra visión de parte de su trabajo de ellos, ¿no?

Quinto, 5. Según su apreciación, la siniestralidad vial ocurrida en el sector G, especialmente en la Av. Cuzco, ¿En qué medida se pudieron evitar?

Empecemos que la Av. Cuzco es una avenida colectora, siendo colectora, cualquier obra que se haga ahí tiene que ser con el permiso y autorización de la Región de la Provincial del Callao, eh... lo que sí en reuniones donde he estado presente eh... se ha pedido de que se haga un convenio con la Región para poder crear eh... que no circulen ahí eh... los carros eh... o los camiones ¿no? solamente que sean vehículos y como para mitigar la velocidad hacer unos tipos de obras, primero el convenio para que no pasen los camiones y segundo hacer una obra donde se ponga señalizaciones verticales y horizontales y hacer esos tipos de camellones que serían como una reducción a la hora del tránsito, ¿no?, eso es lo que se está manejando actualmente, ¿no?, ahora en Mayo del 2022, ¿no?, eso es lo que se está viendo por lo... por lo mismo que has mencionado, ¿no?, por los accidentes que han sido. De repente, con haber hecho ya de una vez el convenio, ¿no? para restringir el acceso en esa vía.

¿Tuvo que ver con la infraestructura urbana existente o por factores alternos a ellos?

Fueron por factores alternos porque como te mencioné al comienzo, es una vía colectora ¿no?, netamente para poder hacer cualquier obra ahí, primero se tiene que pedir autorización a la región, pudo haberse hecho antes, eso es cierto, pero ahorita ya estamos haciéndolo, estamos haciendo tanto el convenio como una de las obras y al proceso de las obras, pues ahí quedan esperar porque hay que hacer un proceso de licitación y todo ¿no?, se está viendo eso, hacer la obra con los camellones y por otro lado pedir el permiso y hacer un convenio para que no haya acceso para esos camiones en esa avenida.

¿Considera que la pendiente es el punto más crítico de este lugar?

Sí

O ¿El poco conocimiento vial del peatón-vehículo?

No, es la pendiente, el territorio, por la forma que tiene y las alturas, la pendiente es muy pronunciada y siendo una sección tan amplia como la del Cuzco eh... tiende pues ah, de repente ir a una velocidad más alta, ¿no? o acelera tu velocidad a la hora de transitar por ahí, entonces eh... la pendiente es la que dificulta todo ¿no?

La pendiente y también el mal estado y el radio de giro, ¿no? que se tiene, porque ahí en ocasiones, bueno lo que estamos percibiendo era que, cuando gira mucho se va hacia el otro carril, por la pendiente porque sobrepasa la rasante, ¿no?, para que pueda evitar que el carro se vaya o se incline para un lado.

No, no, no podría asegurar eso porque no he podido ir y ver, verificar el radio, he estado a todo lo que es vial, todo lo que es la avenida Cuzco y la problemática lo está atacando de frente el Subgerente de Tránsito y Transporte, entiendes, entonces es muy probable que sí manifieste lo mismo que tú, ¿no?, eh... yo no lo puedo manifestar lo que yo no he visto ¿no?; pero eh... tu opinión es buena pues, puede ser también el giro, ¿no? el giro, para mí, yo que he pasado, para mí es la pendiente pero se puede sumar a lo que tú dices.

Claro, muy aparte porque cuando el carro viene, bueno hay unas vías que se unen cuatro lados o cuatro giros y cuando gira se mete mucho hacia el otro lado, ¿no? Cada rato, todos los carros, hasta las motos siempre aparecen entre carro y moto, en la intersección de la Trujillo con Cuzco, sí, justo donde hay un rompimiento y se hace como un triángulo y se ensancha la vía y se empieza a agrandar, justo en ese tramo. No existe un respeto, por lo mismo que no hay semaforización tampoco.

Por eso te digo pues, por falta de todas las señalizaciones verticales y horizontales pues, con eso no solamente es señalizar la pista, también es poner semáforos y encima el convenio de que no pasen todos esos camiones, todo eso va a ayudar a mitigar.

¿Cree que deberían reducir un carril?

No, no porque la sección está dada ya y es una de las vías colectoras, las vías colectoras no pueden tener una sección menor, tiene que tener esa sección para ser una vía colectora.

Por jerarquía ¿no?, y por otro parte, la berma ¿Sería mejor darle un buen tratamiento? O ¿Quedaría, así como arborización?

Sí, puede quedar como eh... puede ser dependiendo en algunos sectores estacionamiento en otros lados eh...

¿Puede ser una alameda?

Creo que no, porque como te digo es la vía que es tan ancha y ...

Posiblemente peligroso

Si, puede ser peligroso

Sexto, 6. Según su apreciación, ¿La movilidad de la red peatonal urbana está limitada por su infraestructura dentro del espacio público? ¿Por qué?

No, las secciones y las movilidades urbanas se pasan eh... son mínimas serán tres o cuatro líneas, no pasan más.

Séptimo, 7. En base a su conocimiento, ¿Considera que el interés visual es importante dentro del espacio público?

Claro.

De acuerdo al tipo de actividades que se realizan en el sector G, ¿Fortalecen el vínculo peatón con la imagen urbana que se presenta? ¿Por qué?

Interés visual... bueno, yo creo que es un interés más de necesidad porque si estamos hablando de que hay comercio, hay una necesidad del consumo, si estamos hablando del mercado, hay una necesidad también de los implementos de los alimentos, ¿no?, entonces eh... en toda esta zona del sector G eh... lo que existe es un consumo de las necesidades que tiene cada uno de los pobladores, ahora visual, como te mencioné al comienzo, visualmente es agresivo pues, pero es... este daño que es visual ya está consolidado en el día a día que tiene cada poblador, entonces por eso es que de repente no nota, tu como investigadora, que estás viendo, de repente si notas el problema, pero ellos ya lo toman como algo consolidado, como si ya existe ¿no?, entonces sería bueno decirles que hay otra alternativa, ¿no?, de mejora, de calidad visual ¿no?, como te dije de repente cerrando un poco más el mercado, respetando todo ese pasaje limpio, libre ¿no?, eso ¿no?, y en el sector G, pues está rodeado también por comercio a la espalda que está frente a la plaza y ese comercio también ocupa la vía pública un poco ¿no?, entonces debería ser cerrado para entrar al mercado y atenderse por dentro; no para la vía, todo eso genera pues agresión visual ¿no? pero como te digo ya la población ya está consolidado eso en su mente ¿no?, para ellos no es visual.

¿Lo único rescatable sería la plaza?

Claro, la plaza ¿Por qué? Porque tiene una vereda circundante, amplia, ¿Qué más tiene? Tiene estacionamiento en esa vereda, entonces ahí estamos hablando del retiro que es tan importante para cualquier tipo de construcción, siempre debe existir un retiro, ese retiro visualmente te da un ordenamiento y también te da frescor porque tú ves un acceso peatonal y también ves áreas verdes que vienen a ser las bermas ¿no? un ordenamiento porque está señalizado, porque está separado, porque tiene gradas y en las noches tiene iluminación, entonces cuando algo se hace respetando el RNE y todos los parámetros crea pues una, una visión y un interés.

El interés sería hacia la plaza más que todo

Porque es una construcción nueva que ha cumplido con los requerimientos.

El interés visual de las diferentes actividades sociales que se realizan dentro de la Plaza

Para eso fue creada, para las actividades culturales y sociales

Y también de conexión ¿no?, si bien es cierto a un costado se encuentra un mercado, una conexión, pero puedes tu llegar a un punto y de ahí trasladarte, cosa que no se puede conseguir en otros lugares posteriores ya que la vereda es más grande y luego llegas un poco a la parroquia y se acorta, como la misma vereda se empieza a crear una barrera ¿no?, no es continua y que a tu propia visión ya deja de ser limpia, no te permite llegar un poco más allá, a diferencia de acá ¿no?, que quizá más allá no puedas llegar, pero el mismo camino, la senda te invita a llegar más allá, ¿no? cosa que no debe; la parte del colegio Manuel Seoane Corrales está olvidado, según su apreciación ¿La funcionalidad de la red peatonal, está limitada por su infraestructura?

Sí.

La infraestructura está y no cumple quizá ¿Invita a que se pueda dar una buena movilidad?

Invita a la agresión visual porque tú lo acabas de manifestar ¿no?, yo cuando camino por la vereda de la plaza siento el acceso peatonal, siento un frescor porque existe un área de berma, paso la siguiente manzana, donde está la iglesia, donde está la municipalidad, ya se rompe todo eso porque si bien existe la vereda peatonal, ya no existe el respeto a la berma, nada porque las construcciones en vez de haber respetado el retiro municipal que son dos metros o tres metros dependiendo si está considerado eso como calle o avenida el parámetro te dice ¿no?; 3m o 1.5m, entonces no han respetado nada de eso, han sido contruidos al ras del lote, ¿no?; entonces ahí si hay agresión visual porque siento un encajonamiento ¿no?, hasta de repente agresión porque se abre la puerta y yo tengo que pararme pues porque va salir la familia o la persona que está ahí ¿no?, entonces eh... eso es la agresión ¿no?, la infraestructura que ya está consolidada de la manzana G, no ha respetado los retiros municipales, por más propiedad que sea mía, existe un retiro municipal que se debe respetar ¿no?

¿La movilidad peatonal ayuda a tener una buena imagen urbana?

Sí, porque... claro, cuando uno transita y camina por los accesos peatonales, quiere decir que la trama de la habilitación está bien ejecutada pues ¿no?, porque se supone que tiene que respetar tanto los martillos como las rampas de cada uno de los puntos ¿no?; entonces si veo personas caminando quiere decir que la trama con que fue hecha la habilitación está bien.

Es importante, ¿no?

Una cosa es que... lo que pasa es que la vía pública si se ha respetado, pero no hay confort porque todas las infraestructuras han sido construidas no cumpliendo el reglamento, no cumpliendo el retiro municipal, entonces de existir vías peatonales, existen. De repente en algunas por la pendiente eh... no se ha dado la rampa debida ¿no? y hay escalones ¿no? que a veces tienen que ir a la vía ¿no?, para sortear ese escalón muy fuerte ¿no?, y continuar, entonces eso si he visto en la manzana G ¿no?, en el sector de la iglesia, yendo para la plaza toda esa vereda está con escaleras y no está ni siquiera con rampas bien definidas ¿no?, ahí pues yo veo al peatón pues que se va a la pista de nuevo entra a la vía peatonal, de nuevo se va a la pista, exacto.

Incluso se ve acá más desordenado, acá en frente de la municipalidad, todas esas vías se ven más ordenado, incluso el mobiliario urbano, pero aquí sólo hemos encontrado una banca y en mal estado, sólo una banquita y después la acera tiene 1.00m, 1.20m, considero que es muy pequeña, muy angosta para todo el comercio que existe ahí, no hay un respeto hacia... digamos, poner el mobiliario luego sigue el movimiento de las personas y un espacio para que ellos puedan comprar en la zona comercial,

Claro, eso es un ordenamiento como te mencioné debería...

¿Considera que la vereda debería ser más ancha?

Podría, lo que pasa es que con el tiempo a veces los usos se fortalecen y se vuelven más..., todo comercio no solamente unos lotes ¿no?, se vuelve toda la cuadra comercio, entonces la consolidación hace que el comercio se fortalezca y si el comercio se fortalece y se vuelve una zona ya totalmente comercial, de repente era comercio vecinal no más, pero ya se convierte en un comercio zonal por la consolidación, ahí sí habría motivo para que la vereda se amplié o de repente unimos, ¿no?, esa calle de ahí que se llama Huaura,

uno la vereda con la otra vereda y todo lo convierto en una alameda peatonal. Cuando tu investigas en Lima Metropolitana hay calles en el Centro, que eran calles donde entraba el vehículo, las han cerrado y las han convertido en una alameda.

Jr. de la Unión es ahora una vía peatonal

Exacto, por donde está la iglesia San Pedro, si tu caminas toda esa vía es un gran defecto porque ya no daba, la misma consolidación, las casitas antiguas de ahí, habían hecho comercio, entonces tener una vereda tan angosta de 1.20m o de 1.10m o un 1.00m; y una pistita de 5m y otra vereda de 1m, no daba la transitabilidad y encima el tráfico en el Centro de Lima, entonces que decidieron, simplemente cerrarlo todo y todo convertirlo en una alameda y ahora puedes transitar tranquilamente y ...

Según la actividad

Por eso, entonces sería una buena propuesta, de repente en Huaura convertirlo así, toda una alameda.

Cerrar la vía

Cerrar la vía por el comercio existente, tenemos iglesia, tú sabes cuándo un domingo ingresan ahí, esa vereda queda chica.

De noche cierran toda la vía

Por eso, entonces ese tramo que da más la avenida todo debería ser solamente tránsito peatonal, eso sería una buena propuesta ¿Por qué? Porque ya la consolidación a dado que se necesite ampliar la sección al acceso peatonal.

La planificación debería ser a largo plazo, pensando siempre que la población va crecer ¿no?

Correcto

Y acá no se pensó en eso, sino en...

Claro, eh... lo que pasa es que se supone la zona de comercio podría ser la avenida Trujillo nada más, pero al planificar que había una iglesia, no pudieron haberle puesto

pues, una veredita de 1m, ¿no? Frente a una iglesia necesariamente se necesita una vereda mucho más amplia.

Que es casi lo más cercano de todo el sector

Ó a la hora de construir la iglesia como en otros tener su atrio.

Su retiro, ¿no?

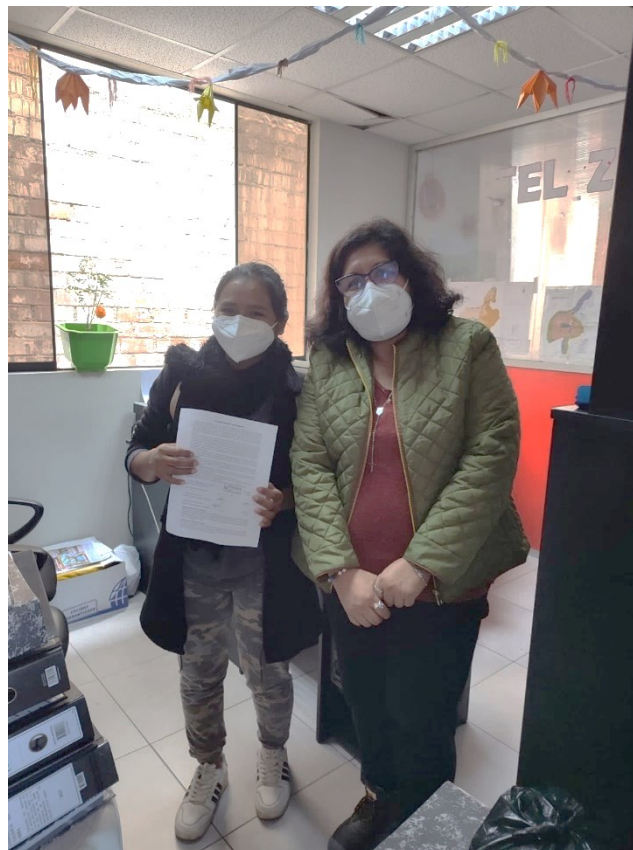
Correcto, toda una plataforma como tienen las iglesias antiguas, ¿no? una plataforma y recién empieza; pero a la misma iglesia su murito empieza ahí mismo, ¿no? aunque tiene su retiro adentro.

Pero está cerrado

Exacto

Ya... bueno esas eran las preguntas, muchas gracias arquitecta Ivonne

Figura 49: Entrevista a funcionario público



Fuente: *Elaboración propia*

Entrevista al funcionario público de la Subgerencia de Obras y Desarrollo Urbano de la Municipalidad de Mi Perú

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Estimado, Ivonne Bernable De La Cruz, le pedimos su apoyo en la realización de una investigación elaborada por Arteaga Arnao, Thalía Lisset y Rojas Mendoza, Nerilin Idghail, estudiantes de la escuela de Arquitectura de la Universidad César Vallejo de Lima Norte - Perú, asesorados por el docente Mg. Arq. Juan José Espínola Vidal. La presente investigación, se titula "Características Físico-Espaciales y Habitabilidad del Espacio Público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022", tiene como propósito determinar el nivel de influencia de las características físico espaciales en la habitabilidad del espacio público.

Se le a contactado a usted en calidad de *servidor público*. Si usted accede a participar en esta entrevista, se le solicitará responder algunas preguntas sobre el tema antes mencionado, lo que tomará aproximadamente 30 minutos. La información obtenida será únicamente utilizada para la elaboración de una tesis. A fin de poder registrar apropiadamente la información, se solicita su autorización para grabar la conversación. La grabación y las notas de las entrevistas serán almacenadas únicamente por los investigadores en su computadora personal por un periodo de tres años. Luego de haber publicado la investigación, solamente ellos y su asesor tendrán acceso a la misma. Al finalizar este periodo, la información será borrada.

Su participación en la investigación es completamente voluntaria. Usted puede interrumpir la misma en el momento que crea conveniente, sin que ello genere algún perjuicio. Además, si tuviera alguna consulta sobre la investigación, puede formularla cuando lo estime conveniente, a fin de clarificarla oportunamente.

Al concluir la investigación, le enviaremos un informe ejecutivo con los resultados de la tesis a su correo electrónico. En caso de tener alguna duda sobre la investigación, puede comunicarse a los siguientes correos electrónicos idner44@gmail.com y artaliarnao97@gmail.com o a los números de celular 960293662 o 929245753.

Yo, Ivonne Bernable De La Cruz doy mi consentimiento para participar en el estudio y autorizo que mi información se utilice en este. Asimismo, estoy de acuerdo que mi identidad sea tratada de manera (marcar una de las siguientes opciones).

Declarada: es decir, que en la tesis se hará referencia expresa de mi nombre. (X)

Confidencial: es decir, que en la tesis no se hará ninguna referencia expresa de mi nombre y los tesisistas utilizarán un código de identificación o un pseudónimo. ()

Finalmente entiendo que recibiré una copia de este protocolo de consentimiento informado

<u>Ivonne Bernable De La Cruz</u> Nombre completo del entrevistado	 Firma	<u>07/06/22</u> Fecha
Correo electrónico del entrevistado	<u>ivonne890607@hotmail.com</u>	
<u>Arteaga Arnao, Thalía Lisset</u> Nombre de los investigadores responsables	 Firma	<u>07/06/22</u> Fecha
<u>Rojas Mendoza, Nerilin Idghail</u> Nombre de los investigadores responsables	 Firma	<u>07/06/22</u> Fecha

CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES

Se define que es un campo temático el cual se relaciona con la potencialidad de la realidad del país dentro del espacio físico que se compone por vías de movilidad, equipamientos del mismo entorno, vivienda y espacio público, todos estos componentes son importantes para la planeación de una ciudad en pleno desarrollo, ya que organiza y equilibra la parte funcional de las condiciones de vida de los habitantes con relación al entorno donde se habita.

HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

Se entiende por habitabilidad del espacio público como la combinación óptima de las características físicas del espacio que permiten el confort, accesibilidad y seguridad de las personas brindando una mejor calidad de vida. Asimismo, la habitabilidad está vinculado al estilo de vida y las necesidades del habitante, así como mecanismos subjetivos, sociales y comunitarios.

B) ENTREVISTADO: ING. DANIEL JOHN ESCOBAR TITO (FP – 02) (Especialista en proyectos de inversión pública) – DURACIÓN 00:14:56

Objetivo 1.- Determinar la percepción del del espacio publico

1.- Según su experiencia, ¿Qué opina del confort acústico generado en los espacios públicos?

En lo que se refiere al confort acústico considero de que básicamente en el casco urbano del sector G no es adecuado, ya que existe un gran descontrol en cuanto a la emisión del sonido principalmente en la av. Ayacucho por la presencia de vehículos por los sonidos que generan el claxon, donde este es un volumen muy alto y por otra parte los locales comerciales también especialmente los sábados y domingos este... emiten la música con un volumen muy elevado el cual considero que afecta la salud auditiva

¿Cree que el confort acústico influye en la salud del peatón? ¿Por qué?

Si, porque genera un malestar eso del alto volumen básicamente al tema del oído

Usted ya no como un especialista, si no como un peatón que transita por esta av. o por este espacio público como lo vería desde el punto de vista de un peatón

El descontrol del sonido genera un molestar en este caso al peatón, pienso que este sonido tiene que ser regulado a través de una ordenanza municipal o en todo caso, a través del seguimiento que puedan hacer el personal de la municipalidad a los transportistas para que así se puedan regular.

2.- Según su experiencia, ¿Que nos puede decir sobre el confort visual?

En el casco urbano de mi Perú tenemos las av. principales que son: la Av. Ayacucho, Av. Trujillo, Av. Cuzco considero que están pavimentados en la situación actual, considero que los espacios son los adecuados porque cuentan con las pistas y veredas, tienen parques como la plaza cívica, zonas de estacionamiento que a mi parecer está bien cumplen con un diseño adecuado.

Y que nos puede decir de la importancia de este confort visual en el perímetro del sector g de la av. cuzco, av. Huaura, av. Ayacucho y la av. Trujillo que nos puede

decir es importante que exista en el espacio público en un diseño arquitectónico porque genera un bienestar tanto en las familias como en las personas que habitan en este lugar. **Nos sería beneficioso o tendría defectos al aplicarlo** con un diseño adecuado de la parte paisajística sería beneficiosa **porque** las personas buscamos siempre la comodidad la tranquilidad no y quien no se va a sentir a gusto cuando es participe o se encuentra en un parque que es colorido o tiene sus áreas verdes con sus bancas un diseño adecuado.

Objetivo 2.- Determinar la estructura urbana

Determinar la seguridad peatonal

3.- Según su conocimiento ¿las características de las zonas del espacio público están determinadas por el perfil urbano?

Con perfil urbano queremos decir con el paisaje que puede verse desde el punto de vista del observador tanto de las calles como de las edificaciones los pisos en plantas y en perfil, yo pienso que el casco urbano cumple con las características como digo en cuanto a la dimensión de las vías pienso que cumple al ancho necesario igual las veredas, la forma de cómo se ha diseñado el parque los lugares de estacionamiento la presencia del centro de salud los mercados la comisaria la congestión el sistema de congestión por la cantidad de habitantes que existen en mi Perú considero que es adecuado que no sobrepasa el tamaño del desplazamiento por las veredas, congestión tanto peatonal como vehicular.

4.- Según su experiencia ¿la ubicación y provisión del personal de seguridad es importante?

En el casco urbano existe la presencia permanente del personal de seguridad, pienso que si es adecuado y su presencia es muy importante porque asegura el bienestar y la tranquilidad de las personas eso se puede observar tanto de día como de noche prácticamente hay una vigilancia permanente dentro del personal de seguridad ¿cree usted que en el sector g de mi Perú se encuentra bien definido este personal? Si considero que si porque hay bastante presencia de personal de la municipalidad y también de la policía

5.- ¿Qué apreciación le deja los accidentes viales ocurridos en el sector g especialmente en la Av. cuzco?

Bueno este por información que se tiene ocurren accidentes una o dos veces x año en la av. cuzco, considero que esto se debe a la inclinada pendiente que esta tiene y por el tránsito de vehículos pesados pienso que esto se tenía que evitar quizás cambiando a través de un dispositivo es decir cambiando el sentido de la vía que ahora es de doble vía que si le cambiamos en un sentido de sur a norte pienso que se podría evitar los accidentes ¿cree que estos accidentes viales que se generan en esta av. tuvo que ver por la estructura urbana ya definida o por factores alternos a ello? Si como le mencione por la estructura urbana por el tema de pendiente que influye bastante en los accidentes si influye.

Objetivo 3.- Determinar la funcionalidad de la red peatonal

Determinar el paisaje urbano

6.- Según su conocimiento ¿Qué función cumple la movilidad peatonal urbana dentro del espacio público?

La movilidad urbana de lo que es dentro del espacio público pienso que es muy importante que exista dentro de un diseño de ciudad los elementos principales que faciliten las salidas de las personas y el desplazamiento y hasta el retorno mismo casco urbano creo que cumple con el tema de las pistas veredas en todo el sector g. estos espacios como se encuentran la movilidad peatonal urbana como se encuentra en buen estado en óptimas condiciones para que el peatón pueda habitarlo el estado se encuentra en regular por ejemplo en la av. Ayacucho mucha gente se resbala es por la pendiente y también porque estas veredas están muy pulidas muy finas donde las personas tienden a resbalarse entonces en ese sentido se tendría que mejorar esa vereda **que nos mencionaría acerca de la movilidad urbana dentro del espacio público de la av. Trujillo cuzco y la av. Huaura como se encuentra ese espacio la av. Ayacucho mejorar las pistas las veredas y la av. Trujillo igual al igual que las demás.**

7.- Considera usted que la calificación del integres visual es importante dentro del espacio público?

Según las actividades que se realizan dentro de este el interés visual si es importante ya que las personas quieren estar en un lugar donde se tenga la comodidad en cuanto al paisaje a la vista que tenga del paisaje y las actividades que se realizan dentro de ella fuera del ámbito formal usted cree que esto genera un impacto hacia el peatón positivo o negativo al peatón por las condiciones actuales como está diseñado en este caso de las vías y parques se ve que si genera un impacto positivo hacia las personas y todas ellas se encuentran conforme por ejemplo con el parque que tenemos en la plaza cívica pienso que el diseño es agradable es acogedor el tema de los estacionamientos en la av. Ayacucho lo que si pienso que se tendría que mejorar en la av. Trujillo está un poco descuidada el tema de las pistas las veredas mejorarlas un poco más ya que en ese lado se encuentra el mercado, entonces habría que hacer unas mejoras allí **al mejorar el orden de la av. Trujillo estamos incluyendo a los comerciantes informales a formalizarles** también **como se les podría formalizar** a través de una ordenanza de la municipalidad y mejorar en este caso las puestas de los negocios de los ambulantes para que tenga una mejor vista.

Entrevista al funcionario público de la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la Municipalidad de Mi Perú

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Estimado, Daniel John Escobar Tito le pedimos su apoyo en la realización de una investigación elaborada por Arteaga Arnao, Thalía Lisset y Rojas Mendoza, Nerilin Idghail, estudiantes de la escuela de Arquitectura de la Universidad César Vallejo de Lima Norte - Perú, asesorados por el docente Mg. Arq. Juan José Espínola Vidal. La presente investigación, se titula "Características Físico-Espaciales y Habitabilidad del Espacio Público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022", tiene como propósito determinar el nivel de influencia de las características físico espaciales en la habitabilidad del espacio público.

Se le a contactado a usted en calidad de *servidor público*. Si usted accede a participar en esta entrevista, se le solicitará responder algunas preguntas sobre el tema antes mencionado, lo que tomará aproximadamente 30 minutos. La información obtenida será únicamente utilizada para la elaboración de una tesis. A fin de poder registrar apropiadamente la información, se solicita su autorización para grabar la conversación. La grabación y las notas de las entrevistas serán almacenadas únicamente por los investigadores en su computadora personal por un periodo de tres años. Luego de haber publicado la investigación, solamente ellos y su asesor tendrán acceso a la misma. Al finalizar este periodo, la información será borrada.

Su participación en la investigación es completamente voluntaria. Usted puede interrumpir la misma en el momento que crea conveniente, sin que ello genere algún perjuicio. Además, si tuviera alguna consulta sobre la investigación, puede formularla cuando lo estime conveniente, a fin de clarificarla oportunamente.

Al concluir la investigación, le enviaremos un informe ejecutivo con los resultados de la tesis a su correo electrónico. En caso de tener alguna duda sobre la investigación, puede comunicarse a los siguientes correos electrónicos idner44@gmail.com y artaliarnao97@gmail.com o a los números de celular 960293662 o 929245753.

Yo, Daniel John Escobar Tito doy mi consentimiento para participar en el estudio y autorizo que mi información se utilice en este. Asimismo, estoy de acuerdo que mi identidad sea tratada de manera (marcar una de las siguientes opciones).

Declarada: es decir, que en la tesis se hará referencia expresa de mi nombre. (X)

Confidencial: es decir, que en la tesis no se hará ninguna referencia expresa de mi nombre y los tesisistas utilizaran un código de identificación o un pseudónimo. ()

Finalmente entiendo que recibiré una copia de este protocolo de consentimiento informado

Daniel John Escobar Tito		07/06/22
Nombre completo del entrevistado	Firma	Fecha
Correo electrónico del entrevistado	dañiuhac@hotmail.com	
Arteaga Arnao, Thalía Lisset		07/06/22
Nombre de los investigadores responsables	Firma	Fecha
Rojas Mendoza, Nerilin Idghail		07/06/22
Nombre de los investigadores responsables	Firma	Fecha

CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES

Se define que es un campo temático el cual se relaciona con la potencialidad de la realidad del país dentro del espacio físico que se compone por vías de movilidad, equipamientos del mismo entorno, vivienda y espacio público, todos estos componentes son importantes para la planeación de una ciudad en pleno desarrollo, ya que organiza y equilibra la parte funcional de las condiciones de vida de los habitantes con relación al entorno donde se habita.

HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

Se entiende por habitabilidad del espacio público como la combinación óptima de las características físicas del espacio que permiten el confort, accesibilidad y seguridad de las personas brindando una mejor calidad de vida. Asimismo, la habitabilidad está vinculado al estilo de vida y las necesidades del habitante, así como mecanismos subjetivos, sociales y comunitarios.

C) ENTREVISTADO: ARQUITECTO NEYSER CASAVILCA MAYURI (FP – 03)
(especialista en proyectos de Inversión Pública) – DURACIÓN 00:20:00

Objetivo 1.- Determinar la percepción del espacio público

1.- Según su experiencia ¿Qué opina del confort acústico generado en el espacio público? El confort acústico en los espacios públicos, nosotros tenemos al costado de la municipalidad del distrito de mi Perú un mercado que al veces se escucha todo los vendedores que ofrecen su producto, ocasionando un malestar acá en las oficinas, también tenemos al frente locales de los partidos tienen el volumen de sus grabaciones de su publicidad a alto volumen lo que incomoda y por el cual siente que no hay un confort acústico dentro de todo el sector G, **influye en la salud del peatón** claro, bueno yo no soy un peatón pero estoy laborando dentro de la municipalidad y un poco que me distrae yo estoy laborando y de un momento a otro estoy escuchando ruidos externos que me hacen pensar otras cosas que no me dejan pensar con eficacia. **Si usted se consideraría como un peatón como optimizaría este confort acústico** creando barreras arquitectónicas, creando espacios verdes que nos ayudarían a controlar ese sonido es algo que no tenemos ya que solo contamos con pocas áreas verdes, creo que nos ayudaría mucho las barreras arquitectónicas

2.- Según su experiencia ¿Qué nos puede decir sobre el confort visual?

Sabemos que el distrito de mi Perú no está debidamente ordenado no sabemos que lugares para centros comerciales o de repente que avenida es de comercio fluido no porque hay espacios pero yo creo que ha crecido desordenadamente, tenemos una zona de comercio que es toda la av. Ayacucho, la av. Huaura que no es muy vistoso no es muy llamativo como le comentaba carecemos de áreas verdes o si los tenemos no han sido diseñadas que de tal manera que nos inviten a hospedarnos o quedarnos permanentemente en este lugar por ejemplo en este sector en la av. Ayacucho tenemos estacionamientos más creo que se han enfocado en darle la comodidad a los carros en vez de la comodidad a los peatones no tenemos acá más áreas verdes y si tenemos banquitas en estos estacionamientos no tienen sombra no hay árboles que te creen un microclima no tenemos nada de eso **entonces cree que es importante aplicarlo en**

estos espacios claro los beneficios y defectos que conlleva a aplicarlos cuales serian y porque yo no lo considero que tengamos aspectos negativos por lo contrario serian aspectos positivos al crear esas áreas por qué razón nosotros batallamos mucho con estas megas estructuras que hay veces se alejan a la realidad del entorno donde estamos el distrito de mi Perú se crean áreas por crear nada más porque acá me sobro un espacio ya ese va a hacer área verde pero sin embargo no está pensado como tal uno de esos espacios para mi es toda la av. Ayacucho no a sido pensado que todo este distrito iba a crecer y que iban a tener unos limitantes cuáles son esas limitantes que no hay un confort dentro de estas áreas verdes no hay un confort por eso yo digo no creando estas áreas verdes no es que vamos a tener cosas negativas sino al contrario vamos a ayudar al paisajismo de todo este lugar de todo la av. Ayacucho, av. tumbes, que podemos rescatar porque hay áreas como rescatarlas con áreas verdes más circuitos peatonales dándole prioridad a los peatones mas no a los vehículos.

Objetivo 2.- Determinar la estructura urbana

Determinar la seguridad peatonal

3.- Según su conocimiento ¿Las características de la zona del espacio público están determinadas por el perfil urbano? No Porque el distrito de mi Perú al igual que otros distritos han crecido desordenadamente como sabemos dentro de la municipalidad no tenemos identificado bien los usos de cada previo es por eso que nosotros por la experiencia podemos determinar que la av. Ayacucho es una zona comercial igual que la av. Huaura no, pero no a sido planificada y tampoco tenemos su uso para nosotros decir de que en toda la av. Huaura y en la av. Ayacucho va a ser una área comercial no lo tenemos identificado pero sin embargo así ha crecido este sector.

4.- Según su experiencia ¿La ubicación y provisión del personal de seguridad es importante? Claro me parece muy importante más en este sector que se ve que no tenemos tomando un índice de robos pero no porque no haya si no porque la gente no les denuncia por miedo yo creo que si es muy importante **en este sector de mi Perú se encuentra bien definido sobre todo en los lugares donde hay accidentes** yo creo que no justo hay un proyecto de seguridad ciudadana y seguridad vial que ya se está

elaborando el expediente técnico creo que eso nos ayudara y eso nos va a dar mayores luces a lo que queremos llegar.

5.- Según su experiencia ¿Qué apreciación le deja los accidentes viales ocurridos en el sector G específicamente en la Av. cuzco? Siempre hablamos con mis compañeros y digo que por la av. cuzco no deben de pasar carros de carga pesada eso para mí es una de las salidas y de alguna u otra manera limitar la sección de vía que no sea como les estaba comentando al principio que se dé prioridad al peatón mas no a los vehículos es tremenda avenida para la poca carga de tránsito de esa av. cuzco yo creo que podíamos crear un bulevar o una alameda o algo más embellecedor para la población no una av. de alto transito como lo es la av. cuzco pero en realidad es engañoso porque por allí no transitan tantos carros **pero al tratarlo de peatonalizarlo con alamedas y que aria con las vías del servicio de los** vehículos se integraría con las mismas vías existentes solamente que se integrarían a todo ese recorrido peatonal que se crearía **usted cree que estos accidentes viales que se crearían en esta av. tuvo que ver en muchos casos con la infraestructura urbana definida por factores alternos o a ellos** yo creo que cada persona o el chofer antes de salir a laborar él tuvo que fijarse el estado de su máquina no los accidentes han pasado han pasado por desperfectos de los vehículos yo creo que el chofer es responsable de su máquina para mi antes de salir a manejar ese conductor debió revisar y si tuvo algún desperfecto no debió salir porque salió así con ese desperfecto o si el carro ya estaba falando porque salió es así y encima no conoce la geografía del lugar la av. cuzco nosotros emos realizado mediciones y supera el 15 % de la pendiente sabemos que el 15% es el máximo que se puede utilizar en una vía sin embargo lo supera **y en el caso de que el distrito de mi Perú como tiene topografía accidentada qué medidas se podrían tomar al respecto** priorizar el acceso peatonal **pero en el caso que es muy accidentando como le mencione el 15% no se da para este tipo de avenida** claro no se deberían dar **tendrá que ser más pendiente que solución se podría dar** Solamente disipar la solución de llegar al 15% no lo veo porque tendríamos que levantar desde la av. Arequipa empezar a levantar la pendiente cosa que las casa quedarían abajo entonces eso no sería una solución entonces la solución para mi es cambiar esa av. cuzco el uso como le digo para más peatones y menos carros, reducir los carriles de vía solo que tenga un carril.

Objetivo 3.- Determinar la funcionalidad de la red peatonal

Determinar el paisaje urbano

6.- Según su conocimiento ¿Qué función cumple la movilidad peatonal urbana dentro del espacio público? Es muy importante nosotros aquí en el Perú le damos mucha prioridad a los vehículos y a los peatones les dejamos o lo que sobra nada mas no les creamos buenos espacios necesitamos más espacios públicos y que función tiene esta articulación dentro del circuito peatonal.

7.- En base a su conocimiento ¿Considera usted que la calificación del ingreso visual es importante dentro del espacio público según el tipo de actividades que se realiza? Claro como dicen no todo por la vista entra si nosotros vamos a crear un parque muy bonito con bastante área verde vas invitar a que la gente entre aparte que estas creando microclimas estas creando nueva vida estas creando un lugar para que nuevas especies lleguen a este lugar y creándole un confort a los habitantes de este entorno.

Figura 50: Entrevista a funcionario público



Fuente: Elaboración propia

Entrevista al funcionario público de la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la Municipalidad de Mi Perú

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Estimado, Neyser Alonso Casavilca Mayuri le pedimos su apoyo en la realización de una investigación elaborada por Arteaga Arnao, Thalía Lisset y Rojas Mendoza, Nerilin Idghail, estudiantes de la escuela de Arquitectura de la Universidad César Vallejo de Lima Norte - Perú, asesorados por el docente Mg. Arq. Juan José Espínola Vidal. La presente investigación, se titula "Características Físico-Espaciales y Habitabilidad del Espacio Público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022", tiene como propósito determinar el nivel de influencia de las características físico espaciales en la habitabilidad del espacio público.

Se le a contactado a usted en calidad de *servidor público*. Si usted accede a participar en esta entrevista, se le solicitará responder algunas preguntas sobre el tema antes mencionado, lo que tomará aproximadamente 30 minutos. La información obtenida será únicamente utilizada para la elaboración de una tesis. A fin de poder registrar apropiadamente la información, se solicita su autorización para grabar la conversación. La grabación y las notas de las entrevistas serán almacenadas únicamente por los investigadores en su computadora personal por un periodo de tres años. Luego de haber publicado la investigación, solamente ellos y su asesor tendrán acceso a la misma. Al finalizar este periodo, la información será borrada.

Su participación en la investigación es completamente voluntaria. Usted puede interrumpir la misma en el momento que crea conveniente, sin que ello genere algún perjuicio. Además, si tuviera alguna consulta sobre la investigación, puede formularla cuando lo estime conveniente, a fin de clarificarla oportunamente.

Al concluir la investigación, le enviaremos un informe ejecutivo con los resultados de la tesis a su correo electrónico. En caso de tener alguna duda sobre la investigación, puede comunicarse a los siguientes correos electrónicos ldner44@gmail.com y artaliarnao97@gmail.com o a los números de celular 960293662 o 929245753.

Yo, Neyser Alonso Casavilca Mayuri doy mi consentimiento para participar en el estudio y autorizo que mi información se utilice en este. Asimismo, estoy de acuerdo que mi identidad sea tratada de manera (marcar una de las siguientes opciones).

Declarada: es decir, que en la tesis se hará referencia expresa de mi nombre. (X)

Confidencial: es decir, que en la tesis no se hará ninguna referencia expresa de mi nombre y los tesis utilizaran un código de identificación o un pseudónimo. ()

Finalmente entiendo que recibiré una copia de este protocolo de consentimiento informado.

<u>Neyser Alonso Casavilca Mayuri</u> Nombre completo del entrevistado	 Firma	<u>07/06/22</u> Fecha
<u>neysercasavilca@gmail.com</u> Correo electrónico del entrevistado		
<u>Arteaga Arnao, Thalía Lisset</u> Nombre de los investigadores responsables	 Firma	<u>07/06/22</u> Fecha
<u>Rojas Mendoza, Nerilin Idghail</u> Nombre de los investigadores responsables	 Firma	<u>07/06/22</u> Fecha

CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES

Se define que es un campo temático el cual se relaciona con la potencialidad de la realidad del país dentro del espacio físico que se compone por vías de movilidad, equipamientos del mismo entorno, vivienda y espacio público, todos estos componentes son importantes para la planeación de una ciudad en pleno desarrollo, ya que organiza y equilibra la parte funcional de las condiciones de vida de los habitantes con relación al entorno donde se habita.

HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

Se entiende por habitabilidad del espacio público como la combinación óptima de las características físicas del espacio que permiten el confort, accesibilidad y seguridad de las personas brindando una mejor calidad de vida. Asimismo, la habitabilidad está vinculado al estilo de vida y las necesidades del habitante, así como mecanismos subjetivos, sociales y comunitarios.

D) ENTREVISTADO: SOYER DANNY ALONZO HUAMÁN (FP - .04) (especialista en proyectos de Inversión Pública) – DURACIÓN 00:25:08

Objetivo 1.- Determinar la percepción del del espacio publico

1.- Según su experiencia, ¿Qué opina del confort acústico generado en los espacios públicos? Influye en la salud del peatón, ¿Por qué?

Yo considero de que si influyen porque aquí en la parte del casco urbano donde está el sector G hay bastante movimiento de vehículos que van y vienen y hay un desorden por parte de los conductores no en estar tocando a cada rato el claxon es allí cuando se distingue y se sabe entonces genera todo un especie de ruido por así decirlo eso sumado a lo que genera el mercado por un tema de comercio, que venden equipos con alto sonido de una u otra forma influye a las personas uno a veces está caminando por allí sale a almorzar o comprar algo siempre te incomoda te fastidia, el tema de los desniveles tendrían que medirle y saber que tanto es la afectación que haga ese sonido a la salud de las personas sobre todo a los que están por allí.

2. Según tu experiencia, ¿Qué nos puedes decir sobre el confort visual? con respecto a lo que son las vías por ejemplo la av. Trujillo, tú puedes ver que esta aun en estado natural las bermas laterales entonces para mí no me generan ningún confort, en la av. Huaura también la misma situación en la av. Ayacucho igual av. cuzco peor por el tema de diseño que esta inadecuado tendrían que replantear todo eso ¿tú crees que es importante aplicarlo a los espacios públicos? ¿Qué beneficios conlleva aplicarlos? y ¿Por qué? el primer beneficio seria la habitabilidad uno como ciudadano tendría ese beneficio visual sentirse bien que haya un orden, de que haya ornato entonces esas cositas se va mejorando y esto conlleva a que los predios tengan un mayor valor, que este comercio de artículos incluso de comida misma sea un poco más limpia, entonces llegar a pavimentar todo, abría menos polvareda entonces todas esas cositas van mejorando para la vida de las personas.

Objetivo 2.- Determinar la estructura urbana / Determinar la seguridad peatonal

3. Según su conocimiento ¿Las características de la zona de este espacio público están determinadas por un perfil urbano? es como si me preguntaras si el perfil urbano está afectado por las estructuras ya a ver yo creo que si **¿Por qué?** a ver tenemos las

viviendas que han invadido el espacio el segundo nivel, está metido siempre eso es uno y lo otro es que hay viviendas lo que le correspondía como propiedad (su límite) han invadido la vía pública este caso la vereda incluso hay espacios destinados para parques u otras infraestructuras públicas y los vecinos se han metido por ejemplo acá en el sector G por la canchita de gras sintético yo veo que en los planos antiguos un pasaje pero ahora no existe lo han invadido.

4.- Según su experiencia ¿La ubicación y provisión del personal de seguridad es importante?, ¿Se encuentran bien definida en este sector “G”? yo considero que es importante no, me vaso por ejemplo nosotros conocemos lo que es un estudio de pre inversión para los parques hacemos lo que es taller de involucrados y allí los mismos vecinos nos comentan de que hay bastante inseguridad en el tema de esas áreas que al veces no tienen luminaria y es oscuro y todo esa cosas no si yo creo que la presencia del serenazgo es muy importante ubicarlos de tal manera de que se optimice el servicio de seguridad en este caso la percepción de seguridad ciudadana **dentro de este sector se encuentra bien definida** ya allí lo que tenemos es la plaza cívica no tiene caseta de serenazgo siempre hay serenos a pie un parque la peruanidad que tampoco tiene casetas hay lugares si, fuera del sector G que si tienen caseta de seguridad ciudadana pero en una av. si existe verdad, acá en la av. Ayacucho hay una caseta que colinda con una av., ya si pero allí no tenemos un parque, hablando de parques, lo que es en una vía pública si no esta y en el perímetro ya mencionadas anteriormente existe esta seguridad en que av. ves más defecto para que deberían implementar personal de seguridad mira el tema de seguridad no se trata de implementar seguridad en tales calles ya que mi Perú es pequeño y como tales está dividido en 4 grandes sectores, entonces que tienen, tienen personal a pie, motorizado con motos lineales camioneta entonces ellos tienen un recorrido, entonces lo que se podría hacer es que de una u otra forma traten de estar brindado esa seguridad por las zonas donde ocurren más delitos robos, pero si nosotros analizáramos la av. cuzco ya tu podrás poner un serenazgo pero el serenazgo no te va a resolver los problemas de accidentes de tránsito porque la persona que conduce su vehículo pesado no genera los accidentes a propósito entonces es un tema de revisión mecánica temas de que esa vía con pendientes que tiene no es para vehículos pesados, el mismo diseño que tiene no es el adecuado al que debería ser no se encuentran bien definidos **la solución** es que en la av. cuzco debería rediseñar replantear todo de tal

manera que se haga un diseño que permita la movilidad de vehículos menores habría que evaluarse para el tema de vehículos pesados se tendría que rediseñar entonces la av. cuzco en lo que es la av. Huaura hay un proyecto conocido como la peruanidad es como una alameda que viene así x el Seoane y sube en forma de L entonces la idea sería que en el expediente técnico, el que ya tiene perfil se haga un diseño mejorado porque al nivel de lo que es el estudio de pre inversión tenía ciertas falencias de lo que es su objetivo final que es mejorar las condiciones de habitabilidad de vida de la población entonces se podría incluir el tema de comercios como quioscos considerar bastante lo que es el tema de ornato y mejorar todas esas cositas igual lo que es la av. Trujillo justo donde están ustedes realizando su tesis ay un proyecto llamado la peruanidad igual es bien ancho esa alameda que esta ahorita en estado natural hacer lo mismo o mejorar todo ese estudio de inversión de manera que la hora a que se haga la obra se cumpla todos los objetivos.

5.- Según su experiencia ¿Qué apreciación le deja los accidentes viales ocurridos en el sector G, específicamente en la av. cuzco? primero habría que aclarar que la av. cuzco ahorita no está dentro de la competencia de la municipalidad distrital entonces si la municipalidad quisiera intervenir allí no puede porque no es su competencia entonces la aprecian es que es una vía inadecuada con un diseño mal planteado. **Y como cree que esos accidentes** se pudo a ver evitado por ejemplo cuando la entidad correspondiente en este caso hubiese transmitido la orden que por allí no transitaran los vehículos pesado lo otro sería que a largo mediano plazo hacer un cambio de diseño demoler todo y hacer un cambio de diseño **¿Usted cree que tuvo que ver mucho con la infraestructura urbana que se realizó o por factores alternos?** yo creo que las cosas esta por ambos lados uno es por el tema del diseño y otro es por el tema de la máquina, el tema de la persona que a veces conduce en estado de ebriedad que se yo son varios factores no que afectan a eso entonces se tendría que aceptar a ambos factores pero en gran medida es el tema de diseño **la infraestructura urbana**, que por allí pasan los camiones llevando materiales de construcción pesados **implementaron medidas pero no se llevaron a cabo ósea dura cierto tiempo y de allí siguen igual pues incluso establecieron a horarios pero igual no se cumple porque no se llegan a concretar** es porque la institución no está constantemente en eso haciendo cumplir esa disposición que se da por ejemplo a sus inicios estaba el personal haciendo cumplir pero ahora no está al nivel distrital casi no se puede hacer mucho **por ello mismo es**

importante el personal de seguridad pero no lo hacen cumplir y que medidas deberían tomar que acciones no se una multa que castigos claro se pueden establecer multas me imagino que si debe de a ver pero no los hacen cumplir más eso debe de estar viéndolo la provincia la región que tienen bajo su competencia lo que es la av. cuzco, **o sea la municipalidad no puede ni intervenir en estos aspectos** puede hacerlo pero no tiene mucha incidencia no va a poder sancionarlo una sanción debería venir de una provincia o una región y ellos poner nuestro personal allí en coordinación con la municipalidad de mi Perú para dar solución y hacer cumplir esas disposiciones que se establecen en el tema de la seguridad vial.

Objetivo 3.- Determinar la funcionalidad de la red peatonal/ Determinar el paisaje urbano

6.- Según su conocimiento ¿Qué función cumple la movilidad peatonal urbana dentro del espacio público? En lo que es proyectos acá lo que tenemos es vía locales hay entonces varias categorías que se han dado para proyectos entonces lo que son vías locales la función que cumplen es de que el ciudadano pues tengan acceso a sus viviendas transitan por allí se mueven por allí esa función cumple no eso es hablando de los pasajes, jirones y la av. Ayacucho, cuzco, Trujillo y Huaura ya son un poquito más de tránsito fluido entonces este básicamente para resumirlo de la ficción el movilidad urbana, transporte, personas **darle prioridad en la pirámide de movilidad peatonal. Es importante esta movilidad peatonal urbana del espacio público porque** claro es importantísimo **porque** por donde es de las personas se movilizarían los peatones necesitan las gradas las veredas para que puedan moverse igual para los vehículos es muy importante porque si no la actividad económica la recreativa no se daría por falta de esas estructuras o espacios públicos.

7.- En base a su conocimiento ¿Considera usted que la calificación del integres visual es importante dentro del espacio público? por un tema de ornato sí **¿Según el tipo de actividades que se realizan fortalecen este vínculo?** Mira el poblador yo creo que, si tiene ese interés, pero se queda ahí no más dirá pues que feas condiciones de habitabilidad que nos encontramos, nosotros los que trabajamos de una u otra forma de proyectos vemos que hay unas condiciones inadecuadas, pero también llegamos allí no más porque el tema de proyectos quien toma decisiones para priorizarlos los proyectos

es el órgano resolutorio en coordinación con el OPNI hasta allí llegamos. **el interés visual se relaciona con las actividades económicas que se realizan o culturales que se realizan en la plaza pública también actividades sociales entonces de esa parte creo que si hay un interés por parte de los pobladores pero más halla creo que ya no** claro si ya no se va a solucionar si creo que hay un interés **y aparte en la plaza solo se relaciona socialmente solo hacen vida social porque ese lugar recién se ha implementado esta nuevo porque todas las av. mayormente se encuentran deteriorado** pese a que hay un interés cuando tu camines o converses con las personas te van a decir que esto están en condiciones inadecuadas me parece muy mal critican incluso a las autoridades de turno pero llega hasta allí nada más, si tú haces un proyecto les muestras el diseño te van a decir quiero esto quiero lo otro porque si tienen un interés en ese tema. **Que recomendaciones cree usted que deberían ser favorables para este sector g de mi Perú de acuerdo a las preguntas ya mencionas** la recomendación sería que se va a intervenir a través de proyectos de inversión pública que es como le correspondería solucionar este problema es hacer proyectos integrales viendo el tema de funcionalidad tema de ornato articular bien la actividad económica a la que se dedica la persona el tema de negocio todo esas cosas por ejemplo siendo específico en lo que es la peruanidad el proyecto que les comentaba hacer un estudio de noche como queda a oscuras como esta lugar y cuando tú ves de día el movimiento económico que hay allí con los ambulantes y todo ese tema entonces si tú ves ese estudio ves eso entonces en el expediente técnico vas a tratar de mejorar incluir prácticamente a esas personas de alguna forma porque eso es ancho como ustedes abran podido caminar es bien ancho incluirlas allí de tal manera evitar el problema que se está generando con los ambulantes en estos lugares y de esa forma ir mejorando, lo que es por ejemplo en cuzco también hay un proyecto de seguridad vial si pero en mi opinión ese proyecto de seguridad vial debe de ser una solución posterior primera solución sería lo que es intervenir la infraestructura de la calzada la vereda que están allí primero hacer eso y luego vendría el tema de seguridad vial que es un semáforo reductor de velocidad es un tema de como la forma de intervenir **y porque hay brechas a cumplir** si nosotros hablamos de brechas para lo que son parques plaza cívica la peruanidad nosotros lo llamamos como una brecha del servicio de espacio público urbano no sin implementar entonces allí tú que puedes evaluar este calidad y cobertura calidad es cuando ya existe en este caso el

parque y ves que no hay condiciones óptimas para brindar ese servicio como un tema de ornato de habitabilidad para lo que son las vías hay otra brecha servicio de movilidad urbana le llamamos y allí tiene que ver todo con lo que es para el peatón y vehicular esas dos brechas, pero el otro tema de habitabilidad es un tema de concepto que escapa que esta si pero es como considerar varias brechas y llamarle habitabilidad no, **pero dentro de la habitabilidad de este espacio público de las av. que estamos tratando** no vas a encontrar dentro del invierte.pe, como te digo para lo que son pistas y veredas tienes movilidad urbana por implementar o en condiciones inadecuadas y lo que son para parques esas cosas son espacios públicos urbano por implementar o en condiciones inadecuadas pero si hay una brecha de habitabilidad institucional pero eso es para la infraestructura del sector público por ejemplo donde estamos ahorita y puede evaluar aquí de que las personas están asignadas y no tiene el espacio que corresponden no para tener su confort para trabajar en condiciones adecuadas lo otro es misiones institucionales pero una brecha que englobe a todo no hay dentro del invierte.pe

Entrevista al funcionario público de la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la Municipalidad de Mi Perú

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Estimado, Soyer Danny Alonzo Huamán le pedimos su apoyo en la realización de una investigación elaborada por Arteaga Arnao, Thalía Lisset y Rojas Mendoza, Nerilin Idghail, estudiantes de la escuela de Arquitectura de la Universidad César Vallejo de Lima Norte - Perú, asesorados por el docente Mg. Arq. Juan José Espínola Vidal. La presente investigación, se titula "Características Físico-Espaciales y Habitabilidad del Espacio Público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022", tiene como propósito determinar el nivel de influencia de las características físico espaciales en la habitabilidad del espacio público.

Se le a contactado a usted en calidad de *servidor público*. Si usted accede a participar en esta entrevista, se le solicitará responder algunas preguntas sobre el tema antes mencionado, lo que tomará aproximadamente 30 minutos. La información obtenida será únicamente utilizada para la elaboración de una tesis. A fin de poder registrar apropiadamente la información, se solicita su autorización para grabar la conversación. La grabación y las notas de las entrevistas serán almacenadas únicamente por los investigadores en su computadora personal por un periodo de tres años. Luego de haber publicado la investigación, solamente ellos y su asesor tendrán acceso a la misma. Al finalizar este periodo, la información será borrada.

Su participación en la investigación es completamente voluntaria. Usted puede interrumpir la misma en el momento que crea conveniente, sin que ello genere algún perjuicio. Además, si tuviera alguna consulta sobre la investigación, puede formularla cuando lo estime conveniente, a fin de clarificarla oportunamente.

Al concluir la investigación, le enviaremos un informe ejecutivo con los resultados de la tesis a su correo electrónico. En caso de tener alguna duda sobre la investigación, puede comunicarse a los siguientes correos electrónicos idner44@gmail.com y artaliarnao97@gmail.com o a los números de celular 960293662 o 929245753.

Yo, Alonzo Huaman Soyer Danny doy mi consentimiento para participar en el estudio y autorizo que mi información se utilice en este. Asimismo, estoy de acuerdo que mi identidad sea tratada de manera (marcar una de las siguientes opciones).

Declarada: es decir, que en la tesis se hará referencia expresa de mi nombre. (X)

Confidencial: es decir, que en la tesis no se hará ninguna referencia expresa de mi nombre y los tesisas utilizaran un código de identificación o un pseudónimo. ()

Finalmente entiendo que recibiré una copia de este protocolo de consentimiento informado

Soyer Danny Alonzo Huamán		07/06/22
Nombre completo del entrevistado	Firma	Fecha
Correo electrónico del entrevistado	soyer_@outlook.com	
Arteaga Arnao, Thalía Lisset		07/06/22
Nombre de los investigadores responsables	Firma	Fecha
Rojas Mendoza, Nerilin Idghail		07/06/22
Nombre de los investigadores responsables	Firma	Fecha

CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES

Se define que es un campo temático el cual se relaciona con la potencialidad de la realidad del país dentro del espacio físico que se compone por vías de movilidad, equipamientos del mismo entorno, vivienda y espacio público, todos estos componentes son importantes para la planeación de una ciudad en pleno desarrollo, ya que organiza y equilibra la parte funcional de las condiciones de vida de los habitantes con relación al entorno donde se habita.

HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

Se entiende por habitabilidad del espacio público como la combinación óptima de las características físicas del espacio que permiten el confort, accesibilidad y seguridad de las personas brindando una mejor calidad de vida. Asimismo, la habitabilidad está vinculado al estilo de vida y las necesidades del habitante, así como mecanismos subjetivos, sociales y comunitarios.

ANEXO 15. Transcripción de entrevistas a los pobladores

a) 1er Entrevistado (PE – 01)

NOMBRE: Asociación de mototaxis, ET, ZOES ruta 68.

OCUPACIÓN: Conductores de mototaxi

DURACIÓN: 7 minutos

1.- Según Ud., ¿Qué opina del ruido que se genera en el espacio público? ¿Influye en su salud? ¿Qué nos puede comentar sobre ello?

El ruido es un mal que con el tiempo de manejo uno se adaptó por el trabajo del motor que, para volverlo más alegre, le ponen música para evitar escuchar el ruido del motor al ser parte del día a día ya se volvió parte de uno, por lo que refiere que los vehículos de transporte muy antiguos deberían dejar de funcionar pues la incomodidad mayor no está para los transportistas si no para los que viven dentro de las viviendas.

2.- Siente Ud. comodidad visual en el recorrido que realiza?

No me parece agradable visualmente cuando está sano, pero cuando este ebrio si pues aún falta mucho por mejorar para que pueda capturar visualmente a las personas.

3.- Según su apreciación; ¿El mercado, colegios, la plaza cívica, locales comerciales, etc., se dieron por un planeamiento de ordenamiento territorial? ó ¿Creció a través del tiempo?

Se dieron en el tiempo con un planteamiento urbano ordenado pues empezó de esteras que se dio con la finalidad de cubrir las necesidades de alguna manera se dio ordenadamente, pero las personas, vehículos empezaron a tomar calles que no eran para otros usos.

4.- ¿Ud. siente seguridad al transitar en esta zona? ¿Qué sensación le deja recorrer estos lugares?

No me parece seguro no solo porque ocurran los accidentes si no porque generar peligro a las personas que muchas veces asemejan el peligro que son capaces de aventarse de

los vehículos para salvar sus vidas los vehículos de mayor peso y tamaño refieren que se les vacía el freno, por la pendiente es un peligro para las personas y todo vehículo menor el cual genera miedo manejar por esa zona.

5.- ¿Se siente Ud. seguro al transitar por la Av. Cuzco? ¿Qué opina de los accidentes viales ocurridos en esta avenida?

Si es importante la seguridad de alguna manera trata de cuidar ordenar los peligros que puedan generar entre los cruces peatonales y por las noches donde carece la iluminación se debería tratar con señalización orientación no solo al conductor si no también al peatón.

b) 2do Entrevistado (PE – 02)

NOMBRE: Malvina Maíz

EDAD: 55 años

OCUPACIÓN: Vendedora ambulante.

DURACIÓN: 7 minutos

1.- Según Ud., ¿Qué opina del ruido que se genera en el espacio público? ¿Influye en su salud? ¿Qué nos puede comentar sobre ello?

El ruido si le parece molesto, pero a lo largo del tiempo se volvió su día por lo que hoy no genera mucho problema o siente que le afecte en su salud.

2.- ¿Siente Ud. comodidad visual en el recorrido que realiza?

Si le parece agradable visualmente el sector pues, aunque le falta mejorara a comparación de otros lugares está mucho mejor.

3.- Según su apreciación; ¿El mercado, colegios, la plaza cívica, locales comerciales, etc., se dieron por un planeamiento de ordenamiento territorial? ó ¿Creció a través del tiempo?

Sí me parece ordenado por lo que cree que existió un plan que trataba de ordenar el sector y que aún es joven y trabaja por ello.

4.- ¿Ud. siente seguridad al transitar en esta zona? ¿Qué sensación le deja recorrer estos lugares?

No me parece seguro es el lugar llamado de la muerte, por los accidentes y de la forma en la que pierden vidas.

5.- Se siente Ud. seguro al transitar por la Av. Cuzco? ¿Qué opina de los accidentes viales ocurridos en esta avenida?

Si es importante la seguridad de alguna otra forma puede mitigar ese miedo que le genera andar y vender por esa zona que falta mayor seguridad. No debe ser centralizado sino distribuido por todos los sectores.

c) 3er Entrevistado (PE – 03)

NOMBRE: Henry Arbieto

EDAD: 46 años

OCUPACIÓN: Conductor de transporte público

DURACIÓN: 7 minutos

1.- Según Ud., ¿Qué opina del ruido que se genera en el espacio público? ¿Influye en su salud? ¿Qué nos puede comentar sobre ello?

Mucho ruido, producido por las motos por los tráileres despiertan a los niños cuando están durmiendo es molesto e incómodo el ruido para la atención.

2.- ¿Siente Ud. comodidad visual en el recorrido que realiza?

Si le parece agradable pues en horas de la mañana es incómodo y feo ver las motos generando bulla o desordenando el tránsito, pero por las tardes es más limpio y tranquilo cuando ya no están las motos.

3.- Según su apreciación; ¿El mercado, colegios, la plaza cívica, locales comerciales, etc., se dieron por un planeamiento de ordenamiento territorial? ó ¿Creció a través del tiempo?

Si crecieron con un planteamiento urbano, pero cada alcalde que entra ingresa con su propio plan al cual se somete.

4.- ¿Ud. siente seguridad al transitar en esta zona? ¿Qué sensación le deja recorrer estos lugares?

Es peligroso por los accidentes debido a los vehículos de mayor tonelaje que ingresan le falta señalización le falta control no le da seguridad de poder manejar se, llevan lo que tiene al paso genera miedo y malestar no es seguro ni caminar ni manejar todo esto, ocurre casi últimamente por el tráfico de la avenida Néstor Gambetta.

5.- ¿Se siente Ud. seguro al transitar por la Av. Cuzco? ¿Qué opina de los accidentes viales ocurridos en esta avenida?

Es importante la seguridad más en zonas donde se muestra la mayor inseguridad, el cual falta control para poder mitigar estos accidentes solo es por momentos, debido que son momentáneos y esporádicos así mismo debido que todo ello se encuentra más centralizado y poco por las vías aledañas.

d) 4to Entrevistado (PE – 04)

NOMBRE: Ruth Godoy

EDAD: 31 años

OCUPACIÓN: Niñera

DURACIÓN: 5 minutos

1.- Según Ud., ¿Qué opina del ruido que se genera en el espacio público? ¿Influye en su salud? ¿Qué nos puede comentar sobre ello?

Si es molesto es estresante influye en su salud pues le genera estrés el cual es incomodó escuchar no solo las bocinas de los vehículos sino el ruido de los camiones grandes el sonido del freno el cual es incómodo en los oídos, más aún con el mal estado de las vías.

2.- ¿Siente Ud. comodidad visual en el recorrido que realiza?

Si es agradable recorrer por estos lugares por la creación de parques, pero la avenida cuzco es un lugar frio inseguro que le genera miedo.

3.- Según su apreciación; ¿El mercado, colegios, la plaza cívica, locales comerciales, etc., se dieron por un planeamiento de ordenamiento territorial? ó

¿Creció a través del tiempo?

Si se debió a un plan de ordenamiento urbano que con el tiempo se fue desordenando paulatinamente con el crecimiento de la población que se empezó a asentar en el distrito.

4.- ¿Ud. siente seguridad al transitar en esta zona? ¿Qué sensación le deja recorrer estos lugares?

No le genera seguridad le genera miedo al cruzar de una vía a otra esta con el miedo de que pueda pasar un accidente esa inseguridad es lo que no le da tranquilidad por los vehículos grandes que se meten por la vía más aún cuando ella labora cerca a esa vía.

5.- ¿Se siente Ud. seguro al transitar por la Av. Cuzco? ¿Qué opina de los accidentes viales ocurridos en esta avenida?

Si es importante, para de alguna forma mitigar la inseguridad que se tiene, pero aún le falta poder llegar a los lugares más alejados donde no hay seguridad iluminación.

Figura 51: Entrevistas a pobladores



Fuente: *Elaboración Propia*

ANEXO 16. Clasificación y anchos efectivos de los distintos usuarios

Se realizó una medición in situ para obtener los anchos de cada tipo de usuario de acuerdo a sus características al momento de transitar en el espacio público.

1. Adulto

De acuerdo a lo observado en el sector G, se observó distintas dimensiones respecto al ancho de las personas adultas, según sus características fisonómicas resultaron distintos valores por cada persona, pero el promedio general es de 0.60 metros, valor dictaminado por el RNE.

Figura 52: Ancho efectivo de personas adultas



Fuente: Propia

2. Adulto con coche de bebé

De lo observado en la avenida Ayacucho, las personas con coche de bebé ocupan un promedio de 0.80 mts. como ancho efectivo en el espacio.

Figura 53: Ancho efectivo de personas con coche de bebé



Fuente: Propia

Figura 54: Ancho efectivo de personas con coche de bebé



Fuente: Propia

3. Adulto con carritos de comercio informal

De acuerdo a lo observado en el sector G, se observó distintas dimensiones respecto al ancho de las personas adultas con bultos, más que todo, comerciantes ambulatorios, de lo cual, el promedio obtenido es de 0.90mt.

Figura 55: Ancho efectivo de comerciantes informales



Fuente: Propia

4. Adulto con bulto

De lo observado en la zona de estudio, de las personas con bultos se obtiene un promedio de 0.78mt.

Figura 56: Ancho efectivo de personas con bulto



Fuente: Propia

5. Adulto con niños

De acuerdo a lo observado en el sector G, se observó distintas dimensiones respecto al ancho de las personas adultas y niños, obteniendo un promedio de 0.65mt.

Figura 57: Ancho efectivo de adultos con niños



Fuente: Propia

Figura 58: Ancho efectivo de adultos con niños



Fuente: Propia

Figura 59: Ancho efectivo de adultos con niños



Fuente: Propia

6. Adulto mayor

De lo observado en la zona de estudio, debido a la vereda estrecha, las personas mayores ponen en riesgo su vida, utilizando parte de la vía como circulación, se obtiene un promedio de 0.60mt.

Figura 60: Ancho efectivo de adultos mayores



Fuente: Propia

7. Niños con scooter

De lo observado en la zona de estudio, de los niños con scooter se obtiene un promedio de 0.65mt.

Figura 61: Ancho efectivo de niños con scooter



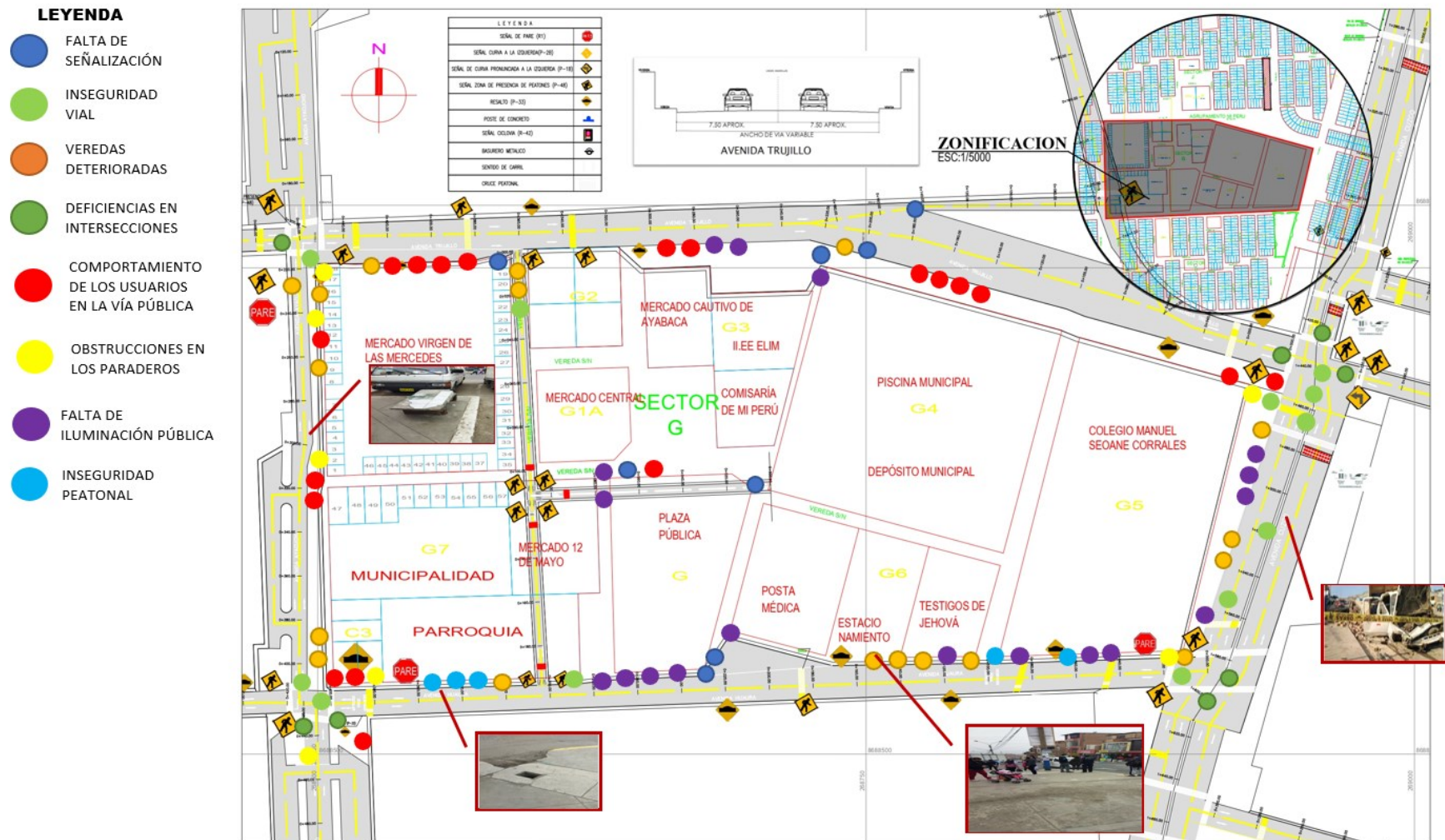
Fuente: Propia

Figura 62: Realidad problemática

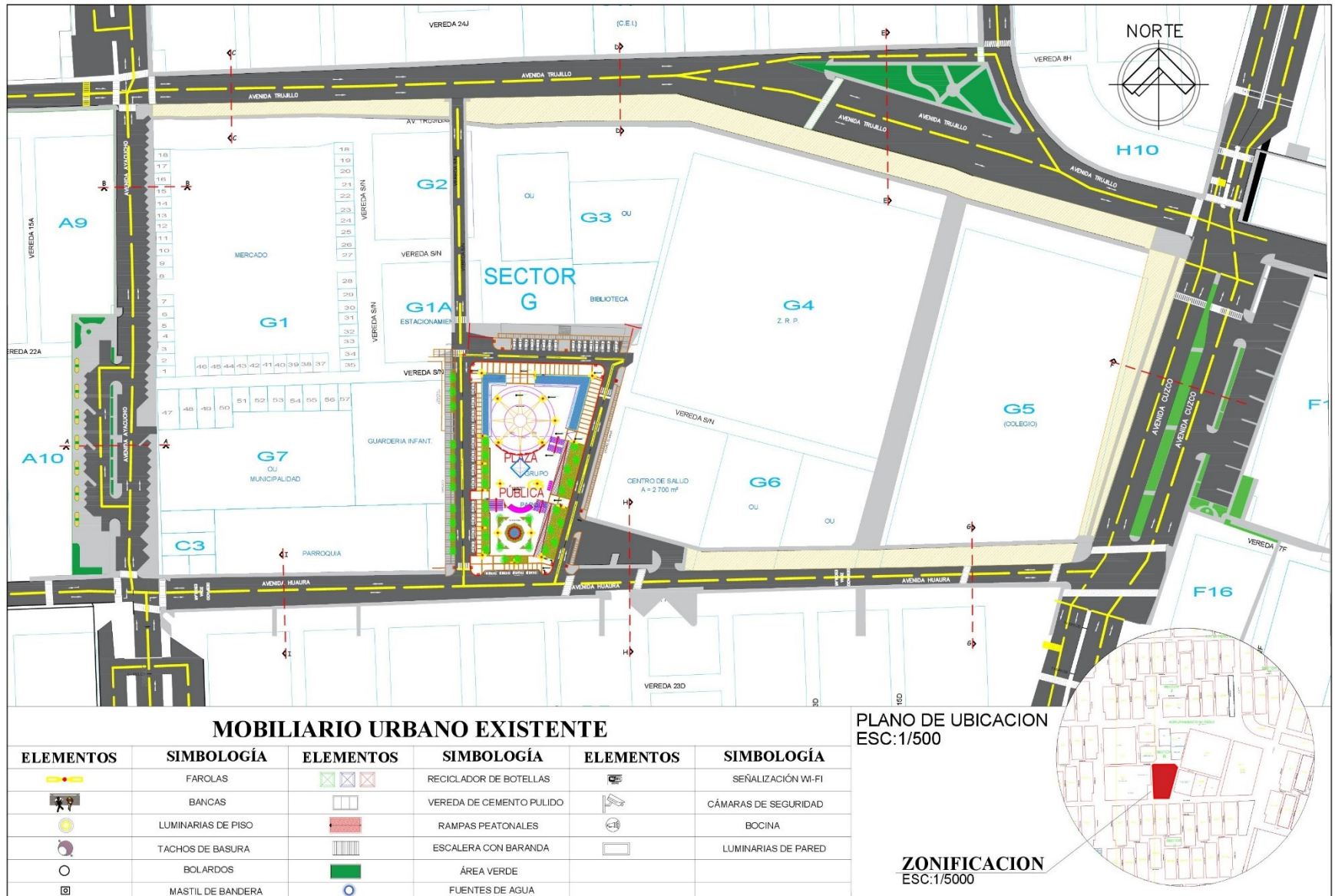


Fuente: Elaboración Propia

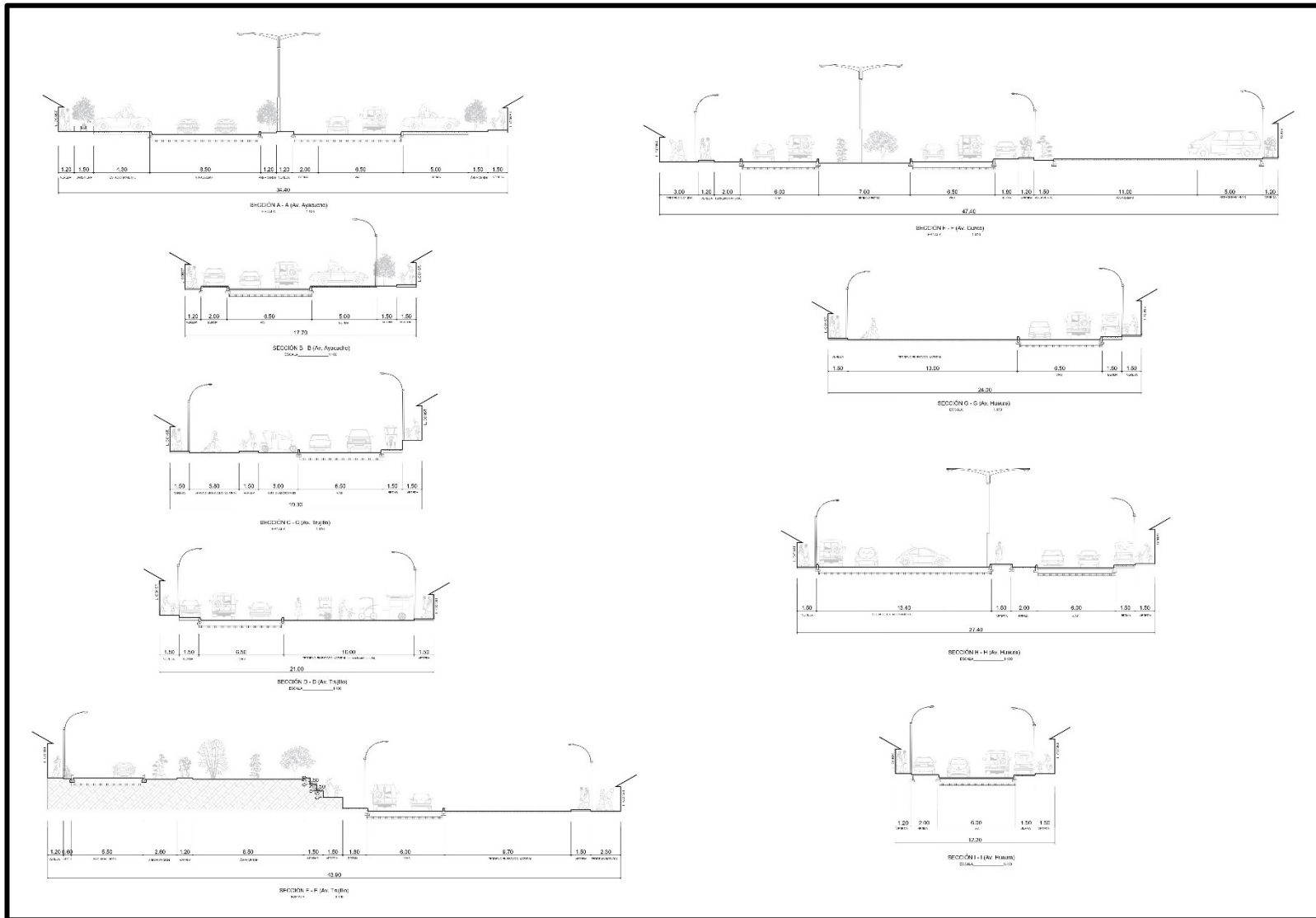
ANEXO 17. Mapeo del área de estudio



ANEXO 18. Mapeo de la Plaza Cívica

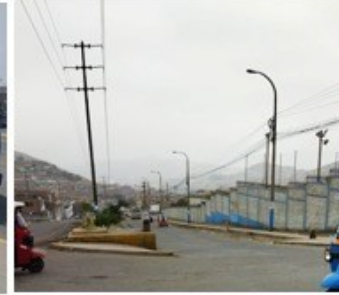


ANEXO 19. Secciones viales de los cuatro puntos de estudio



ANEXO 20. Panel fotográfico de las visitas de campo en los tramos estudiados

**REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA
AVENIDA CUZCO**



REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA AVENIDA HUAURA



REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA AVENIDA AYACUCHO



REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA AVENIDA TRUJILLO



REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA PLAZA CIVICA DE MI PERÚ



ANEXO 21. Nivel de similitud de la investigación

Arteaga y Rojas

INFORME DE ORIGINALIDAD

14%

INDICE DE SIMILITUD

13%

FUENTES DE INTERNET

3%

PUBLICACIONES

6%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	4%
2	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1%
3	repositoriotec.tec.ac.cr Fuente de Internet	<1%
4	hdl.handle.net Fuente de Internet	<1%
5	www.saber.ula.ve Fuente de Internet	<1%
6	Repositorio.Ucv.Edu.Pe Fuente de Internet	<1%
7	editorial.ucatolica.edu.co Fuente de Internet	<1%
8	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	<1%
9	manglar.uninorte.edu.co Fuente de Internet	<1%

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°01: Indicadores en la norma urbana Latinoamericana del espacio público		
Países Latinoamericanos	Indicadores objetivos	Indicadores subjetivos
Perú	Lugares disponibles en parques de estacionamiento	Comercio o ventas informales callejeras Comercio formal
Brasil	La estética de las fachadas de las edificaciones El mantenimiento del mobiliario urbano Cantidad de obstáculos cada 100m Áreas verde: 12m/hab.	Presencia de policías o personal de seguridad El comercio informal Publicidad auditiva exterior
Uruguay	Circulación peatonal Zonas libres y de recreo Preservación de los espacios públicos, como lugar de encuentro, civismo y convivencia.	Respeto a las reglas de convivencia en los espacios públicos
Colombia	Mantenimiento del mobiliario urbano Espacios deportivos existentes Espacios verdes públicos por habitante	Publicidad visual exterior Comercio o ventas informales callejeras
México	La estética de las fachadas de las edificaciones	Elementos culturales
Argentina	Áreas verdes: 10m/hab. Lugares disponibles en parques de estacionamiento	Publicidad visual exterior Comercio o ventas informales callejeras Comercio formal
Ecuador	Mantenimiento del mobiliario urbano	Publicidad visual exterior

Fuente: *Elaboración propia en base a Páramo, et al (2016)*

Tabla N° 03: Tipología de las Características físico-espaciales

Peatonal	Paseos y sendas que conectan los destinos y brindan movilidad peatonal de recorrido por la ciudad.
Calle cerrada	Cerrada ocasionalmente al tráfico, a lo largo de calles importantes, en centro de ciudad con diversiones y mobiliario para peatones.
Acera	Tramo paralelo a la calle donde se genera el tráfico vehicular, para el tránsito peatonal simultáneo.
Red de veredas	Senderos integrados que se conectan en la ciudad. Por el uso de calles y espacios abiertos planificados.
Calle local residencial	Brinda el acceso vehicular a las viviendas, mediante la cual se conectan con el resto de la ciudad.
Avenida	Conecta los sectores urbanos. Facilita el comercio, la aparición de cafés, restaurantes, kioscos, información, estacionamientos.
Autopista	De amplias dimensiones para liberar altos de tráfico que se encuentran en ambos sentidos de circulación

Fuente: *Elaboración propia en base a Rangel (2002).*

Tabla 04: Población según INEI del distrito Mi Perú, Callao

EDADES COMPRENDIDAS	CANTIDAD DE PERSONAS
DE 15 A 19 AÑOS	4315
DE 20 A 24 AÑOS	5173
DE 25 A 29 AÑOS	4612
DE 30 A 34 AÑOS	4106
DE 35 A 39 AÑOS	3526
DE 40 A 44 AÑOS	3220
DE 45 A 49 AÑOS	2856
DE 50 A 54 AÑOS	2552
DE 55 A 59 AÑOS	2071
DE 60 A 64 AÑOS	1460
TOTAL	33,891

Fuente: INEI (2021)

Tabla 05: Participantes

PARTICIPANTES							FUNCIONARIOS PUBLICOS DE LA MUNICIPALIDAD	ENTREVISTADOS	CANTIDAD	HERRAMIENTAS
POBLADORES RESIDENTES Y VISITANTES										
POBLADORES ENTREVISTADOS	POBLADORES ENCUESTADOS	GÉNERO	ETAPA DE VIDA	CONDICIÓN	HERRAMIENTAS					
2 MUJERES 2 HOMBRES	60	MUJER Y HOMBRE	De 15 a 19 años	Residentes o visitantes del lugar con/sin alguna discapacidad física, motora, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad	ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURADAS Y CUESTIONARIO	ESPECIALISTA	Arquitecto Urbanista	1	ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURADAS	
	47	MUJER Y HOMBRE	De 20 a 24 años				Economista	1		
	67	MUJER Y HOMBRE	De 25 a 29 años				Ingeniero civil	1		
	49	MUJER Y HOMBRE	De 30 a 34 años				Arquitecto	1		
	36	MUJER Y HOMBRE	De 35 a 39 años				Arquitecto urbanista	1		
	18	MUJER Y HOMBRE	De 40 a 44 años							
	22	MUJER Y HOMBRE	De 45 a 49 años							
	19	MUJER Y HOMBRE	De 50 a 54 años							
	11	MUJER Y HOMBRE	De 55 a 59 años							
	14	MUJER Y HOMBRE	De 60 a 64 años							
	17	MUJER Y HOMBRE	De 65 a más							
4	360						5			
TOTAL DE PARTICIPANTES ENCUESTADOS Y ENTREVISTADOS = 369										

Fuente: Elaboración propia

Tabla 06: Variables de estudio

VARIABLE	DIMENSIONES	ÍTEMS	MEDICIÓN
CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES	Infraestructura peatonal	1-4	Ordinal
	Estructura urbana	5-6	
	Funcionalidad de la red peatonal	7-9	
HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO	Seguridad Espacial	10-12	Ordinal
	Paisaje Urbano	13-15	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 07: Puntuación de los ítems en la escala de Likert

PUNTUACIÓN	DENOMINACIÓN	INICIAL
1	Totalmente en desacuerdo	TED
2	Parcialmente en desacuerdo	PED
3	Indiferente	I
4	Parcialmente de acuerdo	PDA
5	Totalmente de acuerdo	TDA

Fuente: Elaboración propia

Tabla 08: Validación de expertos

N°	EXPERTO	CALIFICACIÓN/ INSTRUMENTO	ESPECIALIDAD
EXPERTO 1	HERNÁN GUSTAVO, MALPICA CRIBILLERO	Si cumple	Arquitecto urbanista
EXPERTO 2	JHONATAN, CRUZADO VILLANUEVA	Si cumple	Arquitecto Constructor y Tecnologías Arquitectónicas
EXPERTO 3	PAUL, TORRES MELGAREJO	Si cumple	Arquitecto urbanista
EXPERTO 4	ROBERTO ESTEBAN, GIBSON SILVA	Si cumple	Magíster Arquitecto urbanista

Fuente: Elaboración propia

Tabla 09: Interpretación de coeficiente de Alfa.

Valores	Nivel
0.81-1.00	Muy alto
0.61 - 0.80	Alto
0.41 - 0.60	Moderado
0.21 - 0.40	Bajo
0.01 - 0.20	Muy bajo

Fuente: Elaboración propia

Tabla 10: Estadísticas de fiabilidad de la variable independiente

ALFA DE CRONBACH	N° DE ELEMENTOS
0.897	15

Fuente: Elaboración propia

Tabla 11: Estadísticas de fiabilidad de la variable dependiente

ALFA DE CRONBACH	N° DE ELEMENTOS
0.820	15

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12

Correlación de la variable Características físico espaciales con la variable dependiente: Habitabilidad del Espacio Público

Correlaciones no paramétricas				
Correlaciones				
			CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES	HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
Rho de Spearman	CARACTERÍSTICAS FÍSICO ESPACIALES	Coefficiente de correlación	1,00	,880**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	360	360
	HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO	Coefficiente de correlación	,880**	1,00
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	360	360

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

FUENTE: Elaboración propia mediante IBM SPSS

COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS (CUANTITATIVA)

Hipótesis Nula (H₀): $r_{XY} = 0$

Existe correlación entre las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022.

Hipótesis Alternativa (H1): $r_{XY} \neq 0$

No existe correlación entre las características físico-espaciales y la habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022.

Para la forma de decisión se tiene en cuenta un nivel de confianza = 95% y con un margen de error de = 5% (0.05) y la siguiente regla de decisión.

$P \geq$ acepta H_0 se rechaza la hipótesis Alternativa

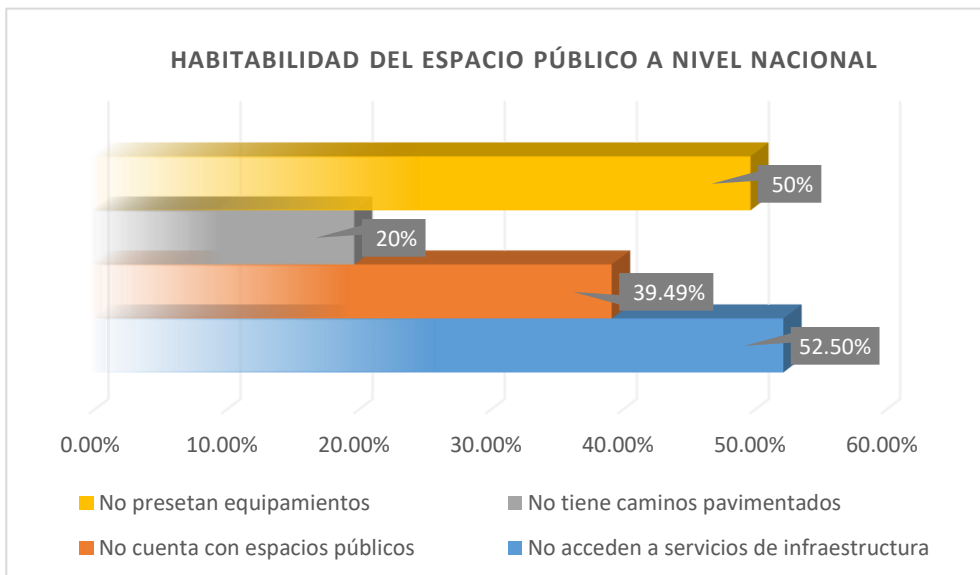
$P <$ rechaza H_0 se acepta la hipótesis Alternativa

Interpretación

En la tabla 12 el valor obtenido del coeficiente de correlación del Rho de Spearman fue 0.880**, por lo que se determina que existe una correlación positiva muy fuerte al nivel 0.01 bilateral, de lo cual podemos decir que las características físico- espaciales tienen relación con la habitabilidad del espacio público en el sector G del distrito de Mi Perú, Callao, 2022 de igual manera el nivel de significancia bilateral es (sig. = 0,000), la cual es menor al coeficiente de correlación (0.05), por lo cual rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alternativa (H_1). Por consiguiente; podemos establecer que existe correlación entre las Características físico espaciales y la Habitabilidad del espacio público en el sector G de Mi Perú, Callao, 2022.

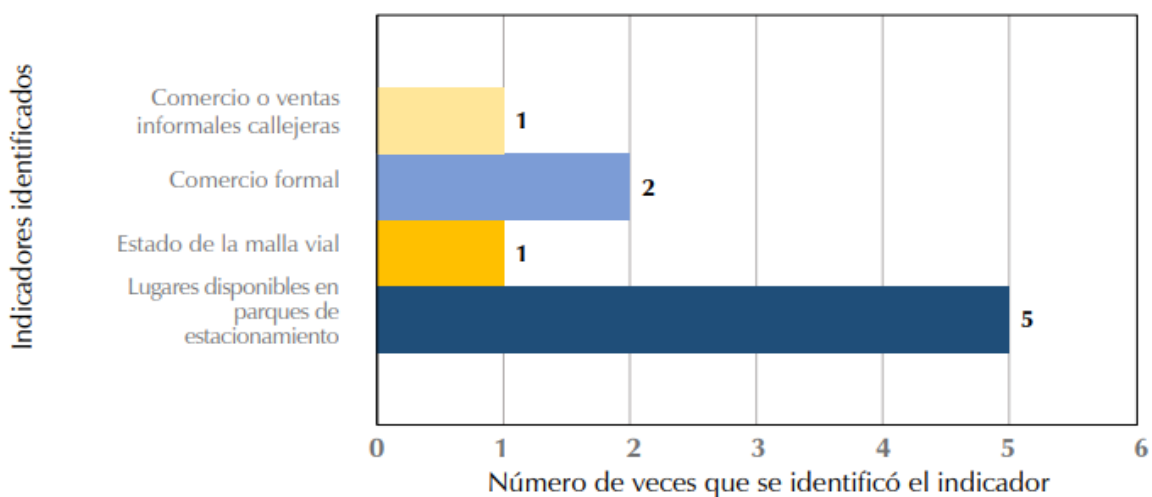
ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 01: Habitabilidad del espacio público a nivel nacional



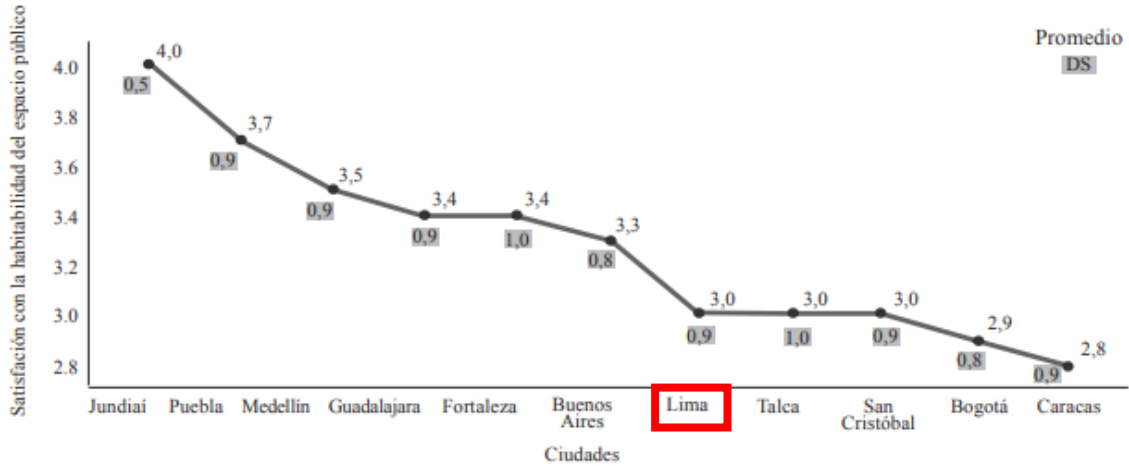
Fuente: Propia de las autoras en base al DS N°012-2021 - PNvu

Figura 02: Indicadores identificados en la normativa de Lima, Perú.



Fuente: Páramo, et al. (2016)

Figura 03: Promedio de la valoración de la habitabilidad entre ciudades.



Fuente: Páramo, et al. (2016)

Figura 04: Inadecuadas condiciones de Habitabilidad de la población



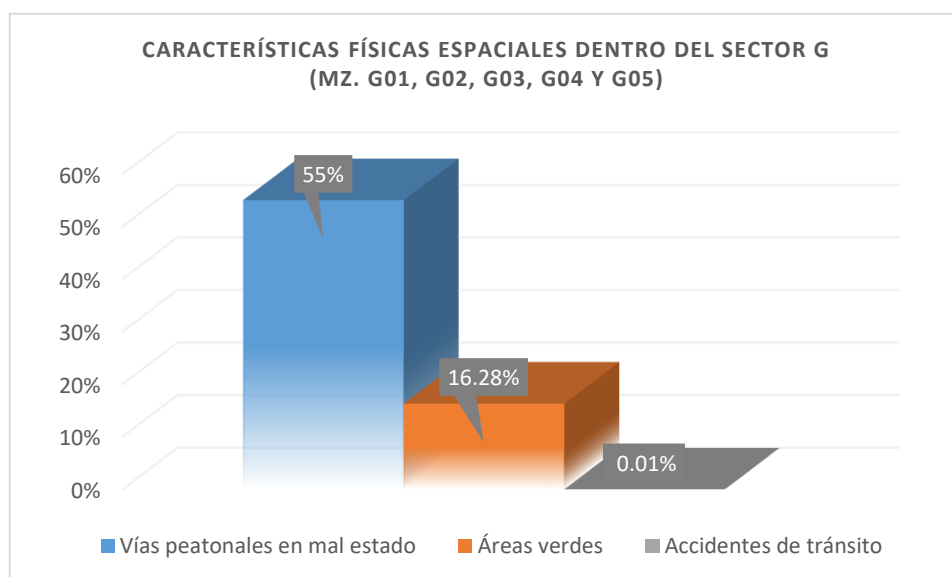
Fuente: Política Nacional de Vivienda y urbanismo - DS N°012-2021 - MVCS

Figura 05: Características físicas espaciales del área de estudio



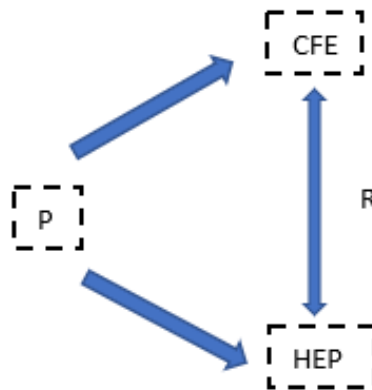
Fuente: Equipo Formador – SGEF, Municipalidad de Mi Perú - 2021

Figura 06: Características físicas espaciales del sector G



FUENTE: Equipo Formulator – SGEP, Municipalidad de Mi Perú - 2017

Figura 09: Manifestación de la estructura metodológica



Fuente: Propia de las autoras

Donde:

P : Perímetro del sector G, del distrito de Mi Perú – Callao

CFE : Características físico-espaciales – variable independiente

HEP : Habitabilidad del espacio público – variable dependiente

R : Coeficiente de correlación entre las variables 1 y 2

Figura 11: Tamaño de la población

$$D \frac{P}{AD} = \frac{33\,891}{2\,470\,000} = 0.01372$$

$$D \frac{P}{AS} = \frac{0.01372}{415\,281} = 5698$$

Fuente: Propia de las autoras

Donde:


D : Densidad

P : Población del sector G

AD : Área del distrito de Mi Perú

AS : Área del sector G

Figura 12: Tamaño de muestra según AE&M



Calculadora de Muestras

Margen de error:

Nivel de confianza:

Tamaño de Poblacion:

Margen: 5%
Nivel de confianza: 95%
Poblacion: 5698

Tamaño de muestra: 360

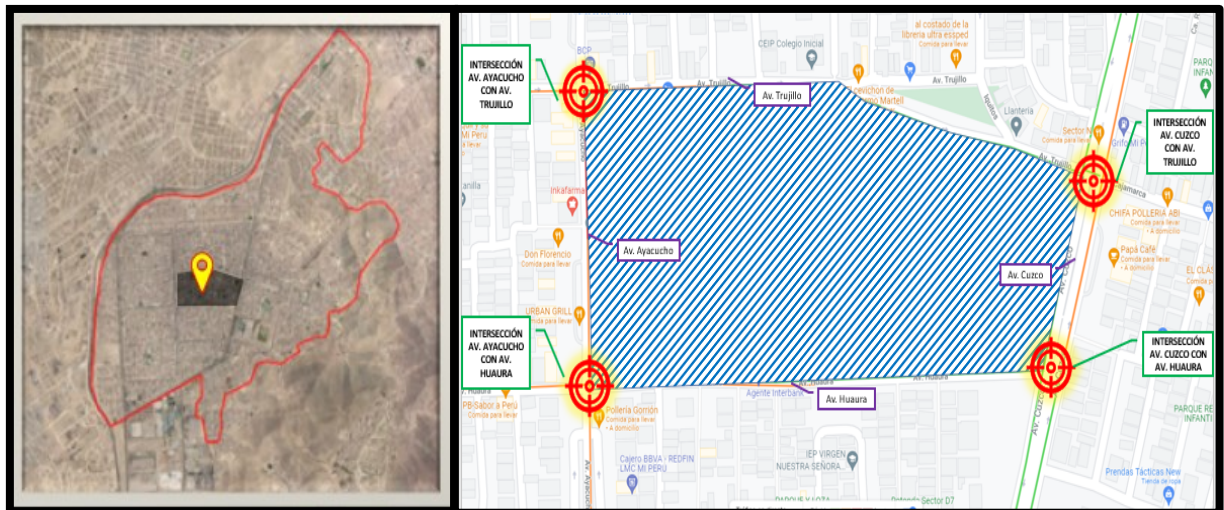
Ecuación Estadística para Proporciones poblacionales

n= Tamaño de la muestra
 z= Nivel de confianza deseado
 p= Proporción de la población con la característica deseada (éxito)
 q= Proporción de la población sin la característica deseada (fracaso)
 e= Nivel de error dispuesto a cometer
 N= Tamaño de la población

$$n = \frac{z^2 \cdot (p \cdot q)}{e^2 + \frac{z^2 \cdot (p \cdot q)}{N}}$$

Fuente: Asesoría Económica & Marketing

Figura 13: Escenario de estudio



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth