



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Deshumanización de espacio público: Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecta

AUTORAS:

Rebaza Melgarejo, Leslie Elizabeth (orcid.org/0000-0003-1796-2647)
Ugarte Gil, Mishelle Geomira (orcid.org/0000-0002-6494-6271)

ASESOR:

Dr. Lazarte Reátegui, Henry Daniel (orcid.org/0000-0002-9455-1094)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA - PERÚ

2022

Dedicatoria

Con todo el aprecio y la gratitud, este trabajo es dedicado a nuestros padres, hermanos y a nuestro asesor Dr. Henry Lazarte, quienes nos han dado todo el apoyo, que conlleva a este importante logro académico.

Leslie:

A mi padre, Tomás Rebaza, por sus consejos y aliento para ayudarme a superar esta etapa de mi vida.

A mi madre, Delia Melgarejo, por su apoyo, amor y confianza, me han dado la fuerza para seguir luchando por mis metas.

Mishelle:

A mis abuelos, por apoyarme en el camino de culminar mi carrera.

A mi madre Rosa GiL Huamani, hermana Kelly Ugarte y a mi pareja que fueron parte de todo este trayecto académico, apoyándome a seguir adelante.

Agradecimiento

Dirigimos nuestro agradecimiento en primer lugar a Dios quien ha permitido seguir avanzando este camino, a nuestros profesionales especialistas por su tiempo y a todas las personas que participaron en nuestra investigación.

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	11
3.1. Tipo y diseño de investigación	11
3.2. Variables y operacionalización.....	12
3.3. Población, muestra y muestreo.....	13
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	16
3.5. Procedimientos	21
3.6. Método de análisis de datos.....	22
3.7. Aspectos éticos	22
IV. RESULTADOS.....	23
V. DISCUSIÓN.....	45
VI. CONCLUSIONES	52
VII. RECOMENDACIONES.....	53
REFERENCIAS.....	54
ANEXOS	60

Índice de tablas

Tabla 1. Técnicas e instrumento en la investigación.	16
Tabla 2. Rango de confiabilidad del Alfa de Cronbach.....	20
Tabla 3. Tabla de varianza	20
Tabla 4. Coeficiente de confiabilidad del instrumento.	21
Tabla 5. A: Número de participantes	23
Tabla 6. Resumen de los resultados de la encuesta.....	24
Tabla 7. Conclusión de tipo de población participante.	25
Tabla 8. Entrevista a Laura Lozada Acosta.....	37
Tabla 9. Entrevista a Celso Edgar Llimpe Quintanilla	39
Tabla 10. Entrevista a Reyes Campaña Guillermo Gorky.	41
Tabla 11. Entrevista a Víctor Montesinos Calle.....	43
Tabla 12. Cronograma de ejecución de actividades.....	60
Tabla 13. Matriz de consistencia	61
Tabla 14. Cuadro de Operacionalización de Variables	62
Tabla 15. Orden del Pensamiento.....	63
Tabla 16. Esquema diálogo - debate.....	64
Tabla 17. Confiabilidad del instrumento mediante el alfa de Cronbach – Test.....	77
Tabla 18. Confiabilidad del instrumento mediante el alfa de Cronbach Re-Test..	78
Tabla 19. Cuadro de códigos	79
Tabla 20. Tabla de códigos	80
Tabla 21. Tabla de criterio de saturación.	82

Índice de figuras

Figura 1. Fórmula para hallar la tasa de crecimiento anual de la población.....	13
Figura 2. Fórmula para actualización de la población 2022.	13
Figura 3. Elementos de fórmula	14
Figura 4. Fórmula Cochran.....	14
Figura 5. Fórmula de Ajuste	14
Figura 6. Grupo Facebook "Vecinos de San Isidro"	15
Figura 7. Fórmula confiabilidad.	19
Figura 8. Contaminación acústica – En que horario del día percibo mayor cantidad de ruido.....	26
Figura 9. Contaminación acústica – Respecto al ruido de tránsito vehicular, el horario en que se produce la molestia	26
Figura 10. Contaminación acústica – el nivel de ruido que percibo del tráfico vehicular.....	27
Figura 11. Contaminación acústica – Respecto al ruido distinto al tráfico vehicular, la principal fuente que me provoca molestia	27
Figura 12. Contaminación acústica – Respecto a la pregunta anterior, en que horario del día percibo mayor cantidad de ruido	28
Figura 13. Contaminación acústica – Que consecuencias genera el ruido en mi salud.....	28
Figura 14. Contaminación acústica – La principal actividad comercial generadora de ruido en mi zona es	29
Figura 15. Contaminación acústica – Es una fuente generadora de ruido alto la construcción	29
Figura 16. Contaminación acústica – Utilizo audífonos para evitar el ruido del ambiente externo.....	30
Figura 17. Apropriación de espacio peatonal – Percibo que los vehículos respetan el espacio peatonal	30
Figura 18. Apropriación de espacio peatonal – Pienso que los postes, cabinas telefónicas y tachos de basura obstaculizan el libre paso	31

Figura 19. Apropiación de espacio peatonal – Percibo que el comercio informal influye en la apropiación.....	31
Figura 20. Apropiación de espacio peatonal – Los lugares como las aceras, plazas o áreas verdes son apropiados	32
Figura 21. Apropiación de espacio peatonal – Siente seguridad al transitar por los espacios peatonales.....	32
Figura 22. Apropiación de espacio peatonal – Puedo caminar fácilmente por los espacios peatonales.....	33
Figura 23. Apropiación de espacio peatonal – Estas de acuerdo que no se puede transitar por la apropiación de los espacios peatonales	33
Figura 24. Apropiación de espacio peatonal – Estas de acuerdo que los estacionamientos son un tipo de apropiación de uso no convencional	34
Figura 25. Apropiación de espacio peatonal – El espacio peatonal es un lugar que elegirías para socializar.....	34
Figura 26. Ficha de observación	65
Figura 27. Cuestionario de preguntas	66
Figura 28. Diagrama método del dialogo debate.....	67
Figura 29. Mapa semántico de códigos.....	79
Figura 30. Entrevista a la Mag. Laura Lozada Acosta	87
Figura 31. Entrevista a la Dr. Reyes Campaña Guillermo Gorky.	87
Figura 32. Entrevista a la Dr. Celso Llimpe Quintanilla	88
Figura 33. Entrevista a la Ing. Víctor Montesinos	88
Figura 34. Ficha de observación 01 Contaminación acústica	89
Figura 35. Ficha de observación 02 Contaminación acústica	89
Figura 36. Ficha de observación 03 Contaminación acústica	90
Figura 37. Ficha de observación 04 Contaminación acústica	90
Figura 38. Ficha de observación 05 Contaminación acústica	91
Figura 39. Ficha de observación 06 Contaminación acústica	91
Figura 40. Ficha de observación 01 Apropiación de espacio peatonal.	92
Figura 41. Ficha de observación 02 Apropiación de espacio peatonal.	92
Figura 42. Ficha de observación 03 Apropiación de espacio peatonal.	93
Figura 43. Ficha de medición: Punto 1 “Contaminación acústica”.....	94
Figura 44. Ficha de medición: Punto 2 “Contaminación acústica”.....	94

Figura 45. Ficha de medición: Punto 3 “Contaminación acústica”.....	94
Figura 46. Ficha de medición: Punto 4 “Contaminación acústica”.....	95
Figura 47. Ficha de medición: Punto 5 “Contaminación acústica”.....	95
Figura 48. Mapeo: Ficha de campo Contaminación acústica	96
Figura 49. Instrumento de la encuesta. Formulario Google Form	97
Figura 50. Datos generales, Edad.....	100
Figura 51. Datos generales, Sexo	100
Figura 52. Datos generales, Nivel Académico.....	101
Figura 53. Datos generales, Vivo en el distrito de San Isidro	101
Figura 54. Datos generales, Vivo en el Sector 3 del distrito de San Isidro	102
Figura 55. Reflexión de los resultados	103
Figura 56. Reflexión de los resultados de contaminación acústica y Apropiación del espacio público.....	104
Figura 57. Reflexión de los resultados de contaminación acústica y Apropiación del espacio público.....	104

RESUMEN

La contaminación sonora es la existencia de ruidos en el entorno causando daños al ser humano. Asimismo, la apropiación de espacios peatonales es la obstrucción de la circulación urbana. Por ende, la investigación tiene como objetivo: Analizar y describir como la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en San Isidro; basándose al desarrollo del pensamiento sistémico compacto del fenómeno de estudio y enmarcado al ODS-11.

La metodología fue de tipo aplicada, nivel correlacional descriptiva, enfoque mixto, corte transversal y diseño explicativo secuencial. La muestra fue de 268 pobladores, empleamos fichas de observación, fichas de medición, cuestionarios y entrevistas a especialistas.

La validación del instrumento fue efectuada basándose en fichas de instrumentos de validación y la confiabilidad respaldada por la prueba piloto dirigida a 20 personas por medio del test y retest; teniendo una consistencia interna a través del estadístico Alfa de Cronbach.

Se codificó las fichas de observación y las entrevistas utilizando el software de análisis cualitativo ATLAS.ti 9 y los resultados del cuestionario en el software cuantitativo MAXQDA, concluyendo que la contaminación sonora es ocasionada por el tráfico de vehículos y la apropiación de espacio peatonal originado por vehículos, comercio y equipamientos urbanos.

Palabras clave: Contaminación acústica, Apropiación de espacios, Espacios peatonales, San Isidro.

ABSTRACT

Noise pollution is the existence of noise in the environment causing damage to humans. Likewise, the appropriation of pedestrian spaces is the obstruction of urban circulation. Therefore, the research aims to: Analyze and describe how noise pollution is related to the appropriation of pedestrian space in San Isidro; based on the development of compact systems thinking of the phenomenon of study and framed to SDG-11.

The methodology was applied, descriptive correlational level, mixed approach, cross-section and sequential explanatory design. The sample was 268 inhabitants, we used observation sheets, measurement sheets, questionnaires and interviews with specialists.

The validation of the instrument was carried out based on validation instrument sheets and the reliability supported by the pilot test directed to 20 people through the test and retest; having an internal consistency through Cronbach's alpha statistic.

The observation sheets and interviews were coded using the qualitative analysis software ATLAS.ti 9 and the results of the questionnaire in the quantitative software MAXQDA, concluding that noise pollution is caused by vehicle traffic and the appropriation of pedestrian space originated by vehicles, commerce and urban facilities.

Keywords: Noise pollution, Appropriation of spaces, Pedestrian spaces, San Isidro.

I. INTRODUCCIÓN

Actualmente, la sociedad se refleja en cada transformación espacial de la ciudad, sin embargo, se altera por problemas, generado por la supremacía del vehículo, desplazando al peatón a un segundo plano. Asimismo, el ruido producido por los vehículos, ha generado una ciudad con contaminación acústica, pudiendo llegar a producir efectos fisiológicos y psicológicos nocivos para los pobladores. Por otro lado, los vehículos han invadido las aceras, calles y plazas utilizando como estacionamiento, por ello, obstaculizan el paso libre al peatón.

De acuerdo a la realidad problemática y los antecedentes de la investigación, se analizaron tres ciudades a nivel internacional; empezando con la ciudad de México, Alfie y Salinas (2017) mencionan en su artículo que la contaminación acústica existente en dicha ciudad es analizada por su impacto desfavorable en la salud de sus habitantes, producido por el tráfico vehicular. Otro problema en la ciudad, Fainkuchen (2021) explicó en su artículo que la población carece de experiencia al transitar por la vereda, ya que se ve perjudicada por la apropiación de intereses privados. De igual manera, encontramos en Bucaramanga, Colombia; Guerrero (2016) dice que las aceras pertenecen principalmente a los automóviles, especialmente en las zonas de comercio, dejando un mínimo de espacio para el tránsito peatonal. Por otro lado, en la misma ciudad, Kilô (2019) explicó que existe contaminación acústica, por el ruido que transmiten las bocinas vehiculares y comercio; ocasionando problemas auditivos a las personas. Por último, Buenos Aires de Argentina. Roque (2020) explicó que el grado de contaminación acústica de esta ciudad genera daños auditivos provocados por el ruido excesivo vehicular. Asimismo, Tella (2015) explicó que en Buenos Aires invaden sus aceras, los peatones tienen que esquivar los autos estacionados en ellas, arriesgando su vida.

A nivel nacional tenemos las ciudades de Iquitos y Arequipa, que presentan contaminación acústica y apropiación de espacios peatonales. En Iquitos, Flores y Huaymana (2019) explicaron que los altos niveles de ruido de la contaminación sonora son provocados por el tránsito vehicular. Por otro lado, se observa en las avenidas que los conductores estacionan sus vehículos en las veredas obstruyendo el libre tránsito. En Arequipa, según la subgerencia de Gestión Ambiental de la Municipalidad de Arequipa, concluyó que el 80 % de la ciudad tiene contaminación

acústica por ruido vehicular. Asimismo, Pari (2021) explicó que las personas son impedidas de caminar por las veredas al encontrarse con autos mal estacionados.

Malpartida (2017) nos mencionó que en el distrito de San Isidro se genera la mayor cantidad de ruido por los vehículos y el comercio ambulatorio. De igual manera, Redacción EC (2018) mencionó que se encontró apropiaciones de aceras y jardines por los vehículos. Según Mueller et al. (2020) mencionaron que la supermanzana es conformada como mínimo por 9 manzanas, cuyo interior circulan vehículos a baja velocidad, mientras el tráfico principal se ubica en sus límites. Asimismo, se identificó como caso de estudio, la supermanzana en el sector 3 de San Isidro, ubicado en las av. Camino Real, C. Manuel Roaud y Paz Soldán, C. La República y C. Juan caverro. Donde son afectados, la av. Camino Real y Paz Soldán, ya que existe mucho flujo vehicular por tema comercial. Asimismo, existe la apropiación de los espacios peatonales en la calle Los Libertadores impidiendo el paso a los peatones. El pensamiento analítico permitió tener una postura de debate y exploración de la veracidad, por ello, se aplicó el “Método de orden de pensamiento” Campirán (2017), (ver anexo 3), Respondiendo 7 preguntas para que el tema sea concreto. Enfocado dentro de los Objetivos Desarrollo Sostenible N°11: ciudades y comunidades sostenibles que busca facilitar la transición a ciudades inteligentes, sostenibles, inclusivas y seguras.

Por este problema que perjudica a la población de la supermanzana del Sector 3 del distrito en San Isidro, viéndose plasmadas en los efectos de la actualidad, la contaminación acústica y el mal manejo o poca preocupación en los espacios peatonales, lo que nos permitió proponer como problema de estudio ¿Cómo la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima ,2022?, como primer problema específico ¿Cómo el ruido alto del nivel sonoro se relaciona con la apropiación comercial?, segundo problema específico ¿Cómo las fuentes emisoras mediante las fuentes móviles urbanas privadas se relaciona con las aceras de los espacios peatonales?, y tercer problema específico ¿Cómo el uso no convencional de los estacionamientos se relaciona con la av. Camino Real de la estructura urbana?.

Siendo la justificación, la presente investigación enfocada en el estudio de las problemáticas encontradas que son la contaminación sonora y la apropiación de

espacios peatonales como se relacionan e impactan en el nivel de vida de los ciudadanos, trayendo consigo enfermedades, todo ello será estudiado en cómo se relacionan en el distrito de San Isidro, exactamente en la Supermanzana del Sector 3, las avenidas estudiadas serán Av. Camino Real, C. Paz Roldan y C. Los Libertadores. Asimismo, este trabajo permitirá y profundizará los conocimientos teóricos sobre el tema problema. Además, ofrecerá una mirada integral necesaria sobre el daño producido por los problemas encontrados en el lugar, a fin de colaborar con la concientización de la sociedad. A la población, le servirá la solución para enfrentar el problema en el distrito. En un futuro será necesario, ya que va ser una herramienta de conocimiento para sugerir hechos o medidas determinadas para una administración estructurada de espacios públicos y afrontar el problema de contaminación acústica y apropiación de los espacios ocasionada por este, dañando discretamente a los ciudadanos. El objetivo general del estudio se orientó analizar y describir cómo la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022. De igual modo, se define los objetivos específicos los cuales son: Analizar y describir cómo el ruido alto del nivel sonoro se relaciona con la apropiación comercial. Analizar y describir cómo las fuentes emisoras mediante las fuentes móviles urbanas privadas se relaciona con las aceras de los espacios peatonales. Analizar y describir cómo el uso no convencional de los estacionamientos se relaciona con la av. Camino Real de la estructura urbana. Planteando como hipótesis de estudio, La contaminación acústica se relaciona a manera de correlación directa negativa con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022. Como primera hipótesis específica tenemos: El ruido alto del nivel sonoro se relaciona a manera de correlación directa negativa con la apropiación comercial. Como segunda hipótesis específica tenemos: Las fuentes emisoras mediante las fuentes móviles urbanas privadas se relacionan a manera de correlación directa negativa con las aceras de los espacios peatonales. Tercera hipótesis específica: El uso no convencional de los estacionamientos se relaciona a manera de correlación directa negativa con la av. Camino Real de la estructura urbana.

II. MARCO TEÓRICO

En función al método investigativo – científico se desarrolló un “diálogo debate” entre los hallazgos relacionados a la búsqueda de artículos nacionales e internacionales a manera de ejemplos y contraejemplos, de manera horizontal determinando la postura del investigador (es). Asimismo, se considera las teorías en base a los artículos y tesis correspondiente de las variables de la investigación para el diálogo - debate respectivo, según el esquema: (ver figura 7)

A nivel nacional, como caso ejemplo de la variable 1, (Tortosa et al., 2017) según el artículo de la revista titulada “*Análisis de la contaminación sonora a través de mapas de ruido y de encuestas de percepción subjetiva en el distrito de San Isidro, Lima Perú*”. Tuvo como objetivo principal recopilar información sobre la contaminación acústica y medir los problemas mediante mapas de ruido e investigar lo estructurado. Como base de investigación, en el análisis de la contaminación acústica, para una estimación de problemas por medio de mapas de ruido y encuestas estructuradas, fueron instrumentos primordiales para determinar las distintas medidas de prevención del ruido en la población. Este método se aplicó en base a la planificación de rutas en función del régimen de tráfico, horario, división espacial y uso del suelo. Además, se llevó a cabo una investigación sobre las percepciones individuales del ruido, sus fuentes y sus efectos del este proyecto. Se determinó que el primordial motivo de ruido es el tránsito vial, en el que se destaca de modo muy importante el ruido ocasionado por el uso indebido de parlantes, verificado en la medición del nivel sonoro de la zona. En conclusión, la recopilación de información mostró que el problema de la contaminación sonora por efectos negativos que causaron en la salud de los peatones que se presentó por medio de esta investigación; también ayudaron a tomar decisiones en beneficio de la población y por ende el mejoramiento del lugar.

Como también, tuvimos el caso de ejemplo de la variable 1, (Infante & Pérez, 2021) según el artículo de la revista titulada “*La contaminación acústica generado por el transporte terrestre y su implicancia en el estrés en los habitantes en la zona oeste de ate, Lima-Perú*”. Su objetivo fue determinar el nivel de contaminación sonora generada a causa del tránsito vial y su impacto en el estrés de la población de la región occidental de Ate, Lima. La justificación del estudio, se basó en el interés del investigador y en las consecuencias de la contaminación sonora de los

humanos, ya que esta cuestión se manifestó en los riesgos para el confort y salud en los humanos, ejemplo de ello, se generaron pérdida de audición, dificultades de hablar, la presión alta, estrés e insomnio. Los métodos utilizados fueron estadísticos, la población consistió en 90 personas que viven aledañas del transporte terrestre, el muestreo consistió en 4 puntos ubicados en zonas críticas. Como resultado de la variable contaminación acústica arrojaron 80.27 dB, tuvimos en cuenta que el equipo que se utilizó fue el sonómetro, indica un nivel bastante elevado que tiene consecuencias estresantes en la población que está en riesgo, a su vez muestran señales como, cansancio, dolor en el cuello, dolor de cabeza y sensación de fatiga. Se concluyó sobre la investigación que la principal razón de que los humanos se quejaron, de cualquier manera, fue la contaminación sonora, la cual también fue un problema real para la salud de las personas.

Sin embargo, como contraejemplo de la variable 1, (Saavedra et al., 2018) según el artículo de la revista titulada "*Análisis de la ruidosidad en el distrito de Miraflores, Lima-Perú*". Su objetivo fue analizar si la percepción del ruido depende de los cambiantes como la capacidad auditiva, la sensibilidad, la edad y como se relacionan con los niveles de sonido. La justificación del estudio estableció la conexión entre la captación del ruido con los niveles de presión sonora medidos en las calles del distrito de Miraflores. Asimismo, la metodología fue de tipo cuantitativo, para poder establecer la relación con los efectos del ruido y con los niveles sonoros, consistió en aplicar encuestas. Los materiales utilizados fueron, un sonómetro analizador, un calibrador sonoro, software de procesamiento de datos acústicos y software estadístico. Como resultado, el nivel sonoro más elevado corresponde al periodo día y el nivel sonoro más bajo medido correspondió al periodo noche. En conclusión, quedó demostrado que la percepción del ruido en muchos casos fue independiente de la amplitud de los niveles sonoros y de la capacidad auditiva, pudimos escuchar sonidos de niveles muy bajos, pero con un contenido espectral que fue suficiente para activar la percepción los sentidos de percepción auditiva.

Además, como caso ejemplo de la variable 2, (Becerra, 2020) según la tesis de maestría titulada "*Apropiación de espacios públicos y comercio informal en el Jirón Tayabamba, y entorno del mercadillo de la ciudad de Cajamarca*". Su objetivo fue establecer el impacto que provocó la apropiación en los espacios públicos del

comercio informal en el jirón de Tayabamba en Cajamarca. La investigación contribuyó en mejorar las nivel de vida de los pobladores en Cajamarca, trajo distintas ganancias en diversos aspectos, con el objetivo de perfeccionar el crecimiento de la ciudad sin apropiaciones de espacios públicos; asimismo, informó futuras investigaciones o planes que favorecen al espacio público, los ciudadanos, los negocios informales y las autoridades los ciudadanos. El enfoque trabajado fue mixto, su tipo fue no empírico, con estimación básica - descriptiva - causal. La muestra fue no probabilística, es decir 120 individuos entre los negociantes informales y residentes en la zona de estudio, los instrumentos fueron cuestionarios y fichas de observación. El proceso de información fue en el software SPSS, el resultado obtenido fue que la inseguridad, el congestionamiento urbano y la contaminación ambiental, fueron consecuencias que originó la apropiación en los espacios públicos del comercio informal en el jirón Tayabamba de Cajamarca. En conclusión, el estudio se realizó desde un punto de vista urbano, ya que estos espacios públicos fueron claramente un espacio colectivo, un lugar de interacción comunitaria donde se destacó la identidad y la cultura de cada ciudad. El espacio se deterioró con los impactos perjudiciales de acciones inaceptables como el comercio informal.

No obstante, como caso contraejemplo de la variable 2, (Lozada, 2018) según el artículo titulado "*Espacio públicos no tan públicos*". El objetivo de este artículo fue mostrar cómo lo público y la lógica de la inversión privado que se desarrollaron en los espacios peatonales de Lima, las medidas adoptadas por la municipalidad y la población. La indagación fue elaborada con el objetivo de analizar la influencia que ejecutan las lógicas de inversión del capital privado y la regulación pública sobre los espacios públicos, al igual que los movimientos civiles y los gobiernos locales adoptando las medidas. Como metodología, la investigación recopiló información de fuentes complementarias sobre ambos casos, particularmente de medios escritos; asimismo, en el caso del Parque Manhattan también se recopiló información de diálogos que mantuvieron con la organización vecinal encabezando la defensa. Los resultados de este artículo dijeron que los casos demuestran, la valoración del suelo fue alto y los presupuestos municipales fueron limitados, fue cuando la preservación de los espacios planificados para uso recreativo público ingresó a competir con un nuevo plan comercial que propone un

beneficio financiero. En conclusión, la presente conciliación favoreció la intervención de las empresas privadas y gobierno local en la precisión que se realizaron en el suelo de uso público, no considerando la voz de los vecinos. Sin embargo, los casos demostraron el poder de la movilización ciudadana para frenar este tipo de iniciativas privadas en los espacios públicos.

A nivel internacional, como caso ejemplo de la variable 1, (Zamorano et al., 2019) según el artículo de la revista titulada "*Contaminación por ruido y el tráfico vehicular en la frontera de México*". Tuvo como objetivo determinar un vínculo que existe entre el grado de ruido producido en los primordiales carriles viales y la cantidad de tráfico vehicular que se desplazaron en toda la ciudad de Matamoros en Tamaulipas de México. La finalidad de este informe fue calibrar la cantidad de ruido que se exponen los peatones en el trascurso del día, teniendo en cuenta el tráfico vehicular como un factor crítico ante la presencia del ruido, siendo importante para conocer el flujo vehicular. El método que se utilizó es una escala de medios eléctricos no invasivos por intervalos semanales evaluando el nivel del ruido a intervalos frecuentes durante toda la semana, empleando el sonómetro tipo I integrado. Como también, se recopiló datos que consta de las labores: primero, que cubrió en una capacidad vehicular y segundo, evaluó los grados de ruido durante el día. Los resultados de un estudio de campo para evaluar los niveles de ruido en el área anticipadamente seleccionada mostraron que todos los casos se excedieron los valores sugeridos. Se permitió concluir que la ciudad se encontró contaminada por el ruido del tráfico, lo que perjudicó a la salud de los ciudadanos como problemas cardiacos, pérdida auditiva, dolores de cabeza y cambios en la personalidad, además, generó molestias a los vecinos.

De lo contrario, como caso contraejemplo de la variable 1, (Reyes et al., 2022) según en el artículo de investigación titulado "*Análisis de la incidencia de sonido emitido por los vehículos eléctricos en personas con discapacidad visual*". Su objetivo fue determinar la percepción del ruido por parte de personas invidentes a través de los vehículos con nueva tecnología para proteger su seguridad. El propósito fue verificar el número de personas con discapacidad a nivel nacional para luego centrarse en una ciudad modelo, luego se analizó la normativa en cuanto a la movilidad de los vehículos de conveniencia con nueva tecnología en función del beneficio de las personas invidentes, donde su único elemento fue la percepción

del sonido, después se analizó a través de pruebas de laboratorio y de campo, en base a variables que existieron en un día normal para analizar que percepción tienen las personas invidentes, eventualmente se compararon estos niveles con los existentes y con el reglamento a nivel nacional e internacional en relación de la libre y segura circulación de las personas de este grupo vulnerable. La metodología fue exploratoria, se basó en analizar un problema indefinido y se realizó para entenderlo. Según la investigación realizada y los datos obtenidos, se supo que los accidentes de tráfico que pueden provocar los vehículos eléctricos por la ausencia de sonido fue un 35% superiores a los coches convencionales. En conclusión, los vehículos eléctricos importados necesariamente debieron hacer sonidos artificiales para reconocerlos fácilmente cuando se mueven.

Adicionalmente, como caso ejemplo de la variable 2, (Fainkuchen, 2021) según en el artículo de investigación titulado "*El espacio peatonal de las aceras en la Ciudad de México*". Tuvo como objetivo resaltar que las avenidas no es su propósito de estudio en su complicada totalidad, pese a que su interés como asociación cultural que regula la vida pública urbana en la zona de estudio. Como justificación, las aceras sirvieron para crear el orden urbano; por otro lado, estuvo directamente relacionado con la planificación de la ciudad; privatizando el nuevo método de crear una zona, cuyo fin fue promover cultura de consumo individual, a diferencia del fenómeno que se dieron en un lugar público, donde espontáneamente se establecieron sanas relaciones sociales. A nivel metodológico, se ensambló herramientas analíticas para comprender la calidad espacial de las veredas por medio de la práctica real del indagador. Se obtuvo como resultado a la actual descendencia que no conocen las ventajas de andar por las aceras. Por lo general, el estacionamiento desenfrenado en las aceras provocó esta situación, por lo que la mayor parte de los espacios públicos es usurpado y erosionado calidad peatonal. En conclusión, se asumió, hay que tener en cuenta a los peatones y sus necesidades, no solo como peatones sino como miembros activos en los lugares públicos en aceras. Las actividades peatonales estuvieron relacionadas principalmente con las aceras como un elemento de tránsito peatonal, como también, fueron reconocidos como un lugar de entretenimiento, comunicación y relajación.

De igual manera, como caso ejemplo de la variable 2, (Rachmanto, 2021) según en el artículo de investigación titulado "*The appropriation of sidewalks for e-scooter; from the urban built environment perspective*". Su objetivo fue investigar cómo las motocicletas que son vehículos motorizados afectaron a los peatones en el centro de la ciudad de Estocolmo en función de las experiencias de diferentes grupos de personas que utilizaron entornos de aceras, para poder transitar y estos vehículos se apropiaron de las aceras. Asimismo, se mostró cómo las motocicletas se apropian de las aceras, evitando que los peatones pasen. Esta investigación también agregó cierta comprensión de cómo la perspectiva humana sintió los nuevos materiales en su entorno constituido, pudo agregar valor al desarrollo posterior de la planificación y el diseño para el entorno de la acera. El modelo de investigación se aplicó con un punto de vista cualitativo. Se utilizaron entrevistas y métodos de observación de campo. Los resultados fueron que muchos puntos de vista ocurrieron mientras las motocicletas estaban dentro o alrededor de las aceras. Además, varias de las experiencias dañaron sus elecciones de caminar por las aceras, algunos prefirieron caminar por las laderas de las aceras, poniéndose en riesgo esquivando estos vehículos a motor. En conclusión, debió considerarse apropiado referirse siempre a la noción del tránsito en las aceras como su propósito principal y mantener una ciudad habitable como su característica definitoria como espacio público. Ningún peatón debió sentir miedo al viajar por las aceras, por el contrario, debió sentirse seguro y cómodo. Las motocicletas no debieron estacionarse en las aceras o en el tránsito, obstruyendo el camino del peatón.

Para finalizar, como caso contraejemplo de la variable 2, (Devine, 2018) según en el artículo de investigación titulado "*Sidewalks of Conflict: Ongoing Spatial Negotiations within a Brazilian Favela*". El objetivo fue mostrar a través de diferentes medios que permitieron un estudio íntimo de la apropiación espacial para lograr una estimación de las dificultades de ocupar espacios peatonales dentro de la favela. La justificación de la investigación fue apreciar la apropiación en las aceras. Se descubrió que involucran al espacio peatonal simultáneamente dificultaron y originaron una vida callejera única quienes viven allí, algunos no valoraron y otros sí valoraron. También fue un indicador de operaciones de energía invisibles que proporcionan qué, quién, cómo y durante cuánto tiempo el espacio peatonal pudo ser apropiado. Como metodología tuvimos la observación de fotos con diferentes

usos de apropiación de aceras en Sao Paulo. El resultado de esta investigación, comenzó a clasificar los procedimientos de ocupación de la calle como fluidos, es decir, ocupaciones transitorias en lugares permanentes y predecibles. A través de una lectura más intensa, fue factible deducir los valores y estructuras de autoridad de la favela a partir de la investigación de las invasiones actuales. En conclusión, la gratitud y la estimación de las dificultades matizadas que contornean las diferentes apropiaciones espaciales de las aceras dentro de Paraisópolis ha intercambiado el diseño del razonamiento. El informe sobre los valores y las ventajas de esta guía de usuario permitió reevaluar la ética de diseño de los espacios peatonales para introducir espacio para los roles informales de un cambio de duraciones.

Las teorías que sustentan la investigación empezaron de nuestras variables, de esta manera se logró relacionar el tema de la contaminación acústica desde la perspectiva según (Meza & Sedano, 2020) en su teoría de los efectos del ruido explicó que no solo afecta a nivel de la salud sino también a nivel económico reduciendo así el nivel de la calidad de vida y tranquilidad. También, tuvimos la teoría de Paisaje Sonoro comprendería los siguientes niveles fónicos para denotar un orden y una jerarquía de los sonidos dentro del entorno (Murray, 2013). Según (Avilés & Pereira, 2017), el sonido se usó con frecuencia para explicar algo placentero. Aunque el ruido puede ser agradable para algunos o desagradable para otros.

Por otro lado, pudimos definir y relacionar a la apropiación de espacios peatonales desde el punto de vista de (Gehl, 2020) en su teoría de la humanización del espacio urbano explicó por qué el uso de los automóviles deteriora la calidad urbana. Incentivando a las ciudades que caminen por las veredas como una estrategia de interacción. Asimismo, (Lefebvre, 2013) mencionó en su teoría de la producción del espacio como los individuos estructuran y organizan el espacio mediante sus necesidades. Finalmente, (Ortiz, 2006), nos dijo el elemento central de la integración, son los lugares que no son privados, sino abiertos, accesibles a todas las personas y que no requieren ningún requisito para usarlo.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación que conlleva este informe fue aplicada, esta investigación también es llamada de práctica o empírica. Se identifica ya que indaga la utilización de los conocimientos que se alcanzan.

3.1.2. Enfoque

El informe tuvo un enfoque mixto, es aquella que une los enfoques cuantitativos y cualitativos, con el fin de disponer de las ventajas de ambos y minimizar sus inconvenientes.

3.1.3. Nivel de la investigación

La investigación tuvo un nivel correlacional – descriptiva, la indagación correlacional no dispone de manera directa relaciones causales, logra contribuir señales sobre las factibles razones de un fenómeno. Asimismo, este tipo de estudio descriptivo tuvo como finalidad determinar el grado de relación no causal existente entre dos o más variables, asimismo, precisar el grado de relación existente entre ellas. Primero se caracterizan porque se evalúan las variables en seguida, por medio de intentos de hipótesis correlacionales y la utilización de métodos estadísticas, se valora la correlación.

3.1.4. Corte de tiempo de la investigación

El corte de tiempo de la investigación fue transversal, ya que se estableció como tipo de investigación observacional que examinó datos de variables juntas en una duración de tiempo de una población muestra. Además, el tipo de estudio se dominó como estudio transversal, estudio de prevalencia y estudio de corte transversal.

3.1.5. Diseño de investigación

El diseño de la investigación fue de tipo explicativo secuencial, esta se empleó para recopilar y analizar datos cuantitativos y de igual forma datos cualitativos, dando prioridad a los datos cuantitativos.

3.2. Variables y operacionalización

Variable 1, Definición conceptual de “Contaminación acústica”, La contaminación sonora al superar el sonido que cambia el estado normal del ambiente en una determinada zona. Aunque el ruido no se acumula, traslada o mantiene en el tiempo como las otras contaminaciones, también logra producir grandes daños en la calidad de vida de la población si no se controla bien o adecuadamente. (Martinez & Jens, 2015)

Definición operacional, la posterior variable de naturaleza cuantitativa se operacionalizó mediante de tres dimensiones por la cual son, estructura urbana, sonido y fuentes emisoras, al mismo tiempo, se desintegran en indicadores e ítems, todo lo nombrado posibilitó determinar la contaminación acústica. En la medición de ruido se utilizó un sonómetro calibrado para precisar el nivel de contaminación en los puntos críticos.

Variable 2, Definición conceptual de “Apropiación de espacio peatonal”, La apropiación del espacio peatonal tiene como significado que los pobladores se apropian de los espacios a través de sus usos y ocupación, con su conducta señalando su territorio, su espacio y su lugar. (Maigua, 2013)

Definición operacional, la posterior variable de naturaleza cualitativa, se operacionalizó mediante de 3 dimensiones por la cual son, apropiación, espacios peatonales y uso, a su vez se desintegran en indicadores e ítems, estableciendo que. La apropiación de espacios peatonales es la relación físico espacial entre su entorno (espacio peatonal) y el individuo (actor social) haciendo lo suyo eventualmente.

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población

El universo de la indagación estuvo constituido por los pobladores del distrito de San Isidro, porque nuestra zona de estudio está ubicada ahí. Según, censo del 2017 de la INEI son 60,735 pobladores, aplicando la tasa de crecimiento poblacional se dedujo que la población aproximada para el año 2022 asciende a 70,408 habitantes.

Se tomó como criterios de inclusión a los residentes de la supermanzana El Olivar del distrito de San Isidro para la población participante, ya que son la población con gran posibilidad de utilizar esta área, no se tomó en cuenta a los menores de 15 años, puesto que se necesitó la aprobación de un adulto para que puedan ejecutar los cuestionarios, asimismo a los que no residan en la supermanzana El Olivar o los que no hayan visitado el lugar. Dicha población estuvo constituida por 1076 habitantes, de acuerdo con el censo del 2017 y utilizando el Sigrid, se aplicó la fórmula de tasa de crecimiento previamente utilizada se calcula que la población aproximada para el año 2022 asciende a 1772 habitantes.

Figura 1.

Fórmula para hallar la tasa de crecimiento anual de la población.

$$r = \left[\left(\frac{P_t}{P_o} \right)^{1/t} - 1 \right] * 1000$$

Pt=Pt(2017)=1,076
Po=Po(2007)=391
t= 10 años entre 2007 y 2017

$$r = \left(\frac{1076}{391} \right)^{1/10} - 1$$

r=0.106

Nota. Fórmula recuperada del INEI y procesamiento propio.

Figura 2.

Fórmula para actualización de la población 2022.

$$P_t = P_o(1+r)^t$$

Pt=Pt(2022)
Po=Po(2007)=391
t=15 años entre 2007 y 2022

$$P_{t(2022)} = 391(1+0.106)^{15}$$

Pt = 1772
(2022)

Nota. Fórmula recuperada del INEI y procesamiento propio.

Para el cálculo de crecimiento poblacional se tomó como referencia la población de 2007 y la población del 2017, bajo la circunstancia geométrica, se tiene una tasa de crecimiento de $r=0.106$, muestra que entre el año 2007 y 2017 el crecimiento poblacional anual fue de 106 personas por cada 1000 habitantes en la supermanzana El Olivar de San Isidro.

3.3.2. Muestra

Conocida la población permitió cuantificar la muestra acorde a la fórmula por población finita o conocida que la conformó una cantidad de 268 habitantes de la supermanzana El Olivar en San Isidro.

Figura 3.
Elementos de fórmula

$$\begin{aligned}
 N &= 1772 \\
 Z &= 1.96 = 95 \% \\
 p &= 0.5 \\
 q &= 0.5 \\
 E &= 0.05
 \end{aligned}$$

Nota. Elaboración propia.

Figura 4.
Fórmula Cochran

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

$$n = 316$$

Nota. Elaboración propia.

Figura 5.
Fórmula de Ajuste

$$n_o = \frac{n}{1 + \frac{(n-1)}{N}} \quad n_o = \frac{316}{1 + \frac{(316-1)}{1772}}$$

$$n_o = 268$$

Nota. Elaboración propia.

3.3.3. Muestreo

El muestreo fue no probabilístico, ya que toda la población no cuenta con la igual posibilidad de ser incluido en la muestra, puesto que la elección de los participantes se efectuará a nuestro criterio. Por este motivo, se eligió a los participantes del grupo de Facebook, "Vecinos de San isidro". Añadiendo las cualidades que se necesita para la muestra, se consideró en los usuarios de la supermanzana de san isidro, en el cual mediante de las preguntas filtro como el instrumento de recolección de datos se realizó la elección de los sujetos de interés para la indagación. Por otro lado, se excluyó a los menores de 15 años, debido a que requieren la autorización de un adulto para ejecutar la encuesta, y a los no visitantes de la supermanzana El Olivar de San Isidro.

Figura 6.
Grupo Facebook "Vecinos de San Isidro"



Nota. Recuperado de Facebook.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La unidad de análisis fueron los habitantes de la supermanzana El Olivar de San Isidro no menores a 15 años como también a los visitantes de dicho lugar.

Tabla 1.
Técnicas e instrumento en la investigación.

Técnica	Tipo	Instrumento	Dirigido
Entrevista (a)	Estructurada (E) /No Estructurada (NE)	Guía de Preguntas	-Tres Especialistas nacionales e internacionales (E) -Un especialista nacional (NE)
Observación (b)	No Experimentales	Ficha de Observación	- La supermanzana El Olivar – San Isidro
Encuesta (c)	Virtual (Plataforma Forms)	Cuestionario	-Transeúntes -Residentes del lugar de estudio
Medición (d)	Documento Fílmico	Sonómetro App Cámara fotográfica Cámara de vídeo	-Supermanzana El Olivar

NOTA: Elaboración propia.

(a)Lista de los especialistas Nacionales e Internacionales Anexos

(b) Fichas de Observación Anexos – Figura

(c) Encuesta Anexos – Figura

(d) Fichas de Documentales Anexos – Figura

3.4.1. Entrevista

Las entrevistas fueron de tipo estructuradas en función del interés del artículo del entrevistado, con una guía de preguntas y se dirigieron a especialistas nacionales e internacionales que han desarrollado los artículos de los temas tratados en la investigación y los tenemos marcados en nuestros referentes, esto nos permitió tener una base sólida al instante de afrontar resultados teóricos y datos reunidos del sitio estudiado; asimismo se entrevistó al gobierno municipal. También se realizó entrevistas de tipo no estructuradas a los transeúntes y a los residentes de la Supermanzana El Olivar de San Isidro.

Especialistas Variable – Contaminación acústica

En el tema relacionado a contaminación acústica se contactó al Dr. Celso Llimpe Quintanilla, que estudia en su línea de investigación, la acústica arquitectónica y medioambiental. Brindando un concepto conciso en su investigación titulada “Análisis de la ruidosidad en el distrito de Miraflores”. Asimismo, se entrevistó a la Mg. Reyes Campaña Guillermo Gorky de Perú, especialista en sistema automotriz y acústico. Brindando un concepto conciso en su investigación titulada “Análisis de la incidencia de sonido emitido por los vehículos eléctricos en personas con discapacidad visual”. Así también, se entrevistó al experto de la OEFA al ingeniero ambiental, Víctor Montesinos Calle en temas de contaminación acústica.

Especialistas Variable – Apropiación de espacios peatonales

Referente a la variable apropiación de espacios peatonales precisamente en el tratado de los espacios públicos se entrevistó a la Mtra. Arq. Lorena Patricia Fainkuchen de México, maestra en arquitectura. Posgrado de maestría y doctorado en arquitectura, especialidad espacios públicos, proporcionando una perspectiva más amplia de los usos de los espacios peatonales.

Así mismo se contactó a Adinda Smaradhana Rachmanto, tiene experiencia en planificación y diseño urbano, desarrollo urbano, movilidad inteligente, mitigación y adaptación al cambio climático, investigación cualitativa, gestión

de proyectos en arquitectura. También amplió constantemente mi experiencia hacia temas interesantes de financiamiento de infraestructura, desarrollo centrado en el ser humano, ciudad inteligente y movilidad.

3.4.2. Observación

A través de la observación se realizó la recolección de datos in situ, con la ayuda de recopilación fotográfica y captación de videos, como instrumento el rellenado de fichas de observación que ofrecieron información de las cualidades del lugar, del mismo modo que las actividades que se desarrollan en la supermanzana El Olivar de San Isidro y cómo los usuarios se desarrollan en el entorno, información que contribuyó a dar respuesta de los problemas programados en relación a las dos variables.

3.4.3. Encuestas

Por último, las encuestas de tipo electrónica y física, como instrumento el cuestionario, las cuales estuvieron constituidas por 18 ítems, se aplicarán a los transeúntes y residentes de la supermanzana El Olivar, producidas por los miembros de agrupaciones de vecinos de San Isidro en la plataforma Facebook, usando filtros dichos precedentemente y acercar a la población de interés, puesto que estos datos cooperaron a precisar los niveles de contaminación acústica y comprobar que la apropiación de espacio peatonal interviene en la calidad de vida de los pobladores. Se eligieron a partir del banco de preguntas, los ítems mencionados, que se desarrolló en el formulario de Google, los cuales pasaron por un procedimiento de validación por los especialistas que se contactarán para su posterior difusión.

3.4.3.1. Validación

Silvia (1997). Nos indicó que la validación de expertos, así como el juicio que involucra a los sucesos de si el instrumento alcanza medir la información acertada, sus obligaciones se argumentan en evaluar el razonamiento de la teoría a través de las preguntas del cuestionario apoyándose en el entorno y el marco conceptual.

La validez del instrumento de recolección de datos estuvo a cargo de 4 expertos nacionales e internacionales, para la validez del instrumento fue de tipo contenido, ya que se identificó si se ha elaborado de acuerdo a los temas y subtemas que comprende las variables de estudio.

3.4.3.2. Confiabilidad

Garcia (2004) nos hizo mención que la confiabilidad se fundamenta en contribuir de manera puntual y determinada en una precisión alcanzando resultados parecidos cuando se ejecute la aplicación del cuestionario en congruentes actividades, sin embargo, a poblaciones similares.

La confiabilidad se realizó del Test (Prueba piloto) y el Retest con 20 vecinos de San Isidro del Sector 3, siendo el resultado del Alfa de Cronbach de un puntaje de 0.73 siendo de excelente confiabilidad.

Figura 7.
Fórmula confiabilidad.

$$\alpha = \frac{K}{K - 1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

Nota. Elaboración propia.

Tabla 2.
Rango de confiabilidad del Alfa de Cronbach.

Análisis de consistencia o confiabilidad del instrumento	
RANGO	CONFIABILIDAD
0.53 a menos	Confiabilidad nula
0.54 a 0.59	Confiabilidad baja
0.60 a 0.65	Confiable
0.66 a 0.71	Muy confiable
0.72 a 0.99	Excelente confiabilidad
1	Confiabilidad perfecta

Nota. Elaboración propia, 2022.

Tabla 3.
Tabla de varianza

N.º PARTICIPANTES	TEST	RETEST	VARIANZA TOTAL
1 P01	65	50	115
2 P02	62	50	112
3 P03	66	45	111
4 P04	65	40	105
5 P05	69	46	115
6 P06	70	52	122
7 P07	68	50	118
8 P08	65	51	116
9 P09	61	47	108
10 P10	63	46	109
11 P11	68	53	121
12 P12	67	50	117
13 P13	70	52	122
14 P14	62	45	107
15 P15	72	70	142
16 P16	44	49	93
17 P17	70	64	134
18 P18	62	57	119
19 P19	72	60	132
20 P20	44	34	78
VARIANZA	56.4875	60.2475	116.735

Nota. Elaboración propia, 2022.

Tabla 4.
Coefficiente de confiabilidad del instrumento.

<i>Fórmula para confiabilidad del instrumento</i>		
α :	Coefficiente de confiabilidad del cuestionario	0.73
k:	Número de ítems del instrumento	2
$\sum_{i=1}^k S_i^2$:	Sumatoria de las varianzas de los ítems.	116.735
S_t^2 :	Varianza total del instrumento.	183.460

Nota. Elaboración propia, 2022.

3.4.4. Medición

La medición fue de tipo documento fílmico, se empleó como instrumento un sonómetro y aplicaciones para medir los niveles de ruido se miden por su intensidad y potencia, y como unidad base se considera el decibel. Todo ello fue evaluado en la zona de estudio la supermanzana El Olivar.

3.5. Procedimientos

Con Respecto a las entrevistas se utilizó el tipo de entrevista estructuradas y no estructuradas como instrumento, se empleó una guía de preguntas para los especialistas nacionales e internacionales que vamos a requerir que hablen de la contaminación acústica y de la apropiación de espacios peatonales.

Con respecto a la observación, se recolectó información in situ, por fotos y videos del lugar de estudio como instrumento el llenado de fichas de observación que proporcionó información sobre las cualidades del lugar.

Con respecto a las encuestas si es de tipo física fuimos de manera presencial al campo de estudio en días determinados para hacer el recojo de información a los habitantes de la supermanzana El Olivar, donde se les dio un cuestionario que son los instrumentos. Asimismo, si es de manera electrónica la recolección de datos se realizó mediante de medios digitales, así como el Google formulario, que constó de 18 preguntas, este medio posibilitó una mayor divulgación de nuestras encuestas a través de las redes sociales, especialmente a los grupos de página de Facebook de vecinos de San Isidro.

Para la medición, se empleó como instrumento un sonómetro y aplicaciones para medir los niveles de ruido en los puntos críticos de la investigación.

3.6. Método de análisis de datos

Para procesar los datos se emplearon varios métodos, así como el análisis de documentos sobre los temas de la investigación, la ficha de observación, las entrevistas y encuestas. Se analizaron y codificaron estos datos en el Software Atlas Ti 9 por medio del método híbrido, método inductivo, deductivo y MAXQDA para mostrar la validación de hipótesis y para la representación gráfica de los datos adquiridos.

Los instrumentos que se emplearon para el procesamiento de datos fueron: Guías de preguntas, ficha de observación, fichas de medición, cuestionario, tablas y gráficos. De igual forma, el instrumento de recolección de datos se validó mediante el juicio de expertos para decretar su fiabilidad por medio del coeficiente del Alfa de Cronbach.

3.7. Aspectos éticos

La presente investigación se realizó en consideración de las bases legales y normativas, de igual manera fórmulas científicas y los procedimientos que se necesitan para el análisis. De la misma manera, se ha utilizado la codificación en función a la norma APA, manifestada por la Universidad César Vallejo, para la investigación académica.

Por otro lado, se anunció a los participantes sobre el estudio de la investigación realizada para obtener una opinión más exacta e informada por parte de los participantes. Utilizando el código de ética de la Unesco.

Asimismo, por cuestiones éticas, se conservó en privado el nombre y apellido de los habitantes encuestados que participarán con el análisis de la actual investigación de la supermanzana El Olivar de San Isidro, los resultados serán derechos reservados del indagador; por lo tanto, los datos obtenidos se procesarán sin alterarlos para obtener resultados verdaderos y de este modo, respetar la opinión de las personas encuestadas y acercarnos a conclusiones más precisas.

IV. RESULTADOS

4.1 Resultados de encuesta académica inicial:

Tabla 5.

A: Número de participantes

A: Número de participantes	
Número de personas encuestadas	54
Número de la muestra	268

Nota. El porcentaje de respuesta de los encuestados es mayor o igual que el valor mínimo (20%) para ser considerados válidos los resultados de la encuesta. Elaboración propia.

Tabla 6.*Resumen de los resultados de la encuesta.*

ID	B: PREGUNTAS	RESPUESTAS	PORCENTAJE
1	En que horario del día percibo mayor cantidad de ruido	8:00 pm a 10:00 pm	42.60%
2	Respecto al ruido de tránsito vehicular, el horario en que se produce la molestia	Durante la noche	47.20%
3	El nivel de ruido que percibo del tráfico vehicular	Alto	74.21%
4	Respecto al ruido distinto al tráfico vehicular, la principal fuente que me provoca molestia es	Obra de Construcción	63%
5	Respecto a la pregunta anterior, en que horario del día percibo mayor cantidad de ruido	8:00 pm a 10:00 pm	44.40%
6	Qué consecuencias genera el ruido en mi salud	Estrés	40.70%
7	La principal actividad comercial generadora de ruido en mi zona es	Comercio Ambulatorio	42.60%
8	Es una fuente generadora de ruido alto la construcción de	Proyectos públicos	44.40%
9	Utilizo audífonos para evitar el ruido del ambiente externo	Frecuentemente	33.30%
10	Los vehículos respetan el espacio peatonal	En desacuerdo	35.20%
11	Pienso que los postes, cabinas telefónicas y tachos de basura obstaculizan el libre paso	De acuerdo	57.40%
12	Percibo que el comercio informal influye en la apropiación	De acuerdo	55.60%
13	Los lugares como las aceras, plazas o áreas verdes son apropiados	De acuerdo	74.10%
14	Siente seguridad al transitar por los espacios peatonales	En desacuerdo	48.10%
15	Puedo caminar fácilmente por los espacios peatonales	En desacuerdo	66.70%
16	Estás de acuerdo que no se puede transitar por la apropiación de espacios peatonales	De acuerdo	48.10%
17	Estás de acuerdo que los estacionamientos son un tipo de apropiación de uso no convencional	De acuerdo	63.00%
18	El espacio peatonal es un lugar que elegirías para socializar.	Ni De acuerdo Ni en desacuerdo	37.00%

Nota. Elaboración propia.

Tabla 7.*Conclusión de tipo de población participante.*

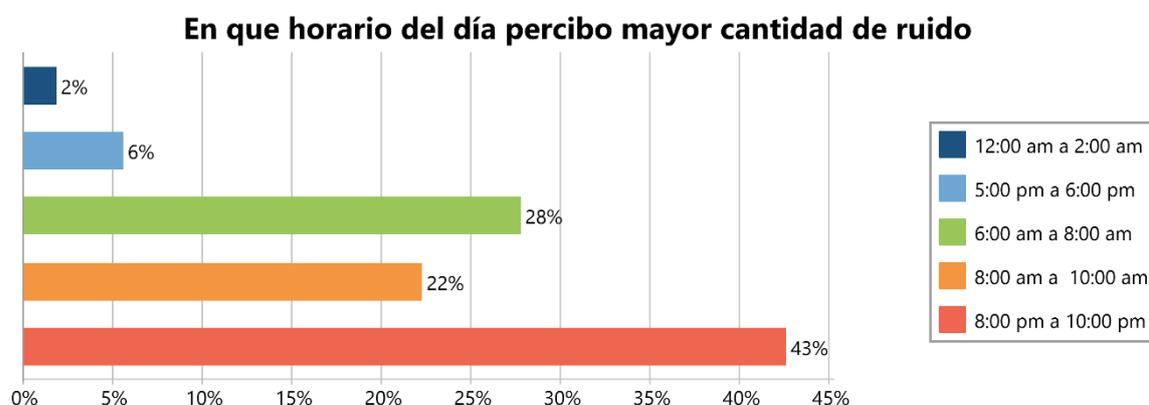
Tipo de población participante en la encuesta electrónica	
ítem	Conclusión
Sexo	Los participantes estuvieron conformados por mujeres en un 53.7 % y hombres en un 46.3 %, por lo que se infiere que hubo mayor aceptación de brindar datos a la encuesta por parte de la población femenina.
Grupo atareo	Como datos generales se identificó que la mayor parte de la población participante se encuentra en un rango de 24 a 34 años así también entre 34 y 44 años.
Nivel académico	En cuanto al nivel académico se mostró que todos los participantes han logrado los estudios superiores, un 72 % estudios universitarios por lo que se infiere que su formación académica los incentiva a mantenerse al día en los conocimientos de la contaminación acústica y apropiación de espacios peatonales.

Nota. Elaboración propia.

Así, de acuerdo a las dimensiones planteadas, se obtuvo como resultados los siguientes gráficos:

Variable: Contaminación Acústica
Dimensión: Estructura Urbana

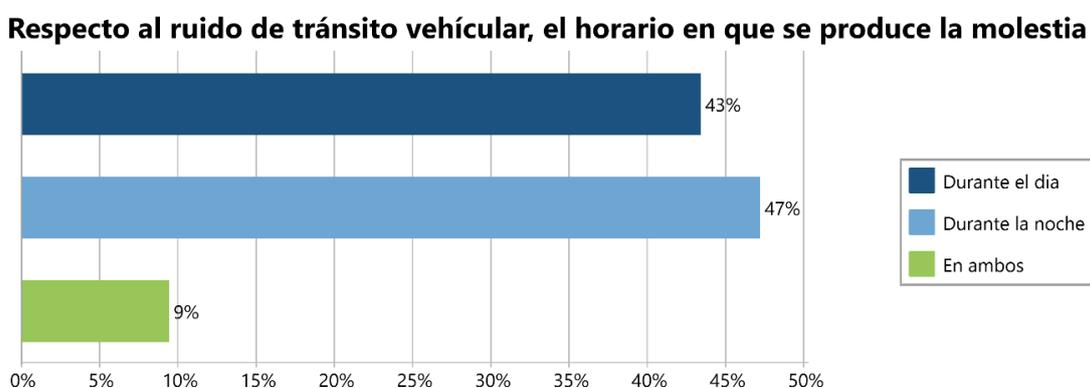
Figura 8.
Contaminación acústica – En que horario del día percibo mayor cantidad de ruido



Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El horario de mayor percepción de ruido de los residentes de San Isidro, se pudo constatar que el 43% de ellos indicaron que el horario es 8:00 pm a 10:00 pm.

Figura 9.
Contaminación acústica – Respecto al ruido de tránsito vehicular, el horario en que se produce la molestia

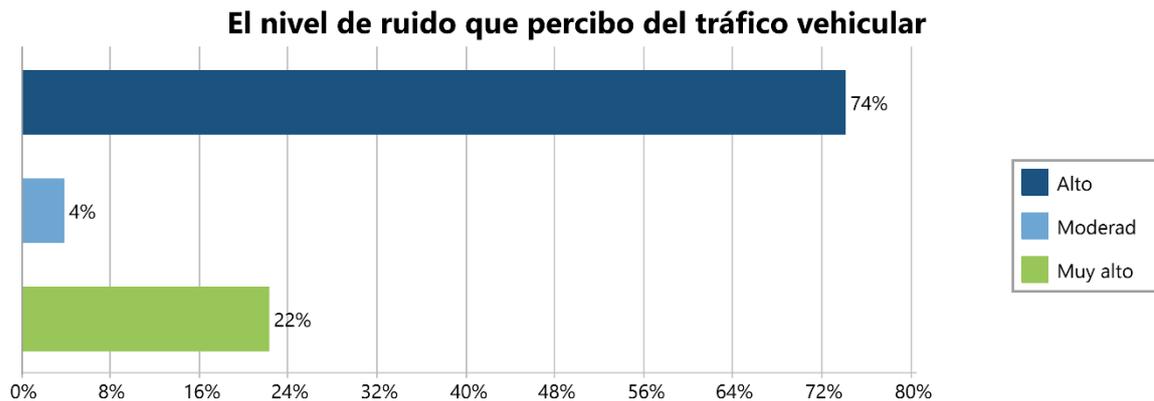


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: Respecto al ruido producido por el tránsito vehicular, se pudo constatar que el 47% ellos indicaron que el horario es 8:00 pm a 10:00 pm.

Figura 10.

Contaminación acústica – el nivel de ruido que percibo del tráfico vehicular



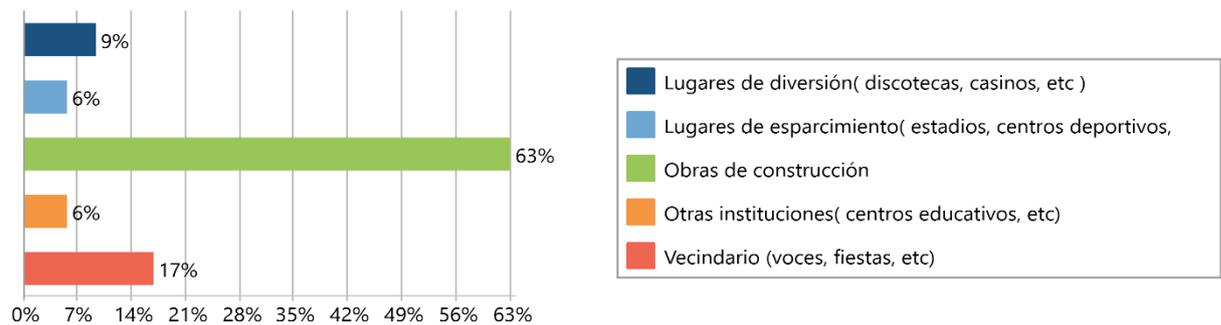
Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El ruido percibido por el tráfico vehicular, e donde el 74% de los encuestados indican que es un nivel Alto.

Figura 11.

Contaminación acústica – Respecto al ruido distinto al tráfico vehicular, la principal fuente que me provoca molestia

Respecto al ruido distinto al tráfico vehicular, la principal fuente que me provoca molestia es



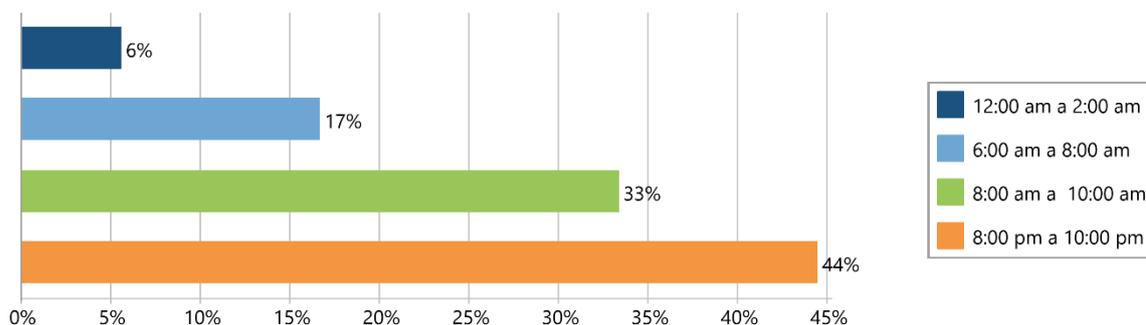
Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: La principal fuente que provocó molestia, aparte del ruido provocado del tráfico vehicular , donde el 63% de los encuestados indican que fue la Obra de Construcción.

Figura 12.

Contaminación acústica – Respecto a la pregunta anterior, en que horario del día percibo mayor cantidad de ruido

Respecto a la pregunta anterior, en que horario del día percibo mayor cantidad de ruido



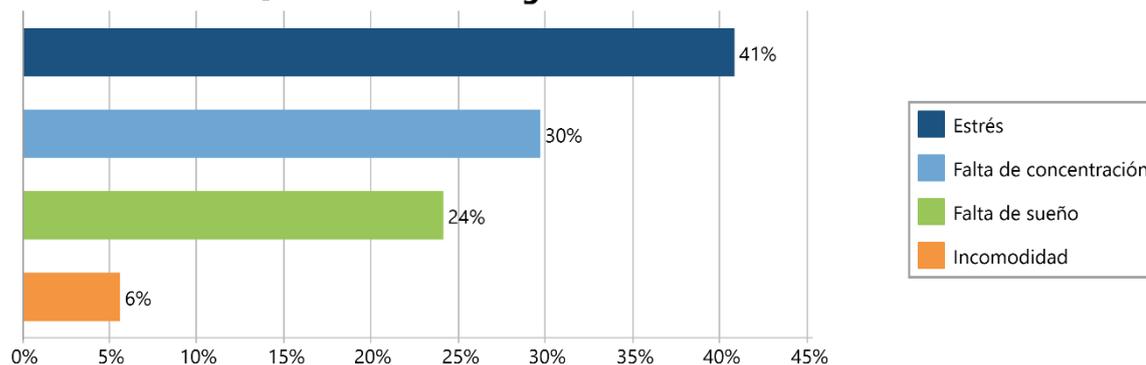
Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El horario del día que se percibió mayor cantidad de ruido, pues donde el 44% de los encuestados indican que fue de 8:00 pm a 10:00 pm.

Figura 13.

Contaminación acústica – Que consecuencias genera el ruido en mi salud

Que consecuencias genera el ruido en mi salud

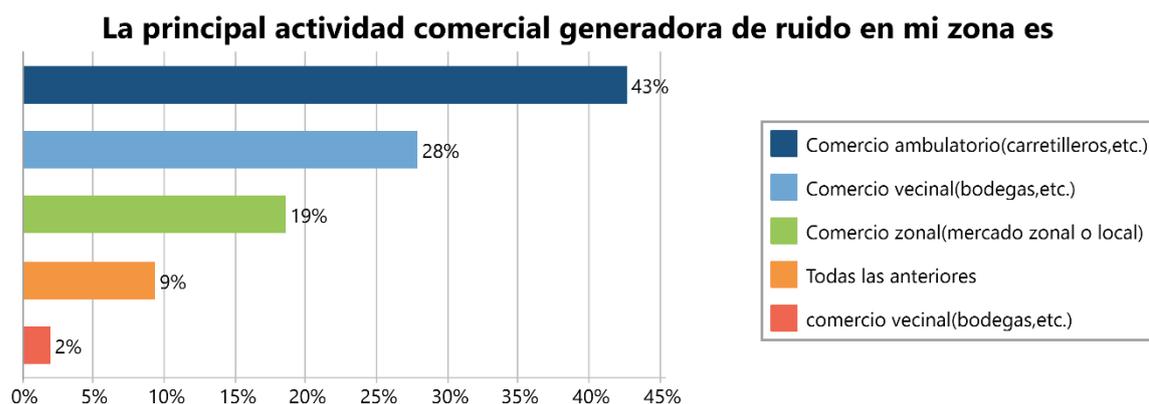


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El 41 % de las personas de San Isidro, indicaron que el ruido genera mucha consecuencia el más relevante es el estrés.

Figura 14.

Contaminación acústica – La principal actividad comercial generadora de ruido en mi zona es

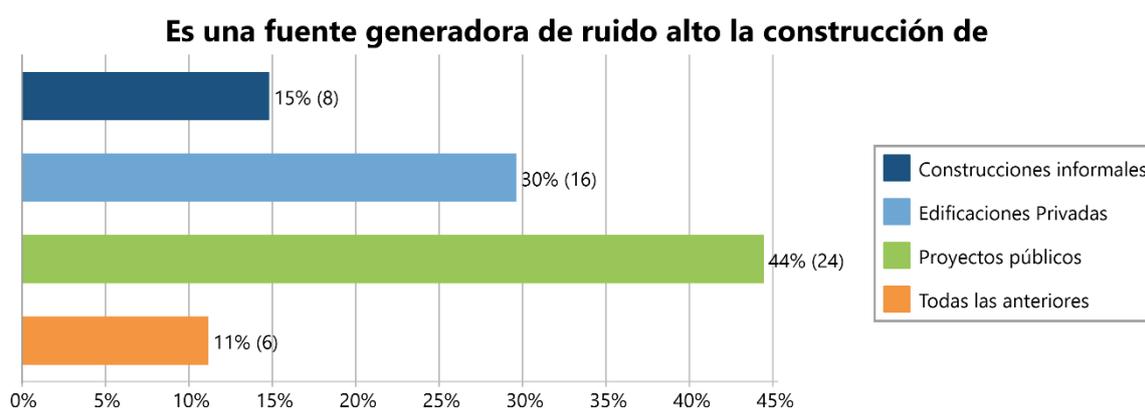


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El 43 % de las personas de San Isidro, indicaron la principal actividad comercial generadora de ruido es el comercio ambulatorio.

Figura 15.

Contaminación acústica – Es una fuente generadora de ruido alto la construcción

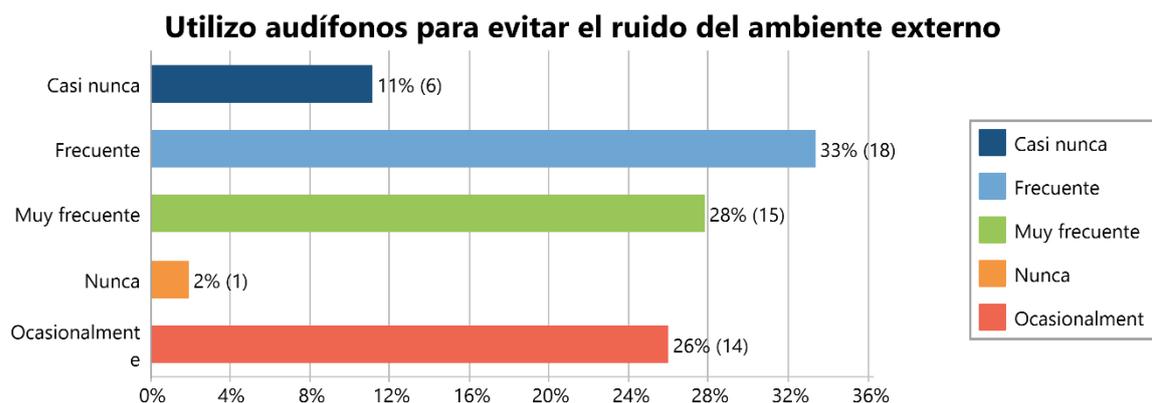


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El 44 % de las personas de San Isidro, indican que es una fuente generadora de ruido alto la construcción de proyectos públicos.

Figura 16.

Contaminación acústica – Utilizo audífonos para evitar el ruido del ambiente externo.

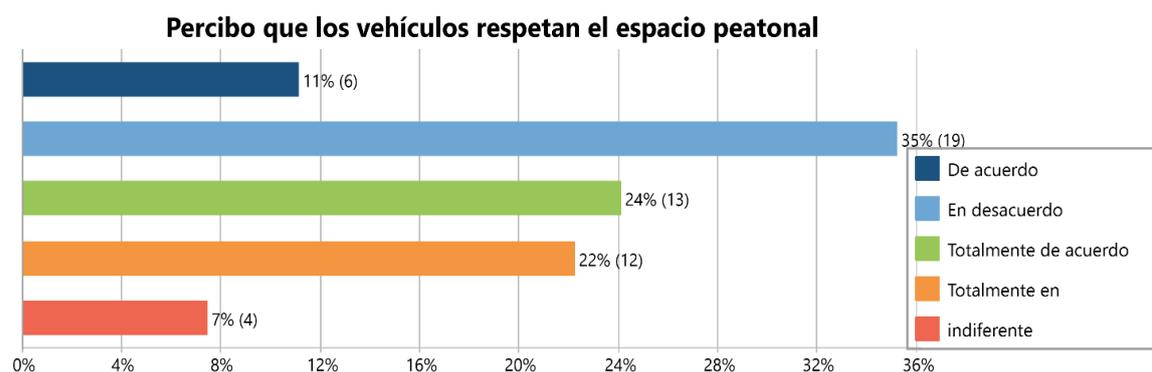


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El gráfico muestra que los encuestados utilizaron audífonos para evitar el ruido del ambiente externo pues un 39.5% manifiesta usarlo frecuentemente, y el 2 % manifiesta que nunca los usaron.

Figura 17.

Apropiación de espacio peatonal – Percibo que los vehículos respetan el espacio peatonal



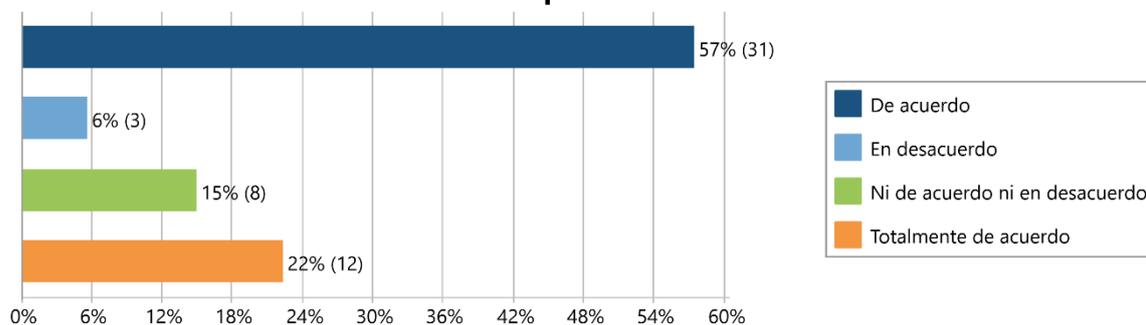
Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El gráfico muestra que el 35 % de las personas que viven en San Isidro no están de acuerdo en que perciben que los vehículos respeten el espacio peatonal, al contrario, invaden el espacio.

Figura 18.

Apropiación de espacio peatonal – Pienso que los postes, cabinas telefónicas y tachos de basura obstaculizan el libre paso

Pienso que los postes, cabinas telefónicas y tachos de basura obstaculizan el libre paso



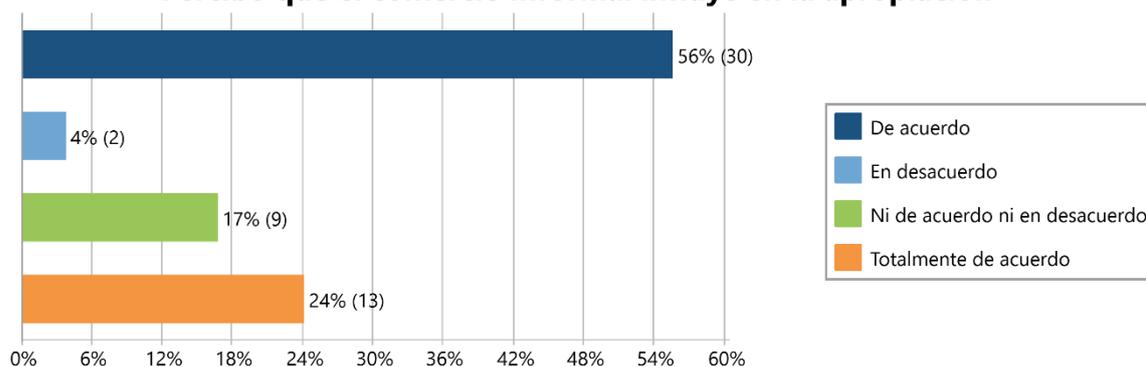
Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022 - Elaboración propia.

Interpretación: El gráfico muestra que el 57% de las personas de San Isidro, están de acuerdo de que los equipamientos urbanos obstaculizan el libre paso peatonal.

Figura 19.

Apropiación de espacio peatonal – Percibo que el comercio informal influye en la apropiación

Percibo que el comercio informal influye en la apropiación

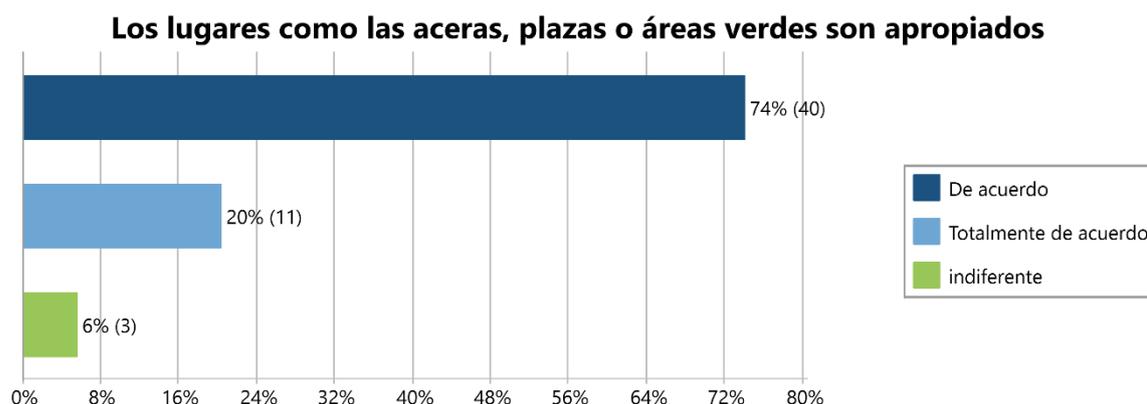


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: El gráfico muestra que el 56 % de las personas que residen en San Isidro están de acuerdo que perciben el comercio informal influye en la apropiación de espacios peatonales, principalmente en las av. principales.

Figura 20.

Apropiación de espacio peatonal – Los lugares como las aceras, plazas o áreas verdes son apropiados

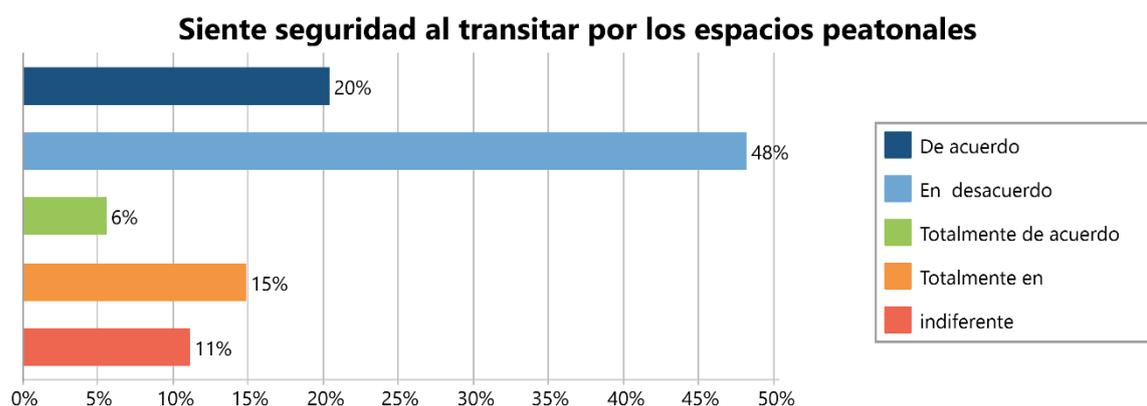


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: El gráfico muestra que el 74 % de las personas que viven en San Isidro están de acuerdo los lugares como las aceras, plazas o áreas verdes son apropiados por los autos, equipamientos urbanos, comercio; generando incomodidad al peatón.

Figura 21.

Apropiación de espacio peatonal – Siente seguridad al transitar por los espacios peatonales

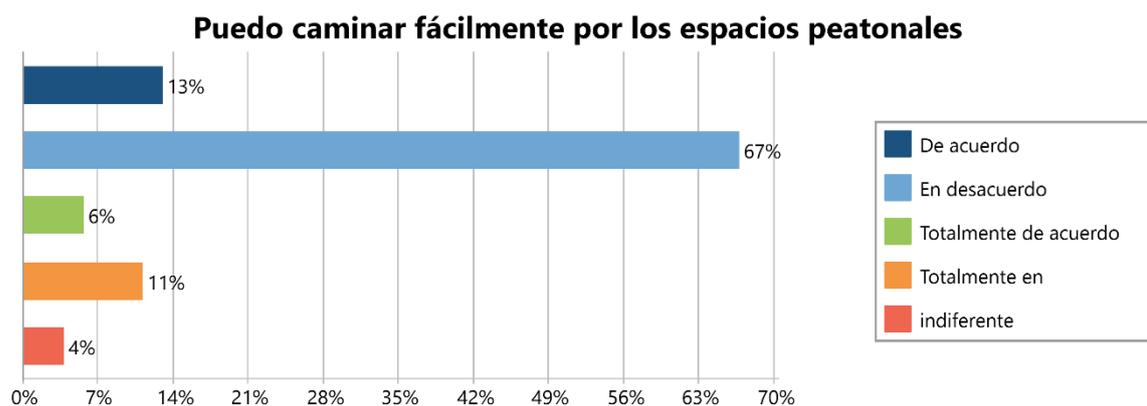


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: El gráfico muestra que el 48 % de las personas que residen en San Isidro están en desacuerdo que sienten seguridad al transitar por los espacios peatonales.

Figura 22.

Apropiación de espacio peatonal – Puedo caminar fácilmente por los espacios peatonales

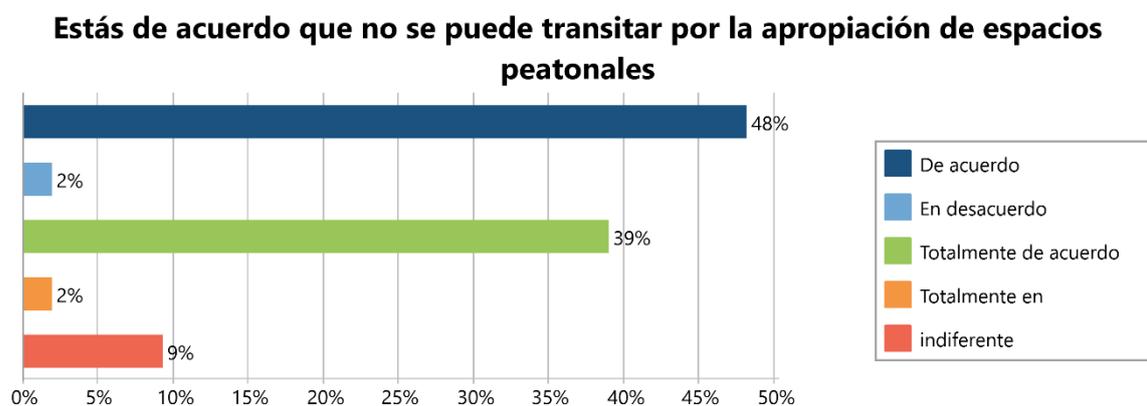


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: El gráfico muestra que el 67 % de las personas que viven en San Isidro están en desacuerdo que pueden caminar fácilmente por los espacios peatonales. La apropiación de estos autos son un obstáculo para los peatones.

Figura 23.

Apropiación de espacio peatonal – Estas de acuerdo que no se puede transitar por la apropiación de los espacios peatonales

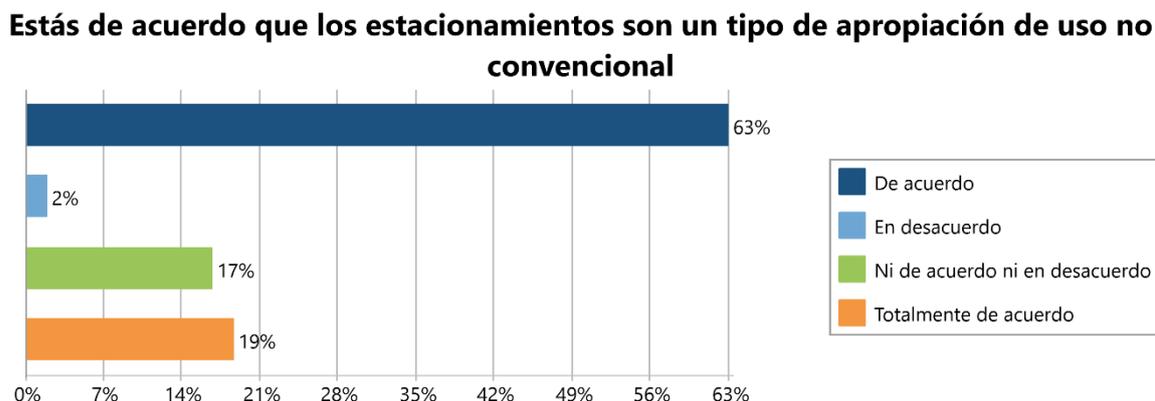


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: El gráfico muestra que el 48 % de las personas que residen en San Isidro están de acuerdo que no se puede transitar debido a los autos mal estacionados en medio de las veredas.

Figura 24.

Apropiación de espacio peatonal – Estas de acuerdo que los estacionamientos son un tipo de apropiación de uso no convencional

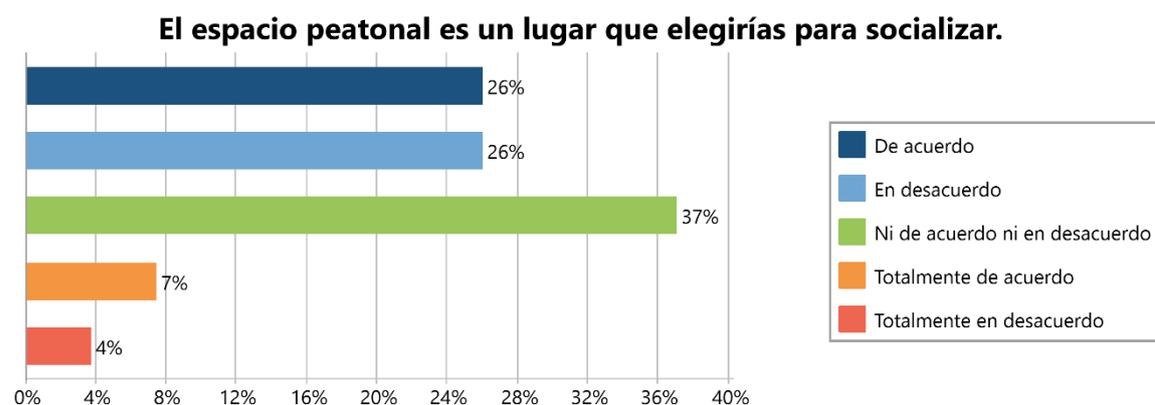


Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: El gráfico muestra que el 63 % de las personas que viven en San Isidro están de acuerdo que los estacionamientos no formales son un tipo de apropiación de uso no convencional.

Figura 25.

Apropiación de espacio peatonal – El espacio peatonal es un lugar que elegirías para socializar



Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Interpretación: El gráfico muestra que el 37 % de las personas que residen en San Isidro ni están de acuerdo ni en desacuerdo en elegir como un lugar para socializar los espacios peatonales.

4.2 Fichas de Observación:

Dependiendo de la técnica de observación, la información se pudo recopilar a partir de la percepción del investigador. Resaltando las actitudes de los usuarios en sus interacciones con el estudio de caso.

Variable: Contaminación Acústica

Es así como se observó en la ficha N°1 vemos el punto a estudiar ubicado en una avenida principal, que presenta mucho tráfico rodado, presencia de motos de delivery, autos en velocidad, todo ello que emiten un paisaje sonoro de nivel alto.

Además, en la ficha N°2, se observó que el lugar de estudio, la pista tiene un pequeño rompemuelleres, los carros que pasaban por ese rompe muelle producían ruido.

Asimismo, en el ficha N°3 de acuerdo a lo observado en campo, se pudo determinar que es una zona pacífica y serena, sin embargo, había distintos sonidos que rompían con la tranquilidad del lugar. A partir de las 17:11 pm a 18:41 pm presenciamos, sonido de motor de autos particulares, moto en freno por el cruce de avenidas (como va en velocidad al frenar ocasiona ruido), freno de autos, claxon de los autos, motos con música alta, motos deliverys, sonidos de las llantas por el mal estado de las pistas. Observamos, una gran cantidad de autos con sonido para estacionarse en zonas comerciales, motos de serenazgo con el sonido de la sirena, motos en velocidad, autos en velocidad, campana de bicicleta, voces de peatones.

Se observó en la ficha N°4, de acuerdo a lo observado en campo, se pudo determinar que es una zona con flujo vehicular. A partir de las horas 17:38 p.m. a 18:03 p.m. se visualiza la cantidad de autos que pasan frente al centro cultural, en la intersección de calles transitaban los vehículos particulares, los cuales se estacionaban en la vía, el paso de camiones de carga y motocicletas particulares.

Se observó en la ficha N°5, de acuerdo a lo observado en campo, se pudo determinar que es una zona con flujo vehicular. Se observa, la presencia de buses, combis, presencia de camión de carga frente al sonómetro ubicado.

Se observó en la ficha N°6, presencia a las 17:52pm a 18:16pm de tránsito rodado. Se observa que esta es una de las avenidas con tránsito vehicular, por esta

razón la presencia alta de vehículos estacionados fuera de una zona comercial este aumenta más la circulación de vehículos los cuales muchos de ellos son los que ingresan a este.

Variable: Apropiación de espacio peatonal

Es así como se observó en la ficha N°1 de apropiación de espacios peatonales, se pudo determinar que es una zona residencial, sin embargo, también existe puntos en la zona donde impiden el paso del peatón así como un vehículo mal estacionado donde las personas tienen que transitar al rededor del auto para llegar a su destino así mismo, encontramos más temprano un triciclo estacionado impidiendo que las personas transiten con carriolas para bebes, con animales e ingreso a la vivienda ya que se encuentra estacionado frete a una cochera impidiendo en ingreso, salida de los vehículos y difícil paso peatonal.

Así mismo en la ficha N°2, de acuerdo a lo estudiado en campo, se pudo observar que se encuentra apropiado por autos que impiden el paso del peatón como, un vehículo mal estacionado generando que las personas no podrían transitar con facilidad para llegar a su destino así mismo, un camión de mudanza se encuentra apropiando el espacio peatonal impidiendo que las personas transiten con carriolas para bebes, con animales e ingreso a su vivienda ya que se encuentra estacionado frete a una cochera generando un difícil acceso así mismo, pasa con los mobiliarios urbanos e incluso el comercio informal generan el difícil paso peatonal.

Así mismo en la ficha N°3, De acuerdo a lo observado en campo, se pudo observar que siendo una avenida muy concurrida existe apropiación de vehículos como motos y autos, sin embargo, existe puntos en la zona de estudio donde impiden el paso del peatón como las 2 imágenes que podemos percibir, donde podemos visualizar en la primera imagen de un peatón estacionando su vehículo de dos ruedas en plena vía peatonal quitándole el paso a las personas ya que, existe comercio en la avenida Los conquistadores por lo cual, las personas transitan constantemente así mismo, en la segunda imagen se encontró un vehículo donde se mantuvo estacionado por un largo tiempo con la puerta abierta impidiendo el paso las personas que transitan con carriolas para bebes, con animales e ingreso

a la vivienda ya que se encuentra estacionado frente a una cochera generando un difícil acceso peatonal.

4.3 Entrevistas a los profesionales especialistas:

Asimismo, se optó por realizar las entrevistas, dirigidas tanto a investigadores especializados en temas relacionados al estudio como especialistas utilizados en nuestro marco teórico con sus artículos.

De acuerdo a objetivo general, analizar y describir como la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro.

Tabla 8.

Entrevista a Laura Lozada Acosta.

Variable	Dimensión
Apropiación de espacio peatonal	Apropiación
Tipo	
Entrevista Estructurada	
Entrevistado	
Laura Lozada Acosta	
Preguntas	
1. Desde su perspectiva ¿Qué opina con respecto con la apropiación del espacio público?	
<p>El espacio público se da de muchas maneras en el caso que observamos, en San Isidro sería por los autos , sin embargo en Lima tenemos muchos tipos de apropiación del espacio público que son temporal o también permanente cuando se dan actividades como por ejemplo enrejado , entonces si hay un alto costo de la calidad de vida repercute en la calidad de vida de las personas al ofrecer tanto espacio a los autos por ejemplo también se pierde cuando se da espacio estacionar digamos los autos las veredas quedan muy cerca de las avenidas quedar a las avenida y se elimina de tener un cerco de árboles que podrían proveer de sombra a la vereda que podría por ejemplo reducir una sensación de calor no en verano pero también los árboles reducen el ruido, está demostrado en estudios que obtener un barreras de árboles entre la zona</p>	

de las casas y las avenidas reduce el ruido entonces también hay que aprovechar ese espacio que normalmente se deja para una línea de estacionamientos se podrían ampliar las veredas que generarían seguridad también a los peatones que no están tan cerca de las avenidas o de las calles y mayor libertad para y eso indudablemente mejora la experiencia del peatón, favorece trayectos cortos que me voy a ir en carro o tengo que subirme a un taxi versus me puedo ir caminando esas cosas pueden mejor con un mejor espacio para los peatones .

2. ¿La apropiación del comercio informal provoca algún tipo de contaminación acústica?

Dependiendo de qué tipo de comercio es, si es un comercio que va tener parlantes, probablemente que si va generar contaminación acústica o si va generar contaminación del aire o si se van a estar quemando cosas o se va hacer un tipo de comida que genera mucho humo podría haber este tipo de casos ,pero son cosas que igual se pueden manejar, con tipos de condiciones o criterios digamos orientadores que se puedan elegir un tipo de comercio que no genere contaminación sonora ni del aire, poder generar espacios que nos genere tranquilidad y no más bien perturbación, hay algunos estudios. Existe una universidad que hacen estudios en parques y plazas que ponen sensores de ruido, evalúan que la gente permanece en parques públicos donde no son los ruidos tan altos vs si son más altos la gente permanece menos tiempo entonces si el tema del ruido si impacta en la calidad del tiempo que uno puede permanecer en el espacio y más bien ahuyenta a la gente.

Nota. Entrevista realizada al Mg. Laura Lozada Acosta, 2022.

Tabla 9.

Entrevista a Celso Edgar Llimpe Quintanilla

Variable	Dimensión
Contaminación Acústica	Sonido
Tipo	
Entrevista Estructurada	
Entrevistado	
CELSE EDGAR LLIMPE QUINTANILLA	
Preguntas	
1. El ruido es nominado un agente contaminante ¿Por qué se puede calificar como tal? Y a partir de ¿Cuántos decibeles se puede considerar que contamina?	
<p>El concepto de ruido es ambiguo, el ruido depende de muchos aspectos sino solo del volumen. Asimismo, va depender de si están en una discoteca el nivel no te importa porque tu cerebro está en modo diversión, para ti no es ruido. Si estás en una discoteca, si la discoteca no tiene un buen tratamiento acústico dentro y de absorción no tiene buena ventana, sistema de puertas de aeración, y está entrando a la casa que esta pegada, para esa persona que quiere dormir de noche eso no es fiesta para él es ruido, entonces te das cuenta que está dependiendo del nivel, para la mayoría de nosotros el sonido como tal, los humanos lo preservamos como 20hz, y de repente estas en tu casa durmiendo y escuchas una gotita de agua que no te deja dormir y solo suena a 30db, no a 70db también es ruido porque te molesta por lo tanto todo sonido, que te molesta es ruido. Sin embargo, la física para estudiar esto o ecuaciones de ondas es lo misma para los dos, ahora el espectro acústico en teoría desde 5hz hasta 20 mil de los ultra sonidos. Hay personas que escuchan infrasonidos y abra algunas talvez muy pocos ultrasonidos. En general nosotros no escuchamos ni siquiera desde 20 empezamos escuchar desde 30hz.</p>	
2. ¿Qué impacto puede tener sobre las personas en una exposición a nivel alto de contaminación sonora?	
<p>En una fiesta que es una exposición voluntaria, depende de muchos aspectos, depende del estado anímico de la persona, pero lo que si seguro va ser que te va afectar en que se va desplazar un poco tu rango auditivo, después de salir de la fiesta vas a quedar un poco aturdido, y al día siguiente también si eres muy sensible vas a percibir ciertos dolores en la cavidad del órgano auditivo.</p>	

Entonces esa es una, eso significa la destrucción voluntaria de ciertas partes del órgano, y como toda exposición a una energía es acumulativa, que no hay marcha para atrás, si ya te dañaste una vez y se te ha roto algunos bastoncillos de los oídos que son una parte muy importante del órgano auditivo que son como bosques debido al sometimiento de tanta energía van cayéndose el bosquecillo y va ver efectos, una pérdida auditiva muy progresiva eso es lo que está pasando con muchas personas que son muy adictas a usar los audífonos a niveles bien altos y por tiempos muy prolongados, eso, y también va ver otros efectos, por ejemplo la irritabilidad, estando sometida a esto o durante si eres una persona que ha ido por compromiso si eres muy sensible vas a tener irritabilidad, al día siguiente puedes tener pérdida de concentración.

Nota. Entrevista realizada al Dr. Celso Edgar Llimpe Quintanilla, 2022.

Tabla 10.

Entrevista a Reyes Campaña Guillermo Gorky.

Variable	Dimensión
Contaminación Acústica	Sonido
Tipo	
Entrevista Estructurada	
Entrevistado	
Reyes Campaña Guillermo Gorky	
Preguntas	
1. Acerca de lo que es la velocidad de vehículo ¿Cuál es la velocidad que presenta el mayor ruido?	
<p>Seria a 20 kilómetros por hora tenemos una valoración de 64 más o menos, a 10 kilómetros por hora llega casi a los 70 mientras que los 50 kilómetros por hora llega a los 75 entonces vemos que los valores de ruido son muy similares eso significa que ese tipo de vehículos únicamente lo que tenemos del ruido en campo es el ruido de las ruedas de lo que más llama la atención entonces, esto implica de que tenemos que tomar atención que a partir de esa velocidades bajas que necesite compañía con peatones deberían mantenerse en un valores donde deberían mantenerse en un valor donde puedan percibirlo maso menos en los 74 decibeles, en los 50, en 20 y 10 kilómetros por hora tenemos un valor de 66.5 decibeles y entonces tenemos que entre 10 y 20 están en valores casi apreciables con el otro valor de 50 tenemos 76 maso menos.</p>	
2. El sonido que emite los vehículos, sería ayuda para las personas con discapacidad, ¿pero también sería un problema para las personas que lo considera como contaminación acústica?	
<p>Analizando normativas internacionales muchas marcas de vehículos les obligan que cuando ellos generan una velocidad menor a 20 kilómetros por hora hacen que genere un ruido están obligado que genere un ruido artificial que al nivel de nuestro país no existe una normativa que exija esa condición, y claro yo como usuario yo requiero que el vehículo al momento de confortabilidad también no tenga ningún tipo de ruido, pero si es que yo lo estableciera.</p>	

Este artículo tiene como objetivo final de que autoridades de nivel nacional reconozcan este tipo de conveniente pueden presentar con personas con discapacidad u que se establezcan normativas para que los vehículos ingresen a nuestro país tengan este ruido que les va a ayudar a estas personas con discapacidad a escuchar a estos vehículos que se acercan a ellos que realmente no existe normativas, que algunas personas que hablo yo de disminuir contaminación auditiva en ciudades estoy incluyendo a este tipo de valor pero que mejor que se estandarice los decibeles y que mejor que se estandarice un ruido artificial que garantice en este caso la seguridad tomando en cuenta la pirámide invertida de seguridad y los peatones son los principales autores que debemos proteger y para ello nosotros tenemos que buscar en base a esta visión 0 que muchos la nombran diferente tipos de herramientas disminuya los siniestros y las lesiones a los usuarios y para optaron lamentablemente se van a sentir un sector perjudicado y otro sector apoyado y tenemos que ver una balanza en base a nuestro objetivo que en este caso es que este grupo vulnerables tenga la herramienta necesaria para que puedan percibir estos vehículos con estas nuevas tecnologías

Nota. Entrevista realizada al Mag. Reyes Campaña Guillermo Gorky

Tabla 11. Entrevista a Víctor Montesinos Calle.

Variable	Dimensión
Contaminación Acústica	Sonido
Tipo	
Entrevista No Estructurada	
Entrevistado	
Víctor Montesinos Calle	
Preguntas	
1. ¿El ruido es considerado contaminante?	
<p>Para responder si o si el ruido es un contaminante podemos remitirnos al decreto supremo 0858-2003 que define ruido como sonido no deseado que perjudique o afecte la salud de las personas en la normativa nacional está dirigido más que nada a la salud de las personas en cambio hay otras herramientas otras normas ambientales dirigido a estándares de calidad así mismo que afecte al ecosistema, pero en este caso particular interesante porque el ruido se diferencia del resto por que en la definición del decreto supremo indica que afecta a la salud de los pobladores.</p> <p>Para saber qué efectos tiene el ruido en los pobladores podemos remitirnos a la fuente de la OMS que indica a niveles a los cuales ya hacen daños, el dato exacto lo encontramos en su página web dice que a partir de 65 decibelios se puede definir como ruido y dañino a partir de los 75 decibelios y doloroso a partir de los 120 decibelios.</p>	
2. ¿Cómo se mide la contaminación sonora?	
<p>Dentro del decreto supremo 085 también, hay un pequeño protocolo de ruido para esto se recomienda creo que resolución ministerial 227-2013 MINAN se indica que se debe de usar sonómetros debidamente calibrados por eso interviene INDECOOPI por intermedio de INACAL en esa calibración para medir niveles de presión sonora equivalente para el oído humano que podía ser aceptados por oído humano que son lo decibelios tipo A entonces, se usa sonómetros decididamente calibrados tipo 1</p>	
<i>Nota. Entrevista realizada al Ing. Víctor Montesinos Calle</i>	

4.4. Interpretación mapa semántico ATLAS Ti

Respecto a la analizado, (ver anexo -24) resaltan los códigos asociados al desarrollo de la contaminación acústica (55:5) con relación a la apropiación de espacio peatonal (54:4).

Nuestra principal variable es la contaminación acústica, donde respecto a los datos recopilados basados en los antecedentes y entrevistas realizadas, presentan subtérminos que forman parte de la variable, como lo son: sonido (55:2), nivel sonoro (55:0), estructura urbana (40:0), tipos de vías (23:0), fuentes móviles urbanas (46:0) y fuentes emisoras (55:3). La contaminación acústica es un ruido o vibraciones que se encuentra en el ambiente como las bocinas de los autos, la música alta, etc. Asimismo, ocasionando daño permanente en la salud de las personas. Así mismo, el Dr. Celso Llimpe menciona que sí la presión sonora a niveles muy elevados y a un contenido espectral muy amplio, siempre que uno está expuesto a un nivel sonoro va tener efectos negativos, como pueden ser dolor de cabeza, estrés, malestar, pérdida auditiva o a menor escala perturbación o falta de atención. De igual manera, todos los días sufrimos la interferencia por las actividades de ruido. “cuando te preparas un jugo perturbas a alguien por el sonido del licuado, algunos le molestan el sonido que emite la concina o la televisión que estas escuchado”.

Respecto al segunda variable, de apropiación del espacio peatonal, donde respecto a los datos recopilados en base a los antecedentes y entrevistas realizadas, presentan subtérminos como espacio peatonal (52:3), comercio (19:0), apropiación (49:2), lugar (45:0), no convencional (39:0) y usos (14:1). Respecto a ello, la apropiación del espacio peatonal se da a largo y cortos plazos en diferentes situaciones por ejemplo los autos, mobiliarias urbanas, viviendas y comercio informal. Que causa el difícil acceso e impidiendo el tránsito peatonal en las calles de San Isidro. A su vez, la Magister Laura Lozada Acosta, nos menciona que la apropiación de los espacios públicos se da de muchas maneras desde la congestión vehicular privada que impide el paso a los peatones hasta el comercio informal estable e inestable que puede favorecer a la zona y a las personas con una mejor gestión municipal.

V. DISCUSIÓN

Esta investigación se desarrolla en la zona de estudio “La Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro” en donde existe problemas como la contaminación acústica y la apropiación de espacio peatonal afectando al peatón y dejándolo en segundo plano ocasionando un desequilibrio urbano. Por esta razón, surgió el problema expuesto al inicio de esta investigación, donde en base a los datos presentados se analizarán y describirán como la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro.

Por lo tanto, para llegar a los objetivos de esta investigación se utilizó la técnica de medición sonora en los puntos estratégicos del lugar, fichas de observación, entrevistas a especialistas y encuesta de forma virtual, para conocer la relación de los participantes con el entorno respecto a las problemáticas descritas, conociendo sus perspectivas y opiniones.

Es por ello que a partir de los datos, instrumentos y evidencias, se puede determinar las diferentes posturas que se hallaron en la búsqueda de documentos y así también investigadores en temas relacionados a base del objetivo general, teniendo en cuenta que San Isidro es uno de los distritos con alto nivel de contaminación acústica producido por el alto tráfico vehicular , generando enfermedades para el ser humano, referente a esto en una entrevista realizada al Dr. Celso Llimpe Quintanilla especialista en contaminación acústica precisa que el concepto de ruido es ambiguo, el ruido depende de muchos aspectos no solo del volumen. Asimismo, nos menciona que los niveles peligrosos afectando ciertas partes emocionales es a partir de los 65db continuamente; afirmando así, que el ruido produce alteraciones, algunos casos irreversibles en la salud. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene la teoría de los efectos del ruido por Meza y Sedano (2020), explica como el ruido afecta la salud pública y el nivel económico, reduciendo la calidad de vida y la tranquilidad de la zona. Lo que expresan dichos autores es que la principal fuente generadora de ruido afectando a la salud es el tráfico vehicular.

Así mismo, se pudo verificar mediante la ficha de observación N°5 (Anexo - Figura 38) que la supermanzana El Olivar de San Isidro es una zona que presenta alto tráfico vehicular. Evidenciamos que los vehículos que ocasionan alto nivel de ruido son los camiones de carga y los buses públicos. Por otro lado, el instrumento aplicado para la medición específica del ruido analizamos la ficha de medición N°5 (Anexo – figura 47) ubicado en la supermanzana el Olivar, se midió en horario nocturno donde prevalece la afluencia vehicular, se evidenció un promedio de 75.7dB, llegando a un máximo de 90 dB y un mínimo de 57 dB; que contrastando con la ordenanza–N°410-MSI, capítulo tres, en el artículo siete, emitida por la municipalidad de San Isidro para el control del ruido en el distrito, se pudo notar que para zonas de uso comercial los dB permitidos en horarios diurnos no deberían exceder de los 60 dB y nocturnos no deberían exceder los 70 dB, el cual deja una clara evidencia de que las mediciones tomadas en campo al constatarla con la ordenanza de la municipalidad, estarían sobrepasando lo permitido.

De igual manera, se recolectaron datos para determinar cuál es la fuente principal generadora de ruido, (Tabla 6– Figura 10) el 74.21% de encuestados está de acuerdo que el ruido que percibieron del tráfico vehicular, es un nivel alto. Como también, (Tabla 6– Figura 11) el 47% de encuestados indicaron que el horario de ruido por tránsito vehicular es de 8:00 pm a 10pm. Además, (Tabla 6– Figura 12) el 41 % de los encuestados indican que presentan estrés causado por el ruido. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene, (Tortosa et al., 2017) determinó que el primordial motivo de ruido es el tránsito vial. Asimismo, nos indica que la contaminación sonora sostiene efectos negativos en la salud de los peatones. Sin embargo, lo anteriormente mencionado es rechazado por (Reyes et al., 2022) según en el artículo de investigación titulado “Análisis de la incidencia de sonido emitido por los vehículos eléctricos en personas con discapacidad visual”. En donde nos menciona que el ruido por parte de los vehículos es necesario y tiene efectos positivos para las personas invidentes, ya que así los pueden reconocer y proteger su seguridad.

Por otra parte, la apropiación de espacios peatonales en San Isidro es producido por los vehículos mal estacionados, generando riesgos al peatón; referente a esto en la entrevista realizada a la Mag. Laura Lozada Acosta, quien sostuvo que la apropiación del espacio público en San Isidro se da de muchas

maneras principalmente por los autos mal estacionados, también nos afirma que existen apropiaciones temporales cuando se dan actividades comerciales ambulancias, todo ello repercute en calidad de vida de las personas al ofrecerles un espacio mínimo para transitar. Así mismo, se pudo verificar mediante la ficha de observación N°1 (Anexo -Figura41) que en el punto número 1 ubicado en la supermanzana El Olivar, se verifica que los autos invaden las veredas e identificamos que los peatones caminan alrededor de ello. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene en el artículo de Fainkuchen (2021) menciona que la población carece de experiencia al transitar por las zonas públicas por el desinterés de los habitantes, choferes y ambulantes. Todo ello genera intranquilidad para peatones de la zona.

Se constató mediante las encuestas (Tabla 6– Figura 17) que el 35 % de las personas que viven en San Isidro no están de acuerdo en que perciben que los vehículos respeten el espacio peatonal, al contrario, invaden el espacio. Además (Tabla 6– Figura 18) el 57% de los encuestados están de acuerdo que los equipamientos urbanos obstaculizan el libre paso peatonal. Asimismo, (Tabla 6– Figura 20) el 74 % de los encuestados están de acuerdo que los lugares como las aceras, plazas, áreas verdes son apropiados por los autos, equipamientos urbanos y comercio. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene, (Rachmanto, 2021) menciona que ningún peatón debe sentir miedo al viajar por las aceras, por el contrario, debe sentirse seguro y cómodo.

Sin embargo, lo anteriormente mencionado es rechazado por (Devine, 2018) según en el artículo de investigación titulado “Sidewalks of Conflict: Ongoing Spatial Negotiations within a Brazilian Favela”. En donde nos menciona que la apropiación de espacio peatonal tiene las ventajas para ser permitido en dicho lugar de estudio como la ética de espacios peatonales para que no se observen vacías, como también la economía que brinda las apropiaciones de comercio en estos espacios.

Así mismo en el programa de análisis cualitativo ATLAS.TI nos indica que la contaminación acústica es el código más representativo por parte de los especialistas mientras que para los residentes encuestados el código apropiación de espacio peatonal es el más representativo, por ende, los peatones se ven perjudicados por estas problemáticas en la zona de estudio, causando problemas socioeconómicos y en la salud.

Estos resultados y aportes llevan a afirmar la hipótesis planteada, la cual indica que La contaminación acústica se relaciona a manera de correlación directa negativa con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.

También podemos señalar que el tema de nuestra investigación brinda información esencial que ayudará a futuras investigaciones, ya que los resultados obtenidos servirán a los ciudadanos y municipios para involucrarse y tomar acciones para solucionar los problemas mencionados.

Como conclusión del objetivo general se tuvo que la contaminación acústica es parte de la apropiación de espacios peatonales, ya que su fuente de producción son los vehículos en la supermanzana El Olivar de San Isidro, generando consecuencias negativas a los residentes. Los expertos señalaron que la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal debido que los vehículos impiden el paso peatonal para no generar congestión vehicular, afectando la salud, la tranquilidad de los peatones.

Teniendo en cuenta el objetivo general, se procede a desarrollar objetivos específicos de esta investigación:

Como primer objetivo específico se tiene la finalidad de analizar y describir como el ruido alto sonoro se relaciona con la apropiación comercial. Es así, que el estudio de Malpartida (2017), afirma que el distrito genera mayor cantidad de ruido por los vehículos y el comercio ambulatorio. Además, Becerra (2020), en su tesis sobre “Apropiación de espacios públicos y comercio informal en el Jirón Tayabamba, y entorno del mercadillo de la ciudad de Cajamarca” nos reafirma que el comercio ilegal deteriora los espacios públicos por la influencia de ruido urbano que existe en el sector. Asimismo, nos indica el exceso de apropiación comercial ambulatoria es causado por una necesidad, generando invasión de las aceras para poder cubrir estos requerimientos sin tener en cuenta la empatía de los transeúntes de la zona. Así mismo, esta teoría tiene similitud con lo anterior mencionado, la teoría de la producción del espacio de Lefebvre (2013), menciona que las personas utilizan el espacio público de acuerdo a sus necesidades personales.

Asimismo, para llegar a la determinación de este objetivo es conveniente saber el horario en el que se produce mayor cantidad de ruido de San Isidro. Por ello, acorde a los resultados alcanzados utilizando el MAXQDA se pudo constatar

que el 43% de los encuestados indicaron que el horario de mayor percepción de ruido es 8:00 pm a 10:00 pm. Además, respecto a la apropiación de espacio peatonal, se pudo constatar que el 56 % de los encuestados están de acuerdo que perciben el comercio informal influyendo en la apropiación de espacios peatonales, principalmente en las av. principales. De igual modo, el 43 % de las personas de San Isidro, indican la principal actividad comercial generadora de ruido es el comercio ambulatorio. el exceso de apropiación comercial ambulatoria es causado por una necesidad, generando invasión de las aceras para poder cubrir estos requerimientos sin tener en cuenta la empatía de los transeuntes de la zona.

En contraparte Lozada, L. (2018). En su artículo titulado “*Espacio públicos no tan públicos*”, nos menciona que la apropiación de espacio peatonal por comercio es una valoración de suelo que ingresa a competir con un nuevo plan comercial que propone un beneficio financiero.

Estos resultados y aportes conducen a la afirmación de la hipótesis específica 1 planteada, la cual indica que El ruido alto de nivel sonoro se relaciona de manera de correlación directa negativa con la apropiación comercial en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.

En conclusión, el ruido del tráfico vehicular influye mucho en la contaminación acústica en ciertos horarios específicamente en las zonas comerciales, también podemos decir que la apropiación comercial genera deterioro en los espacios públicos e intranquilidad para los peatones.

Por otro lado, como segundo objetivo específico se mencionó, analizar y describir como las fuentes emisoras mediante las fuentes móviles urbanas privadas se relaciona con las aceras de los espacios peatonales. Es así, que el estudio de (Infante & Pérez, 2021) en su artículo de la revista titulada “*La contaminación acústica generado por el transporte terrestre y su implicancia en el estrés en los habitantes en la zona oeste de ate, Lima-Perú*”, afirma que el ruido es causado por los vehículos particulares que transita en el lugar de estudio, generando impacto de estrés a la población. Además, en la investigación de Rachmanto (2021), nos menciona que los transeuntes son afectados por los vehículos privados que apropian los espacios públicos, de igual manera, ningún peatón debe sentir miedo al viajar por las aceras, por el contrario, debe sentirse seguro y cómodo. Así mismo, esta teoría tiene similitud con lo anterior mencionado, la teoría de el elemento

central de la integración por Ortiz (2006), nos explica que, los conductores de vehículos particulares tienden a mencionar que los aquellos lugares no son privados, sino abiertos para todo público. Por lo tanto, los conductores particulares no requieren ninguna permiso para no poder estacionar sus vehículos las aceras frente a su domicilio. Asimismo, para obtener la determinación de este objetivo es pertinente saber el nivel de sonido ocasionado por las fuentes móviles y las apropiaciones de estas. Por ello, concorde a los resultados alcanzados utilizando el MAXQDA se pudo constatar que el 74 % de los encuestados señalan que el ruido que percibieron del tráfico de vehículos, es un nivel alto. Además, el 74 % de las personas que viven en San Isidro están de acuerdo los lugares como las aceras, plazas o áreas verdes son apropiados por los autos, generando incomodidad al peatón. De igual modo, el 35 % de las personas que viven en San Isidro no están de acuerdo en que perciben que los vehículos respeten el espacio peatonal, al contrario, invaden el espacio. Así mismo se logra constatar en la ficha de observación N° 6 de contaminación acústica (Ver Anexo-Figura 39) que las avenidas hay mucho tránsito de fuentes móviles privadas. También, se puede constatar en la ficha de observación N° 1 de apropiación de espacio peatonal (Ver Anexo-Figura 39) que veredas están siendo ocupadas como estacionamiento de estas fuentes móviles privadas y no dejan el libre paso al peatón.

Estos resultados y aportes conducen a la afirmación de la hipótesis específica 2 planteada, la cual explica que las fuentes emisoras mediante las fuentes móviles urbanas privadas se relacionan de manera correlación directa negativa con las aceras de los espacios peatonales en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.

En conclusión, las fuentes móviles privadas influyen mucho en la contaminación acústica y en la apropiación de espacios peatonales, ya que éstas se estacionan en las aceras e impiden paso al peatón, asimismo, el tener una zona privado no te hace dueño de la zona pública de su alrededor.

Finalmente, como tercer objetivo específico se mencionó, analizar y describir como el uso no convencional de los estacionamientos se relaciona con la av. Camino Real de la estructura urbana. Es así que en la investigación de (Fainkuchen, 2021) en su artículo “El espacio peatonal de las aceras en la Ciudad de México”, nos afirma que las avenidas principales tienden a relacionar las aceras

próximas a ellas convertirse en estacionamientos, y dejan un mínimo espacio para el peatón. De igual manera, nos menciona que, al implementar leyes a favor del peatón, apoyará al fácil acceso y comodidad de los transeúntes sin ser afectados por actos personales que dificultan el tránsito peatonal. Es así, que en la teoría de la humanización de los espacios urbanos por Ghel (2020), nos menciona que el uso de los automóviles deteriora la calidad urbana. Por lo tanto, estos acontecimientos afectan a la zona deteriorando el perfil urbano de la Av. Camino Real. Asimismo, para lograr esta identificación de objetivos, es conveniente conocer si el uso no convencional de estacionamientos de los espacios peatonales se relaciona con las avenidas. Por ello, acorde a los resultados alcanzados utilizando el MAXQDA se pudo constatar que el 63 % de las personas que viven en San Isidro están de acuerdo que los estacionamientos no formales son un tipo de apropiación de uso no convencional. Así mismo se puede evidenciar en la ficha de observación N°1 de apropiación de espacio peatonal (Ver Anexo-Figura 39) que las apropiaciones de las veredas son por los autos estacionados. También, se puede evidenciar en la ficha de observación N°3 de apropiación de espacio peatonal (Ver Anexo-Figura 39) que veredas están siendo ocupadas como estacionamiento de estas fuentes móviles privadas y no dejan el libre paso al peatón, estos pasan por su alrededor. Estos resultados y aportes conducen a la afirmación de la hipótesis específica 3 propuesta, la cual demuestra que El uso no convencional de los estacionamientos se relaciona a manera de correlación directa negativa con la avenida Camino Real de la estructura urbana en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022. En conclusión, el uso no convencional de los estacionamientos en los espacios peatonales se relaciona con la avenida camino real de la estructura urbana, ya que como es una avenida muy concurrente, existe mucha afluencia de vehículos, por ende tienen que estacionarse relativamente cerca a esta, trayendo consigo riesgos para el peatón, cuando ellos transiten por las aceras no tendrán espacio correspondiente.

VI. CONCLUSIONES

Tras los resultados, en la indagación confirmamos que teniendo como objetivo general que la contaminación acústica es parte de la apropiación de espacios peatonales en la supermanzana el Olivar, ya que es causado principalmente por el alto tránsito vehicular. Del mismo modo se pudo verificar que parte de los encuestados coinciden que tanto como la contaminación acústica y la apropiación de espacios peatonales les genera riesgos y problemas en la salud como estrés. Así también se demuestra en la investigación que, los vehículos, equipamientos y comercio no deben estacionarse en las aceras o en el tránsito, obstruyendo el camino del peatón. Lo cual señalado que el peatón sienta miedo al viajar por las aceras, por el contrario, debe sentirse seguro y cómodo.

Por otro lado, en la investigación confirmamos que teniendo como objetivo específico 1, se menciona que el ruido causado por el tráfico vehicular influye mucho en la contaminación acústica en ciertos horarios específicamente en las zonas comerciales, también podemos decir que la apropiación de espacios peatonales por el comercio genera deterioro en los espacios públicos y contaminación acústica, por ende, riesgos para los peatones. Del mismo modo se pudo verificar que parte de los encuestados coinciden que el comercio les afecta negativamente para poder transitar libremente por las aceras.

Por otra parte, en la investigación confirmamos que teniendo como objetivo específico 2, en cuanto al ruido que se percibe que en la zona de estudio la fuente emisora es del tráfico vehicular especialmente de vehículos privados en un nivel Alto, generando incomodidad al peatón. De igual modo las personas que viven en San Isidro indican que vehículos privados como autos no respetan el espacio peatonal, al contrario, invaden las veredas por horas. Del mismo modo se pudo verificar que al tener una zona privado no te hace dueño de la zona publica de su alrededor.

Para finalizar, en la investigación confirmamos que teniendo como objetivo específico 3, se determinó que el uso no convencional como los estacionamientos en las veredas se relaciona con las avenidas principales de la zona, ya que es una avenida muy concurrente, existe mucha afluencia de vehículos, por ende, tienen que estacionarse relativamente cerca a esta, trayendo consigo riesgos para el peatón, cuando ellos transiten por las aceras no tendrán espacio correspondiente.

VII. RECOMENDACIONES

Concluyendo la investigación y presentando las conclusiones finales según los resultados se obtuvo las siguientes recomendaciones de acuerdo a los objetivos planteados.

Primero: Después de haberse realizado el análisis en cuanto a la relación existente entre contaminación acústica y apropiación de espacio peatonal se recomienda seguir avanzando en la búsqueda de nuevos conceptos, así como recomendar a las organizaciones que promuevan a las futuras generaciones la investigación sobre la dinámica del ruido y el espacio peatonal, por las consecuencias que esto puede ocasionar a los vecinos principalmente en términos de salud.

Segundo: Se sugiere realizar estudios similares en otras áreas comerciales alrededor de la Supermanzana el Olivar emisora de ruido para determinar los niveles de contaminación en estos sitios con el fin de corroborar los valores desarrollados en este proyecto y apoyar la hipótesis en nuestra zona de estudio que indica que el ruido es generado por el tránsito vehicular.

Tercero: Se recomienda que en los lugares donde superaron los límites máximos permisibles realizar monitoreos constantes evaluando la incidencia de ruidos persistentes. Asimismo, invitar a las autoridades locales para que conozcan la problemática existente, para evitar impactos desfavorables en la salud de las personas y en el entorno.

Cuarto: Se recomienda con el propósito de reducir la apropiación de los espacios peatonales en la supermanzana El Olivar de San Isidro, los gobiernos municipales deberán diseñar planes, reglamentos, instrumentos, programas u otros, en los que se ordenen a los vehículos y así se recupere el espacio peatonal.

REFERENCIAS

- Aletta, F., Oberman, T., & Kang, J. (2018). Associations between positive health-related effects and soundscapes perceptual constructs: A systematic review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(11), 2392. <https://doi.org/10.3390/ijerph15112392>
- Alfie Cohen, M., & Salinas Castillo, O. (2017). Noise in the city. Acoustic pollution and the walkable city. *Estudios demográficos y urbanos*, 32(1), 65. <https://doi.org/10.24201/edu.v32i1.1613>
- Avilés, R., & Pereira, R. (2017). *Manual de acústica ambiental y arquitectónica*. España: Ediciones Paraninfo, S.A. <https://www.paraninfo.es/catalogo/9788428338141/manual-de-acustica-ambiental-y-arquitectonica>
- Bilasco, S., Govor, C., Rosca, S., Vescan, I., Filip, S., & Fodorean, I. (2017). GIS model for identifying urban areas vulnerable to noise pollution: case study. *Frontiers of Earth Science*, 11(2), 214–228. <https://doi.org/10.1007/s11707-017-0615-6>
- Becerra, A. (2020). *Apropiación de espacios públicos y comercio informal en el Jirón Tayabamba, y entorno del mercadillo de la ciudad de Cajamarca*. Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56498/Becerra_SAM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Campirán, A. (2017). *Enseñar a pensar*. Facultad de Filosofía, Universidad Veracruzana. [https://doi.org/https://www.uv.mx/apps/afbgcursos/Antologia%20PC%202017/Documentos/Campiran%20A%20\(2017\)%20Libro%20de%20Texto_SP_HP_Antologia.pdf](https://doi.org/https://www.uv.mx/apps/afbgcursos/Antologia%20PC%202017/Documentos/Campiran%20A%20(2017)%20Libro%20de%20Texto_SP_HP_Antologia.pdf)
- Carlos, A. (2016). *Estudio de la Contaminación Acústica en la población De Bellreguard*. Tesis de Pregrado, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia. https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/74472/TFG%20BELLREGUARD__Alejandro%20Carlos%20Calero_14733367860561896797656591178931.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- De Valderrama, N., Luque, J., & Aseguinolaza, I. (2020). The 15 minutes-city, a sustainable solution for postCOVID19 cities? *Smart Cities*, 52(205), 653-654. <https://doi.org/https://www.mdpi.com/2624-6511/4/1/6>
- Devine, L. (2018). Sidewalks of Conflict: Ongoing Spatial Negotiations within a Brazilian Favela. *Sidewalks*. <https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/144536/Sidewalks%20of%20Conflict%20Devine.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Fainkuchen, L. (2021). El espacio peatonal de las aceras en la Ciudad de México. *Revistas Unam*, 30-35. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22201/fa.14058901p.2012.24.36329>
- Flores, D., & Huaymana, D. (2019). *Nivel de contaminación sonora en las calles principales de la ciudad de Iquitos*. Universidad Científica del Perú. <http://repositorio.ucp.edu.pe/handle/UCP/821>
- Gehl, J. (2020). *La humanización del espacio urbano, de Jan Gehl*. Reverte. <https://apuntessobrelaciudad.wordpress.com/2020/05/16/la-humanizacion-del-espacio-urbano-de-jan-gehl/#:~:text=Seg%C3%BAn%20Gehl%2C%20las%20ciudades%20de,vida%20social%20en%20la%20calle>
- Guadarrama, G., & Pichardo, P. (2020). La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano. *Economía Sociedad y Territorio*, 21, 57-85. <https://doi.org/10.22136/est20211678>
- Guerrero, J. (2016). Invasores del espacio público en la Flora. *Gente de Cabecera*. <https://doi.org/https://www.gentedecabecera.com/2016/09/invasores-del-espacio-publico-en-la-flora/>
- Gyurkovich, M., Poklewski, D., & Duarte, M. (2019). Supermanzana in Practice. Ability to Create People Friendly Spaces upon the Example of Selected Barcelona-Based Projects. *471(9)*, 0–10. <https://doi.org/https://doi.org/10.1088/1757-899X/471/9/092010>

- Hassan Al-Taai, S. (2021). WITHDRAWN: Noise and its impact on environmental pollution. *Materials Today: Proceedings*.
<https://doi.org/10.1016/j.matpr.2021.05.013>
- Infante, R., & Pérez, J. (2021). La contaminación acústica generado por el transporte terrestre y su implicancia en el estrés en los habitantes en la zona oeste de ate, Lima-Perú. *Polo del conocimiento*.
<https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/2684>
- Jhanwar, D. (2016). Noise pollution: A review. *Journal of Environment Pollution and Human Health*, 4(3), 72–77. <https://doi.org/10.12691/jephh-4-3-3>
- Kilô, E. (29 de Mayo de 2019). Estas son las zonas ruidosas que más afectan al área metropolitana de Bucaramanga. *La vanguardia*:
<https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/estas-son-las-zonas-ruidosas-que-mas-afectan-al-area-metropolitana-de-bucaramanga-FY1010654>
- Kogan, P. (2018). *Acústica Ambiental y el Paradigma del Paisaje Sonoro: Investigación exploratoria en áreas verdes y otros espacios urbanos*. [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Córdoba].
- Lefebvre, R. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, España: Entrelíneas.
<https://istoriamundial.files.wordpress.com/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>
- Lozada, L. (2018). Espacios públicos no tan públicos. *Politai: Revista de Ciencia Política*, 9(16), 75–109. <https://doi.org/10.18800/politai.201801.003>
- Maigua, L. (2013). *Apropiación del espacio público de la calle García Moreno entre las calles Bolívar hasta la calle Chile en el centro histórico de Quito los días domingo*. Flacso Ecuador. <http://hdl.handle.net/10469/6883>
- Malpartida, J. (24 de Agosto de 2017). Contaminación sonora: ruidos de autos y de fiestas en casas son los más reportados. *El Comercio*.
<https://elcomercio.pe/lima/sucesos/contaminacion-sonora-ruidos-autos-fiestas-casas-son-reportados-noticia-452730-noticia/>

- Martinez, J., & Jens, P. (2015). *Contaminación acústica y ruido*. https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/cuaderno_ruido_2013.pdf
- Meza, I., & Sedano, P. (2020). *Evaluación de los niveles de presión sonora generados por el parque automotor en las plazas y parques de la ciudad de huancavelica*, 2020. <https://repositorio.unh.edu.pe/bitstream/handle/UNH/3876/TESIS-2021-ZOOTECNIAMEZA%20CRISOSTOMO%20Y%20SEDANO%20DE%20LA%20CRUZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Morillas, J. M. B., Gozalo, G. R., González, D. M., Moraga, P. A., & Vílchez-Gómez, R. (2018). Noise pollution and urban planning. *Current Pollution Reports*, 4(3), 208–219. <https://doi.org/10.1007/s40726-018-0095-7>
- Mueller, N., Rojas, D., Khreis, H., Cirach, M., Andrés, D., Ballester, J., Bartoll, X., Daher, C., Deluca, A., Echave, C., Milà, C., Márquez, S., Palou, J., Pérez, K., Tonne, C., Stevenson, M., Rueda, S., & Nieuwenhuijsen, M. (2020). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment International*, 134(septiembre 2019), 105132. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>
- Murray, R. (2013). *El paisaje sonoro y la afinación del mundo* (1 ed.). Barcelona : Intermedio.
- Nejadkoorki, F., Yousefi, E., & Naseri, F. (2010). Analysing street traffic noise pollution in the city of Yazd. *Journal of Environmental Health Science & Engineering*, 7(1), 53–62. <https://ijehse.tums.ac.ir/index.php/jehse/article/view/231>
- Noriega, J. (2017). *Análisis del campo sonoro y la molestia de la contaminación acústica en ciudades mediante el uso de redes de sensores*. Universidad Católica de Murcia. Institucional UCAM. <http://repositorio.ucam.edu/bitstream/handle/10952/2883/Tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Oguntunde, P. E., Okagbue, H. I., Oguntunde, O. A., & Odetunmibi, O. O. (2019). A study of noise pollution measurements and possible effects on public health in Ota metropolis, Nigeria. *Open Access Macedonian Journal of Medical Sciences*, 7(8), 1391–1395. <https://doi.org/10.3889/oamjms.2019.234>
- Ortiz, A. (15 de enero-junio de 2006). Regeneración urbana, espacio público y sentido de lugar. Un caso de estudio en la ciudad de México. *Provincia*(5), 41-63. <https://www.redalyc.org/pdf/555/55501503.pdf>
- Ozer, S., Yilmaz, H., & Ye, P. Evaluation of noise pollution caused by vehicles in the city of Tokat, Turkey. *Academicjournals.org*. Recuperado el 2 de diciembre de 2022, de <https://academicjournals.org/journal/SRE/article-full-text-pdf/5C0659218851>
- Pari, W. (10 de diciembre de 2021). Arequipa: con exceso de vehiculos y sin pensar en el peatón. *La República*. <https://larepublica.pe/sociedad/2021/12/10/arequipa-con-exceso-de-vehiculos-y-sin-pensar-en-el-peaton-lrsd/>
- Podjapolskis, A. (2017). El proyecto de superislas para ensanche frente a su alternativa. Universitat Politecnica de Catalunya. *Universitat Politecnica de Catalunya*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.5821/siiu.6388>
- Rachmanto, A. (2021). The appropriation of sidewalks for e-sccoter; from the urban built environment perspective. *Smart City*, 1(1), 6, pp. 1–15. <https://scholarhub.ui.ac.id/cgi/viewcontent.cgi?article=1010&context=smartcity>
- Reyes, G., Vizcaino, F., Márquez, M., & Agila, L. (2022). Análisis de la incidencia de sonido emitido por los vehículos eléctricos en personas con discapacidad visual. *Revista Tecnológica Ciencia y Educación Edwards Deming*, 6, 26–49. *Tecnológica Ciencia y Educación Edwards Deming*, 6, 26-49. <https://doi.org/https://doi.org/10.37957/rfd.v6i1.87>

- Roque, M. (2020). *The noise pollution and its influence on the population. The case of provincial road 4, Places of Lomas de Zamora, Almirante Brown and Esteban Echeverría*. [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Lomas de Zamora].
- Saavedra, L., Llimpe, C., D., D., & Martínez, J. (2018). Análisis de la ruidosidad en el distrito de Miraflores, Lima-Perú. *En XI CONGRESO IBEROAMERICANO DE ACUSTICA*, 1-8. https://doi.org/http://www.sea-acustica.es/fileadmin/Cadiz18/AAM-3_010.pdf
- Tella, G. (2015). Cuando la vereda no es del peatón: autos que avasallan la ciudad. *Plataforma Urbana*. <https://doi.org/https://www.guillermotella.com/articulos/la-vereda-no-es-del-peaton-autos-que-avasallan-la-ciudad/>
- Tortosa, D., Llimpe, D., & Martinez, J. (2017). Análisis de la contaminación sonora a través de mapas de ruido y de encuestas de percepción subjetiva en el distrito de San isidro, Lima Perú. *Tecni Acústica a Caruña*. https://www.researchgate.net/publication/320127002_analisis_de_la_contaminacion_sonora_a_traves_de_mapas_de_ruido_y_de_encuestas_de_percepcion_subjetiva_en_el_distrito_de_san_isidro_lima_peru
- Van Oostrum, M. (2022). Appropriating public space: transformations of public life and loose parts in urban villages. *Journal of Urbanism*, 15(1), 84–105. <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.1886973>
- Zamorano, B., Peña, F., Velázquez, Y., Vargas, J., & Parra, V. (2019). Contaminación por ruido y el tráfico vehicular en la frontera de México. *Entre ciencias: Diálogos En La Sociedad Del Conocimiento*, 7(19), 27-35. <https://doi.org/https://doi.org/10.22201/enesl.20078064e.2018.19.67506>

ANEXOS

Tabla 12. Cronograma de ejecución de actividades

N°	ACTIVIDADES (PROYECTO DE INVESTIGACION)	AÑO 2022-1 /2022-2															
		UNIDAD 1: (04/04/2022 - 05/06/2022)								UNIDAD 2: (06/06/2022 - 23/07/2022)							
		S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	S16
1	Lineamientos para la elaboración del proyecto de investigación.	■															
2	Introducción		■														
3	Fundamentos teóricos			■													
4	Justificación, hipótesis, objetivos y metodología				■												
5	Variables y operacionalización					■											
6	Enfoque, tipo de diseño y nivel de investigación						■										
7	Población y muestra							■									
8	Técnicas e instrumentos de recolección de datos								■								
9	Jornada de investigación N°1 Presentación de avance.									■							
10	Aspectos administrativos										■						
11	Entrega preliminar del proyecto de investigación											■					
12	Presentación del informe final del proyecto final al jurado evaluado												■				
13	Presentación del informe final con levantamiento de observaciones													■			
14	Jornada de investigación N°2 Sustentación final														■		
N°	ACTIVIDADES (DESARROLLO DE PROYECTO DE INVESTIGACION)	Julio		Agost				Sept			Oct		Nov		Dic	En	
15	Organización e Implementación	■															
16	Ejecución a) Reajuste b) Elaboración de Instrumentos c) Procesamiento de Datos d) Análisis de Datos					■		■		■							
17	Control y Evaluación											■					
18	Informe Final														■	■	

Nota: Elaboración propia.

Tabla 13. Matriz de consistencia

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	TITULO "Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima ,2022"							
			VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INDICE	ESCALA DE MEDICIÓN	NIVELES O RANGO		
¿Cómo la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022?	Analizar y describir como la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.	La contaminación acústica se relaciona a manera de correlación directa negativa con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.	ESTRUCTURA URBANA:	Tipos de Vías	Autopista	Avenida	Calle	Rensis Likert / Ordinal	Totalmente de acuerdo, De acuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, En desacuerdo, Totalmente en desacuerdo	
				Perfil Urbano	Densidad Baja	Densidad Media	Densidad Alta			
				Uso de suelo	Residencial	Educación	Culto			
			CONTAMINACIÓN ACÚSTICA (CUANTITATIVO)	SONIDO	Espectro Sonoro	Infrasonidos y graves	Banda Ancha			Predominio Naturales
					Nivel sonora	Ruido Bajo	Ruido Moderado			Ruido Alto
					Instrumento de Medición	Sonómetro	Sonómetro Integrador			Calibrador
			FUENTES EMISORAS:	ACTIVIDADES	Actividades	Comercial	Cultura			Social
					Construcciones	Privados	Públicos			Informales
					Fuente Móviles Urbanas	Públicos	Privados			Prioritario
					Vehículo	Bicicletas	Automóviles			Motocicletas
APROPIACIÓN DE LOS ESPACIOS PEATONALES (CUALITATIVO)	APROPIACIÓN	Equipamientos Urbanos	Postes	Caseta de Teléfonos	Tachos de Basura Públicos					
		comercio	comercio informal	comercio formal	comercio vecinal					
		Lugar	Aceras	Plazas	Áreas verdes					
		Funcionalidad	Confort	Seguridad	Interacción Social					
¿Cómo el uso no convencional de los estacionamientos se relaciona con la avenida Camino Real de la estructura urbana?	Analizar y describir como el uso no convencional de los estacionamientos se relaciona con la avenida Camino Real de la estructura urbana.	El uso no convencional de los estacionamientos se relaciona a manera de correlación directa negativa con la avenida Camino Real de la estructura urbana.	USO	Espacio Físico	Accesibilidad	Barreras	Diseño	Rensis Likert / Ordinal	Totalmente de acuerdo, De acuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, En desacuerdo, Totalmente en desacuerdo	
				Convencional	Transitar	Juegos	Social			
				No Convencional	Estacionamiento	Deposito	-			

NOTA: Elaboración propia.

Tabla 14. Cuadro de Operacionalización de Variables

TITULO									
"Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima ,2022"									
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	INDICE	ESCALA DE MEDICIÓN	NIVELES O RANGO		
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA (CUANTITATIVO)	"La contaminación sonora al superar el sonido que cambia el estado normal del ambiente en una determinada zona. Aunque el ruido no se acumula, traslada o mantiene en el tiempo como las otras contaminaciones, también logra producir grandes daños en la calidad de vida de la población si no se controla bien o adecuadamente" (Martínez y Peters, 2015)	En la medición de ruido se utilizó un sonómetro calibrado para precisar el nivel de contaminación en los puntos críticos.	ESTRUCTURA URBANA:	Tipos de Vías	Autopista	Avenida	Calle	Rensis Likert / Ordinal	Totalmente de acuerdo, De acuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, En desacuerdo, Totalmente en desacuerdo
				Perfil Urbano	Densidad Baja	Densidad Media	Densidad Alta		
				Uso de suelo	Residencial	Educación	Culto		
			SONIDO:	Espectro Sonoro	Infrasonidos y graves	Baja Ancha	Predominio Naturales		
				Nivel sonora	Ruido Bajo	Ruido Moderado	Ruido Alto		
				Instrumento de Medición	Sonómetro	Sonómetro Integrador	Calibrador		
			FUENTES EMISORAS:	Actividades	Comercial	Cultura	Social		
				Construcciones	Privados	Públicos	Informales		
				Fuente Móviles Urbanas	Públicos	Privados	Prioritario		
APROPIACIÓN DE LOS ESPACIOS PEATONALES (CUALITATIVO)	" La apropiación del espacio peatonal tiene como significado que los pobladores se apropian de los espacios a través de sus usos y ocupación, con su conducta señalando su territorio, su espacio y su lugar." Maigua, D. (2013, p. 8)	La apropiación de espacios peatonales es la interacción físico espacial entre el individuo (actor social) y su entorno (espacio peatonal) asiendo lo suyo temporalmente.	APROPIACIÓN:	Vehículo	Bicicletas	Automóviles	Motocicletas	Rensis Likert / Ordinal	Totalmente de acuerdo, De acuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, En desacuerdo, Totalmente en desacuerdo
				Equipamientos Urbanos	Postes	Caseta de Teléfonos	Tachos de Basura		
			ESPACIOS PEATONALES:	comercio	comercio informal	comercio formal	comercio vecinal		
				Lugar	Aceras	Plazas	Áreas verdes		
				Funcionalidad	Confort	Seguridad	Interacción Social		
			USO:	Espacio Físico	Accesibilidad	Barreras	Diseño		
				Convencional	Transitar	Juegos	Social		
				No Convencional	Estacionamiento	Comercio	Deposito		

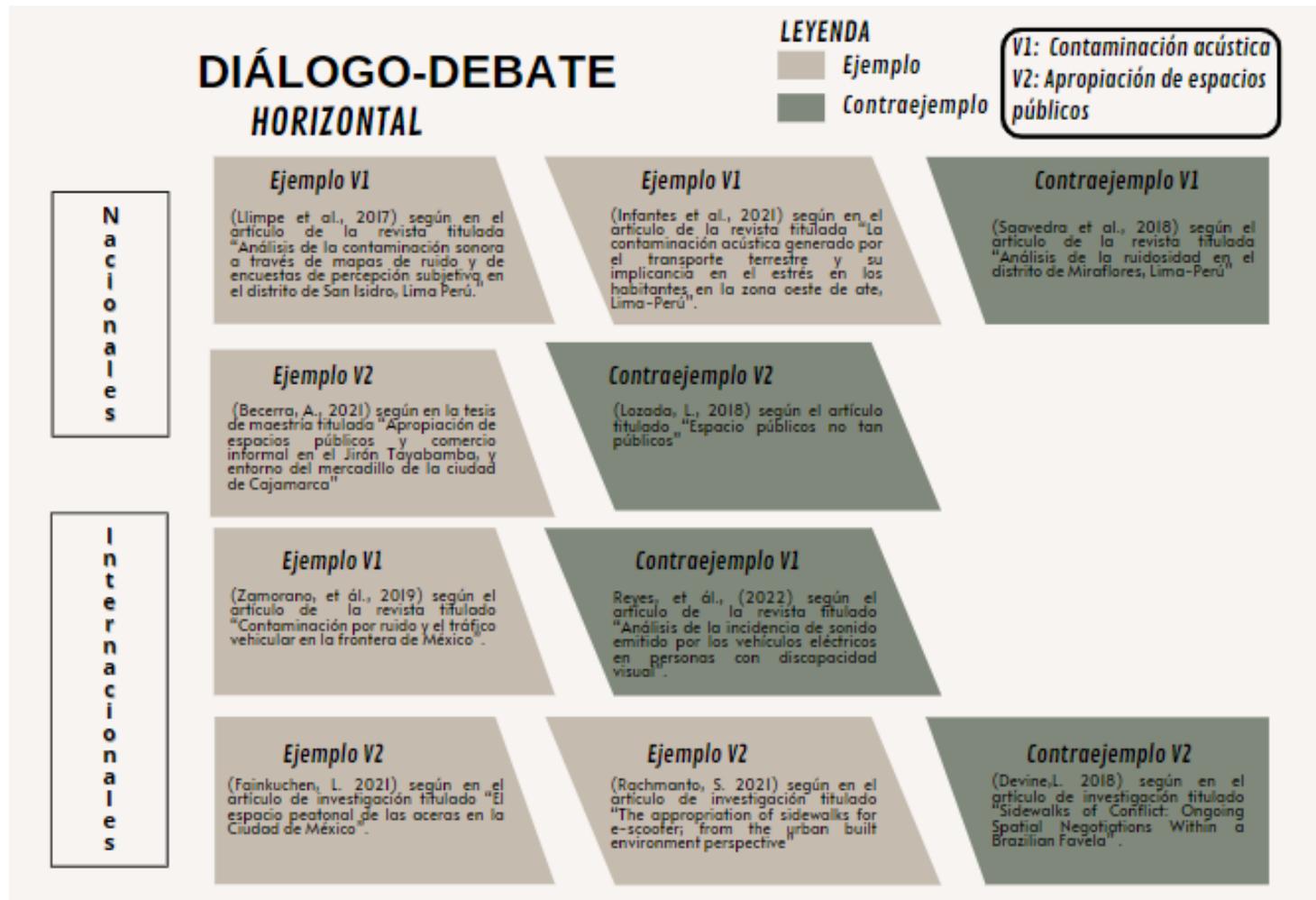
Nota: Elaboración propia.

Tabla 15. Orden del Pensamiento

1. ¿De qué se está hablando?		DESHUMANIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	
Tema general			
1.1 ¿Qué interesa de eso que se habla?	2.1 ¿Qué preocupa de lo que interesa?	3.1 ¿Qué se piensa al respecto?	
Me interesa que la supremacía del vehículo está desplazando al peatón a un segundo plano.	Lo que preocupa es la contaminación acústica producida por los vehículos. Asimismo, también lo que nos preocupa es la apropiación del espacio peatonal.	<ul style="list-style-type: none"> Entonces lo que preocupa es, en primer lugar, los efectos negativos que causa en la salud a los pobladores producido por el ruido. 	Se piensa que, los problemas de salud son generados por ruidos vehicular, producido por el tráfico, como también, influyendo las actividades comerciales y social.
		<ul style="list-style-type: none"> En segundo lugar, es la obstaculización de libre tránsito del peatón por la apropiación de espacios peatonales que perjudican la calidad de vida. 	Se piensa que la apropiación especialmente de las aceras son los vehículos, equipamientos urbanos y el comercio generando conflictos e inseguridad en la zona.
Tema específico (Subtema)	Problemática	Problema (Pregunta problemática, respuesta dicotómica)	Hipótesis (Afirmación o negación)
"Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima ,2022"	La contaminación acústica debido a los ruidos provocados por los vehículos en la salud de las personas. Asimismo, la apropiación de espacios peatonales, debido a los vehículos generando repercusiones negativas en la calidad de vida de los residentes.	¿Cómo la contaminación acústica se relaciona con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022?	La contaminación acústica se relaciona a manera de correlación directa negativa con la apropiación del espacio peatonal en la Supermanzana El Olivar del sector 3 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.

Nota: Elaboración propia.

Tabla 16. Esquema diálogo - debate



Nota: Elaboración propia

Figura 26.
Ficha de observación

FICHA DE OBSERVACIÓN 01

TEMA: Deshumanización del Espacio Público

SUJETO DE OBSERVACION: Supermanzana el olivar de San Isidro

Deshumanización del Espacio Público



OBSERVACIÓN: Se observó tráfico en la avenida camino real ocasionando contaminación acústica por parte de las bocinas de los vehículos, asimismo, en la avenida los libertadores podemos percibir en la imagen como los autos se apropian de las aceras obstaculizando el paso a los peatones.

LUGAR: Sector 3, distrito de San Isidro

HORA: 18:30 pm

FECHA: 22-06-2022

Nota: Elaboración propia

Figura 27.
Cuestionario de preguntas

TITULO "Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima ,2022"							
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INDICE	ESCALA DE MEDICIÓN	NIVELES O RANGO	PREGUNTAS	
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA (CUANTITATIVO)	ESTRUCTURA URBANA: Yantorno, O. (2011) "Es un conjunto de elementos urbanísticos y arquitectónicos del pasado que aún tienen una presencia concreta en el presente y han de condicionar el futuro."	Tipos de Vías	Autopista	Avenida	Calle	¿Considera usted que las avenidas Camino Real es uno de los tipos de vías que son contaminantes en la supermanzana el Olivar ?	
		Perfil Urbano	Densidad Baja	Densidad Media	Densidad Alta	¿Considera usted que la densidad alta del perfil urbano influye en la estructura urbana en la supermanzana el Olivar ?	
		Uso de suelo	Residencial	Educación	Culto	¿Considera usted que el uso de suelo residencial genera contaminación acústica en la supermanzana el Olivar?	
	SONIDO: Rse (2021) "Sensación producida en el órgano del oído por el movimiento vibratorio de los cuerpos, transmitido por un medio elástico, como el aire."	Espectro Sonoro	Infra sonidos y graves	Banda Aneha	Predominio Naturales	Totalmente de acuerdo, De acuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, En desacuerdo, Totalmente en desacuerdo	¿Considera usted que el espectro sonoro tiene predominio natural en la supermanzana el Olivar?
		Nivel sonora	Ruido Bajo	Ruido Moderado	Ruido Alto	¿Considera usted que el ruido alto del nivel sonoro genera efectos negativos en la salud en la supermanzana el Olivar?	
	FUENTES EMISORAS: OSMAN (1997) "Todos aquellos espacios de emitir contaminantes a la atmosfera"	Instrumento de Medición	Sonómetro	Sonómetro Integrador	Calibrador	¿Considera usted que se necesita un instrumento de medición como el sonómetro para medir el sonido en la supermanzana el Olivar?	
		Actividades	Comercial	Cultura	Social	¿Considera usted que las actividades comerciales son fuentes emisoras de ruido en la supermanzana el Olivar?	
	Fuentes Móviles Urbanas	Construcciones	Privados	Públicos	Informales	¿Considera usted que en las construcciones públicas son fuentes emisoras de ruido en la supermanzana el Olivar?	
		Fuente Móviles Urbanas	Públicos	Privados	Prioritario	¿Considera usted que las fuentes móviles públicas son fuentes emisoras del ruido en la supermanzana el Olivar?	
	APROPIACIÓN DE LOS ESPACIOS PEATONALES (CUALITATIVO)	APROPIACIÓN: Rse, (2021) "Acción y efecto de apropiarse o apropiarse."	Vehículo	Bicicletas	Automóviles	Motocicletas	¿Considera usted que los automóviles generan apropiación en los espacios peatonales en la supermanzana el Olivar?
Equipamientos Urbanos			Postes	Caseta de Teléfonos	Tachos de Basura Públicos	¿Considera usted que los postes como apropiación de espacios peatonales obstaculizan el libre paso en la supermanzana el Olivar?	
comercio			comercio informal	comercio formal	comercio vecinal	¿Considera usted que el comercio informal influye en la apropiación en la supermanzana el Olivar?	
ESPACIOS PEATONALES:		Lugar	Aceras	Plazas	Áreas verdes	Totalmente de acuerdo, De acuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, En desacuerdo, Totalmente en desacuerdo	¿Considera usted que los lugares como las aceras, plazas o áreas verdes son apropiados en la supermanzana el Olivar?
		Funcionalidad	Confort	Seguridad	Interacción Social	¿Considera usted que la seguridad en los espacios peatonales se ve afectada por la apropiación en la supermanzana el Olivar?	
Espacio Físico		Accesibilidad	Barreras	Diseño	¿Considera usted que la accesibilidad del espacio peatonal es obstruido por la apropiación en la supermanzana el Olivar?		
USD: Rse (2021) "específico y práctico a que se destina algo"		Convencional	Transitar	Juegos	Social	¿Considera usted que el transitar es un uso convencional en la apropiación de espacios peatonales en la supermanzana el Olivar?	
	No Convencional	Estacionamiento	Deposito	-	¿Considera usted que los estacionamientos son un tipo de apropiación de uso no convencional en la supermanzana el Olivar?		

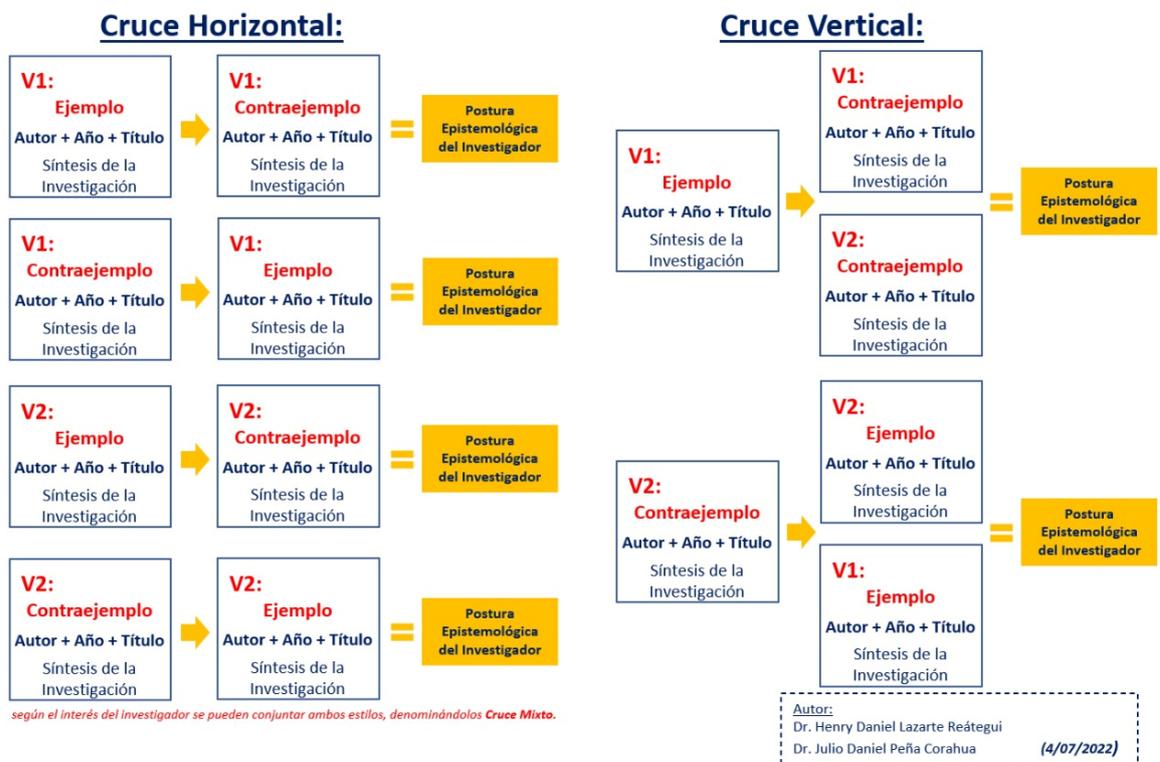
Nota: Elaboración propia

Figura 28.
Diagrama método del dialogo debate

Consistente en un sistema dinámico conceptual partiendo de un hecho o fenómeno que plantean hipótesis (alternativas), muchos de ellos, expuestos en artículos científicos concomitantes (relacionados) con el tema de nuestra investigación. Este nivel de estudio inferencial (razonamiento lógico) permite a la investigación establecer una postura epistemológica científica generando un nuevo constructo de carácter abductivo (diferente a los enfoques cualitativos y/o cuantitativos); dicho de otro modo, es una forma de razonamiento que propone una serie de hipótesis y explicaciones visto por el investigador en diferentes posiciones valorativas.

Terminología: Ab = desde lejos, otro lugar / Diaere: enfocar, llevar

Método del Diálogo Debate



Fuente: Elaborado por Dr. Henry Lazarte R., Dr. Daniel Peña C.

Nota: Modificado por los investigadores 2022.

Anexo 1. Estructura de carta de presentación para validez de juicio de expertos.

CARTA DE PRESENTACIÓN

Especialistas

Presente

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

Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiantes del programa de proyecto de investigación en la Escuela Profesional de Arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede Lima norte, promoción 2021-I, requerimos validar el instrumento con el cual recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de Bachiller.

El título de nuestro proyecto de investigación es: Open Source Urban: La ciudad digital y El espacio cívico polivalente en el distrito de San Isidro, Lima, 2021.

Caso de estudio: Parque Bicentenario.

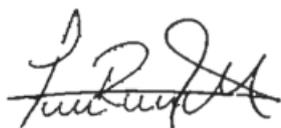
y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en estos temas.

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: Certificado de validez de contenido de los instrumentos

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

Atentamente.



REBAZA MELGAREJO, LESLIE

DNI:76361022



UGARTE GIL, MISHELLE

DNI:7748858

Anexo 2. Certificado de validez de contenido del instrumento que mide encuesta en la escala de Likert.

Ficha de validación de instrumento de recojo de información

I. DATOS INFORMATIVOS:

Apellidos y Nombres del Informante	Especialidad del evaluador (a)	Cargo o Institución donde Labora	Nombre del Instrumento de Evaluación	Autor (a) del Instrumento
Dr. Celso Edgar Llimpe Quintanilla	Dr. en Ing. Acústica	Ing. Acústica	Cuestionario	Rebaza Melgarejo, Leslie Ugarte Gil, Mishelle
Título: Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.				

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Indicador	Criterio	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40%	Buena 41 – 60%	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado				X	
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables				X	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología				X	
4. Organización	Existe una organización lógica en la presentación de los ítems				X	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y claridad				X	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias				X	
7. Consistencia	Basado en aspectos teórico científicos					X
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones					X
9. Metodología	La técnica de instrumento responde al pronóstico del diagnostico					X
10. Pertinencia	Es asertivo y funcional.					X

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Aplicable [X]

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Es factible su aplicación.

Ciudad de Lima, 13 de octubre del 2022	09347110		942686034
Lugar y Fecha	DNI	Firma del Experto	Teléfono

Fuente: Ficha de instrumentos de validación de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de arquitectura, 2022.

Ficha de validación de instrumento de recojo de información

III. DATOS INFORMATIVOS:

Apellidos y Nombres del Informante	Especialidad del evaluador (a)	Cargo o Institución donde Labora	Nombre del Instrumento de Evaluación	Autor (a) del Instrumento
Mg.: Laura Lozada Acosta	Desarrollo Urbano y Regional	Centro de investigación en teoría urbana y territorial.	Cuestionario	Rebaza Melgarejo, Leslie Ugarte Gil, Mishelle
Título: Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.				

IV. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Indicador	Criterio	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40%	Buena 41 – 60%	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
10. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado					X
11. Objetividad	Esta expresado en conductas observables					X
12. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					X
13. Organización	Existe una organización lógica en la presentación de los ítems					X
14. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y claridad					X
15. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias					X
16. Consistencia	Basado en aspectos teórico científicos					X
17. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones					X
18. Metodología	La técnica de instrumento responde al pronóstico del diagnóstico					X
10. Pertinencia	Es asertivo y funcional.					X

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Aplicable [X]

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Es factible su aplicación.

Ciudad de Lima, 12 de octubre del 2022	45469207		990457614
Lugar y Fecha	DNI	Firma del Experto	Teléfono

Fuente: Ficha de instrumentos de validación de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de arquitectura, 2022.

Ficha de validación de instrumento de recojo de información

I. DATOS INFORMATIVOS:

Apellidos y Nombres del Informante	Especialidad del evaluador(a)	Cargo o Institución donde Labora	Nombre del Instrumento de Evaluación	Autor (a) del Instrumento
Víctor Montesinos Calle	Ing. Ambiental	OEFA	Cuestionario	Rebaza Melgarejo, Leslie Ugarte Gil, Mishelle
Título: Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima.				

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Indicador	Criterio	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40%	Buena 41 – 60%	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado			x		
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables			x		
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología			x		
4. Organización	Existe una organización lógica en la presentación de los ítems				x	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y claridad				x	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias				x	
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos/científicos				x	
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones				x	
9. Metodología	La técnica de instrumento responde al pronóstico del diagnóstico				x	
10. Pertinencia	Es asertivo y funcional.				x	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Aplicable [X]

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Es factible su aplicación.

Ciudad de Lima, 20 de octubre del 2022	41245736		998812770
Lugar y Fecha	DNI	Firma del Experto	Teléfono

Fuente: Ficha de instrumentos de validación de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Arquitectura, 2022.

Ficha de validación de instrumento de recojo de información

I. DATOS INFORMATIVOS:

Apellidos y Nombres del Informante	Especialidad del evaluador (a)	Cargo o Institución donde Labora	Nombre del Instrumento de Evaluación	Autor (a) del Instrumento
Reyes Campaña Guillermo Gorky	Mg. Sistema Automotriz	Ingeniería	Cuestionario	Rebaza Melgarejo, Leslie Ugarte Gil, Mishelle
Título: Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima.				

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Indicador	Criterio	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40%	Buena 41 – 60%	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado				x	
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables				x	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología				x	
4. Organización	Existe una organización lógica en la presentación de los ítems				x	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y claridad				x	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias				x	
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos				x	
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones				x	
9. Metodología	La técnica de instrumento responde al pronóstico del diagnóstico				x	
10. Pertinencia	Es asertivo y funcional.				x	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Aplicable [X]

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Es factible su aplicación.

Ciudad de Lima, 13 de octubre del 2022	040126676-2		0984410239
Lugar y Fecha	Cédula	Firma del Experto	Teléfono

Fuente: Ficha de instrumentos de validación de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Arquitectura, 2022.

Anexo 3. Consentimiento informado de las entrevistas.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Laura Lozada Acosta declaro que he sido informado e invitado a participar como especialista en la investigación titulada “Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de san isidro, lima ,2022”, para el desarrollo de nuestra investigación científica.

Entiendo que este estudio busca fortalecer su investigación de tesis y sé que mi participación se llevará a cabo por una sala zoom a través del enlace <https://us04web.zoom.us/j/77028093367?pwd=EcEHZqffWc6D5asWVn3N4GqOsqldtf.1> el día miércoles 12 de octubre de 2022 a las 7:00 p.m. y será una entrevista de 20 minutos aproximadamente. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial, en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación. También, tengo el conocimiento que este estudio beneficiará al mundo académico y a la sociedad en su conjunto.

Ante lo informado en los párrafos anteriores expreso que **sí acepto voluntariamente** participar en este estudio, además de dejar en claro que he recibido una copia del presente documento.

Lima, 12 de octubre de 2022



Laura Lozada Acosta
**Profesión Desarrollo
Urbano y Regional**

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Reyes Campaña Guillermo Gorky declaro que he sido informado e invitado a participar como especialista en la investigación titulada “Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de san isidro, lima ,2022”, para el desarrollo de nuestra investigación científica.

Entiendo que este estudio busca fortalecer su investigación de tesis y sé que mi participación se llevará a cabo por una sala zoom a través del enlace <https://us04web.zoom.us/j/76213573812?pwd=DDPVlzCrZaW2IEdPFWQsccvaveMDYs>. El día miércoles 13 de octubre de 2022 a las 11:00 am. y será una entrevista de 20 minutos aproximadamente. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial, en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación. También, tengo el conocimiento que este estudio beneficiará al mundo académico y a la sociedad en su conjunto.

Ante lo informado en los párrafos anteriores expreso que **sí acepto voluntariamente** participar en este estudio, además de dejar en claro que he recibido una copia del presente documento.

Lima, 13 de octubre de 2022



Reyes Campaña Guillermo Gorky
Ing. Automotriz

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Dr. Celso Llimpe Quintanilla declaro que he sido informado e invitado a participar como especialista en una entrevista sobre un tema de investigación en proceso, titulada “Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima, 2022”, la entrevista formará parte de una contribución conceptual, para el desarrollo de la investigación científica de un tema de tesis en curso.

Por otro lado, tengo conocimiento que la entrevista será virtual y se llevará a cabo el día miércoles 13 de octubre de 2022 a las 4:00 pm y que tendrá una duración aproximada 20 minutos través de una sala de zoom utilizando el siguiente enlace:

<https://us04web.zoom.us/j/79786897858?pwd=fb1HimPMRz51W6NKyVTa5Ec38HNnGa.1>

Entiendo que la información obtenida y mis datos personales, serán de carácter confidencial en el proceso de investigación científica y en la fase de publicación, por lo tanto, **acepto voluntariamente** participar en la entrevista, además confirmo que he recibido una copia del presente documento.

Lima, 13 de octubre de 2022



Celso Llimpe Quintanilla

Dr. en Ing. Acústica
Mg. en Física Aplicada
Lic. En Física

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, Víctor Montesinos Calle declaro que he sido informado e invitado a participar en calidad de entrevistado, para el desarrollo de la investigación titulada “Contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito San Isidro, Lima ,2022”.

Entiendo que esta entrevista busca fortalecer dicha investigación de tesis y sé que mi participación se llevará a cabo por mediante una reunión virtual en una sala del aplicativo *zoom* a través del enlace <https://us04web.zoom.us/j/76479638118?pwd=fmtanjISmmc2OREj9VqgU0i5KM6ws0.> el día jueves 20 de octubre de 2022 a las 19:00 horas con una duración aproximada de 20 minutos. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación.

Ante lo informado en los párrafos anteriores expreso que **sí acepto voluntariamente** participar en esta entrevista y dejo claro que he recibido una copia del presente documento.

Lima, 20 de octubre de 2022



Firmado digitalmente por:
MONTESINOS CALLE Víctor
FIR 41245738 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 23/10/2022 10:59:10-0500

Víctor Montesinos Calle
Ingeniero ambientalista

Tabla 17.
Confiabilidad del instrumento mediante el alfa de Cronbach – Test

ENCUESTADOS	ITEMS (cuestionario)																		SUMA
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
E1	2	3	3	2	3	1	1	1	5	4	5	5	5	2	2	2	2	2	50
E2	2	3	4	4	1	2	2	2	3	5	2	2	4	4	4	2	2	2	50
E3	2	3	3	3	1	2	2	1	3	4	2	2	5	4	4	1	2	1	45
E4	2	3	3	1	3	1	2	1	2	1	1	3	3	2	3	3	3	3	40
E5	2	4	4	4	4	2	2	1	3	4	1	2	4	2	2	2	2	1	46
E6	1	3	4	3	4	1	1	3	1	3	1	4	4	5	5	5	2	2	52
E7	2	2	3	2	2	1	3	2	2	4	2	3	5	5	5	2	2	3	50
E8	2	3	1	2	2	2	3	3	4	3	2	3	5	5	5	2	2	2	51
E9	5	3	3	3	4	1	2	2	1	3	2	3	4	2	3	2	2	2	47
E10	5	3	1	3	4	1	1	1	2	2	1	3	5	2	2	4	2	4	46
E11	2	3	4	2	4	4	4	3	1	4	2	3	3	2	3	3	4	2	53
E12	2	2	2	1	2	3	2	1	4	5	1	5	5	5	5	1	2	2	50
E13	2	3	4	3	4	3	4	2	3	3	3	3	2	3	2	4	2	2	52
E14	5	2	1	1	4	1	3	1	3	3	2	3	4	2	2	3	3	2	45
E15	4	4	4	1	4	3	4	3	3	5	2	3	5	5	5	5	5	5	70
E16	2	3	3	3	3	1	2	1	3	3	2	5	4	4	2	4	2	2	49
E17	5	4	5	3	5	4	4	3	1	5	1	5	5	5	5	2	1	1	64
E18	5	3	4	1	4	3	4	2	2	4	3	1	4	4	5	4	1	3	57
E19	5	4	4	3	4	1	4	3	2	5	3	4	5	2	2	5	2	2	60
E20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	3	4	4	3	3	1	1	1	34
VARIANZA	2.190	0.548	1.448	1.010	1.428	1.090	1.248	0.728	1.248	1.188	0.948	1.210	0.688	1.640	1.648	1.728	0.860	0.960	
SUMATORIA DE VARIANZAS	21.803																		
VARIANZA DE LA SUMA DE LOS ÍTEMS	60.248																		

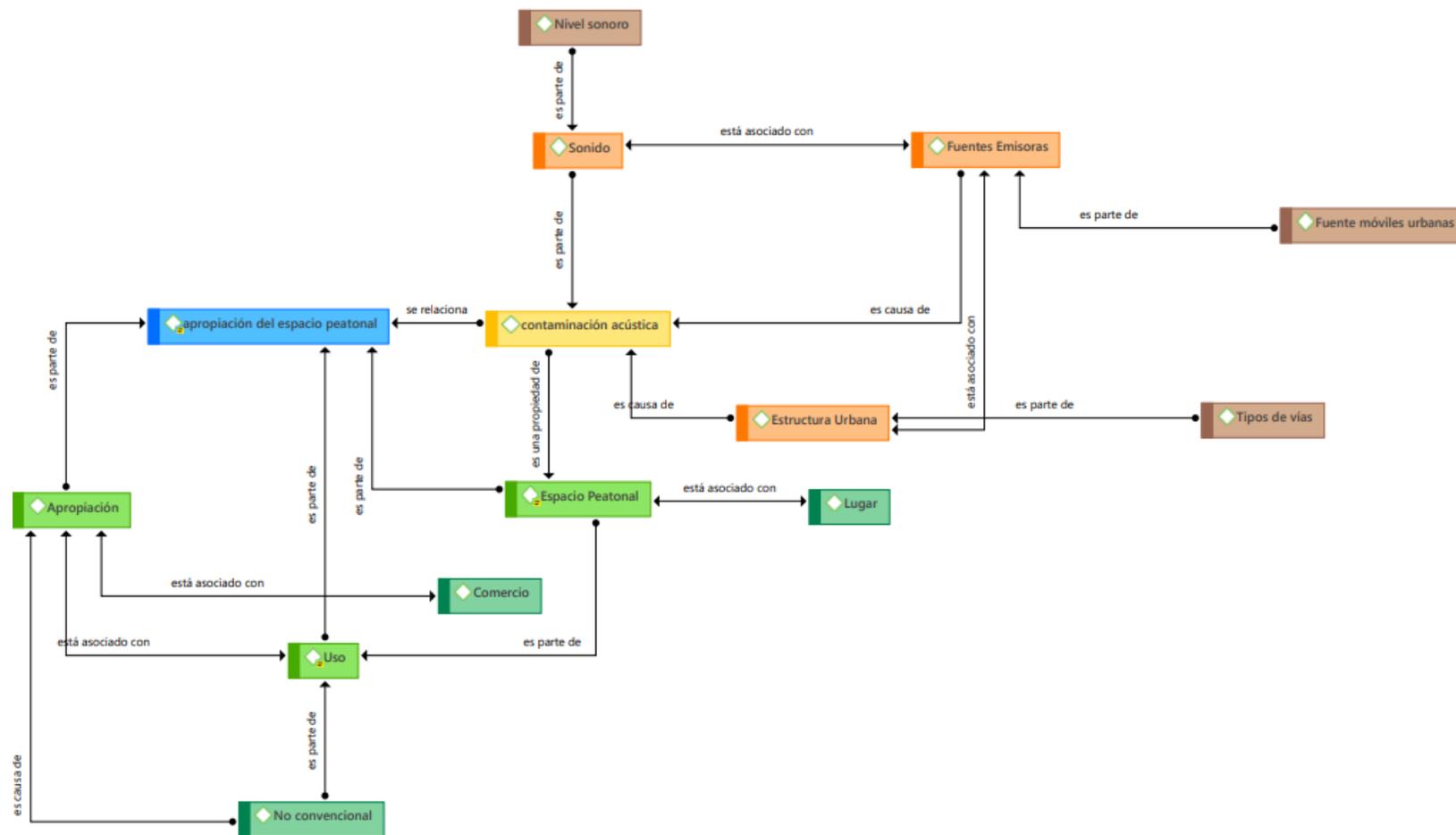
Nota. Elaboración Propia, 2022.

Tabla 18.
Confiabilidad del instrumento mediante el alfa de Cronbach Re-Test

ENCUESTADOS	ITEMS (cuestionario)																		SUMA
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
E1	3	4	3	4	3	5	5	5	3	3	4	4	3	4	3	3	4	2	65
E2	2	2	3	4	5	4	4	4	3	2	5	4	4	2	2	4	4	4	62
E3	3	3	3	4	5	4	5	4	3	2	4	4	5	2	2	4	4	5	66
E4	3	5	3	4	3	4	5	5	4	3	1	5	3	3	4	5	3	2	65
E5	5	3	3	4	4	4	5	4	3	2	4	5	4	4	4	4	5	2	69
E6	2	4	3	5	2	5	5	5	5	4	3	4	4	3	4	4	5	3	70
E7	3	4	4	4	4	3	4	5	5	3	4	5	5	2	2	4	5	2	68
E8	2	4	4	4	4	5	3	4	2	3	2	4	5	4	4	5	4	2	65
E9	3	3	3	1	2	4	4	5	5	3	3	4	4	3	4	4	4	2	61
E10	5	3	3	1	2	5	5	5	4	3	2	2	5	4	4	4	2	4	63
E11	3	4	4	4	3	4	5	5	4	3	4	4	3	3	4	2	4	3	68
E12	4	5	4	4	4	4	5	3	2	3	2	4	3	3	3	4	4	4	67
E13	3	3	4	4	4	5	4	5	3	3	3	4	2	4	3	4	4	4	70
E14	5	5	4	1	2	3	5	5	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	62
E15	4	5	3	4	4	2	4	4	4	2	5	5	5	4	4	3	4	2	72
E16	3	3	3	4	3	4	5	5	3	5	3	4	4	4	2	4	4	4	44
E17	5	3	3	4	5	4	3	4	5	5	5	5	5	1	1	5	5	2	70
E18	5	5	3	1	5	4	4	4	4	1	4	3	4	1	2	5	3	4	62
E19	4	3	3	1	4	5	5	5	5	4	4	5	3	4	4	4	4	5	72
E20	2	3	3	1	2	2	3	3	3	1	3	3	3	3	1	4	3	1	44
VARIANZA	1.148	0.810	0.210	2.028	1.150	0.800	0.540	0.448	0.928	1.090	1.140	0.590	0.790	0.990	1.148	0.548	0.548	1.300	
SUMATORIA DE VARIANZAS	16.203																		
VARIANZA DE LA SUMA DE LOS ITEMS	56.488																		

Nota. Elaboración Propia, 2022.

Figura 29.
 Mapa semántico de códigos



Nota. Procesado en el software ATLAS ti 9, 2022

Tabla 19.
Cuadro de códigos

Código	Comentario	Densidad	Grupos de códigos
Apropiación	La apropiación es una problemática importante especialmente en las aceras	2	V2- APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL
Apropiación del espacio peatonal	Apoya a la segunda variable que es apropiación de espacio peatonal.	4	V2- APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL
Comercio	Generado por el interés de la población que recibe en la zona de estudio	0	V2- APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL
contaminación acústica	apoya a nuestra primera variable donde menciona que el ruido constante es perjudicial para la salud del ser humano	5	V1- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
Espacio Peatonal	La falta del espacio peatonal por motivos de autos	3	V2- APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL
Estructura Urbana	Espacios peatonales destinadas a otras funciones y no a su fin	2	V1- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
Fuente móviles urbanas	Los vehículos fuente principal que genera ruido	0	V1- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
Fuentes Emisoras	El ruido generado por los colegios, comercio y autos	3	V1- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
Lugar	San Isidro	0	V2- APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL
Nivel sonoro	Cantidad de decibeles	0	V1- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
No convencional	Es parte de la apropiación peatonal ya que, los espacios urbanos son utilizados para diferentes tipos de uso y no para lo que fue designado	0	V2- APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL
Sonido	Apoya a nuestra primera variable donde menciona que cuando el ruido es constante genera estrés en la población	2	V1- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
Tipos de vías	Municipalidad de Lima	0	V1- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
Uso	Deterioro del espacio peatonal por los peatones que transitar en el lugar	3	V2- APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL

Nota. Procesado en el software ATLAS ti 9, 2022

Tabla 20.*Tabla de códigos y documentos primarios*

CODIGOS	ENTREVISTA CELSO LLIBE Gr=9	ENTREVISTA LAURA LOZADA ACOSTA Gr=11	ENTREVISTA REYES GORKY Gr=10	ENTREVISTA VICTOR MONTESINO Gr=8	Totales
• Apropiación Gr=49	0	7	0	0	7
• apropiación del espacio peatonal Gr=54	0	8	0	0	8
• Comercio Gr=19	0	12	0	0	12
• contaminación acústica Gr=55	8	1	7	5	21
• Espacio Peatonal Gr=52	0	9	0	0	9
• Estructura Urbana Gr=40	4	1	5	4	14
• Fuente móviles urbanas Gr=46	5	2	7	5	19
• Fuentes Emisoras Gr=55	5	1	7	6	19
• Lugar Gr=45	0	11	1	0	12
• Nivel sonoro Gr=55	8	1	10	8	27
• No convencional Gr=39	0	12	0	0	12
• Sonido Gr=55	8	1	10	8	27
• Tipos de vías Gr=23	4	0	4	4	12
• Uso Gr=55	0	9	0	0	9
Totales	42	75	51	40	208

Nota. Procesado en el software ATLAS ti 9, 2022

Tabla 21.
Tabla de criterio de saturación.

CODIGOS	ENTREVISTA CELSO LLIBE Gr=9	ENTREVISTA LAURA LOZADA ACOSTA Gr=11	ENTREVISTA REYES GORKY Gr=10	ENTREVISTA VICTOR MONTESINO Gr=8	Totales	REPRES SENTA TIVIDA D	FRECU ENCIA	# DENSIDAD	CODIGO S SIGNIFIC ATIVOS
• Apropiación Gr=49	0	7	0	0	7	NO	NO	SI	SI
• apropiación del espacio peatonal Gr=54	0	8	0	0	8	NO	NO	SI	SI
• Comercio Gr=19	0	12	0	0	12	NO	SI	NO	SI
•Contaminación acústica Gr=55	8	1	7	5	21	SI	SI	SI	SI
• Espacio Peatonal Gr=52	0	9	0	0	9	NO	NO	SI	SI
• Estructura Urbana Gr=40	4	1	5	4	14	SI	SI	SI	SI
• Fuente móviles urbanas Gr=46	5	2	7	5	19	SI	SI	NO	SI
• Fuentes Emisoras Gr=55	5	1	7	6	19	SI	SI	SI	SI
• Lugar Gr=45	0	11	1	0	12	NO	SI	NO	SI
• Nivel sonoro Gr=55	8	1	10	8	27	SI	SI	NO	SI
• No convencional Gr=39	0	12	0	0	12	NO	SI	NO	SI
• Sonido Gr=55	8	1	10	8	27	SI	SI	SI	SI
• Tipos de vías Gr=23	4	0	4	4	12	NO	SI	NO	SI
• Uso Gr=55	0	9	0	0	9	NO	NO	SI	SI
Totales	42	75	51	40	208				

Nota. Procesado en el software ATLAS ti 9, 2022

Anexo 4. Entrevista



ENTREVISTA:

Buenas Noches, es un placer saludarla a usted Mg. Laura Lozada Acosta y presentarle la lista de preguntas que me ayudarían a esclarecer unos puntos de mi investigación.

PREGUNTAS:

1. ¿Qué opina con respecto de la apropiación del espacio público? Ya que en su artículo analiza casos sobre el ámbito de la gestión de los espacios públicos
2. Que opina usted de sobre los proyectos que inicialmente fueron pensados para un fin y luego son usados para proyectos informales.
3. ¿Por qué los espacios públicos son afectados por los comercios ambulatorios?
4. ¿Considera usted que la apropiación por comercio informal, autos y equipamientos urbanos generan efectos negativos para los ciudadanos?
5. ¿Usted cree que la apropiación por el comercio informal provoca contaminación acústica?
6. ¿Por qué las personas sienten inseguridad en los espacios públicos?

ENTREVISTADOR: Rebaza Melgarejo Leslie – Ugarte Gil Mishelle – Universidad Cesar Vallejo.

Anexo 5. Entrevista



ENTREVISTA:

Buenas Noches, es un placer saludarlo a usted Mg. Celso Llimpe Quintanilla, presentare la lista de preguntas que me ayudarían a esclarecer unos puntos de mi investigación.

PREGUNTAS:

1. ¿Nos podría explicar cuál es el análisis de la contaminación sonora que realizaron en el distrito de san isidro?
2. ¿Crees que el ruido es tenido en cuenta lo suficiente para las autoridades que pueden hacer algo?
3. ¿Qué medidas podría tomar el municipio frente al ruido?
4. El ruido es considerado un agente contaminante. ¿Por qué se puede calificar como tal? ¿A partir de cuántos decibelios se puede considerar que contamina?
5. ¿Qué impacto puede tener sobre las personas la exposición a unos niveles altos de ruido?
6. ¿El ruido hasta qué punto puede afectar la vida de las personas hoy en día?

ENTREVISTADOR: Rebaza Melgarejo Leslie – Ugarte Gil Mishelle – Universidad Cesar Vallejo.

Anexo 6. Entrevista



ENTREVISTA:

Buenas Noches, es un placer saludarlo a usted Ing. Reyes Campaña Guillermo Gorky, presentare la lista de preguntas que me ayudarían a esclarecer unos puntos de mi investigación.

PREGUNTAS:

1. Nos podría explicar cuál es el proyecto de los vehículos eléctricos con sonido moderado para las personas con discapacidad visual
2. ¿A qué velocidad del vehículo se presenta el ruido?
3. ¿Qué opina con respecto del sonido que emite los vehículos?
4. ¿Usted cree que el sonido de los vehículos es contaminante?
5. ¿Por qué los autos vehículos emiten ruido nivel alto al transitar?
6. ¿El sonido que emite los vehículos es una ayuda para las personas discapacitadas o es un problema?

ENTREVISTADOR: Rebaza Melgarejo Leslie – Ugarte Gil Mishelle – Universidad Cesar Vallejo.

Anexo 7. Entrevista



ENTREVISTA:

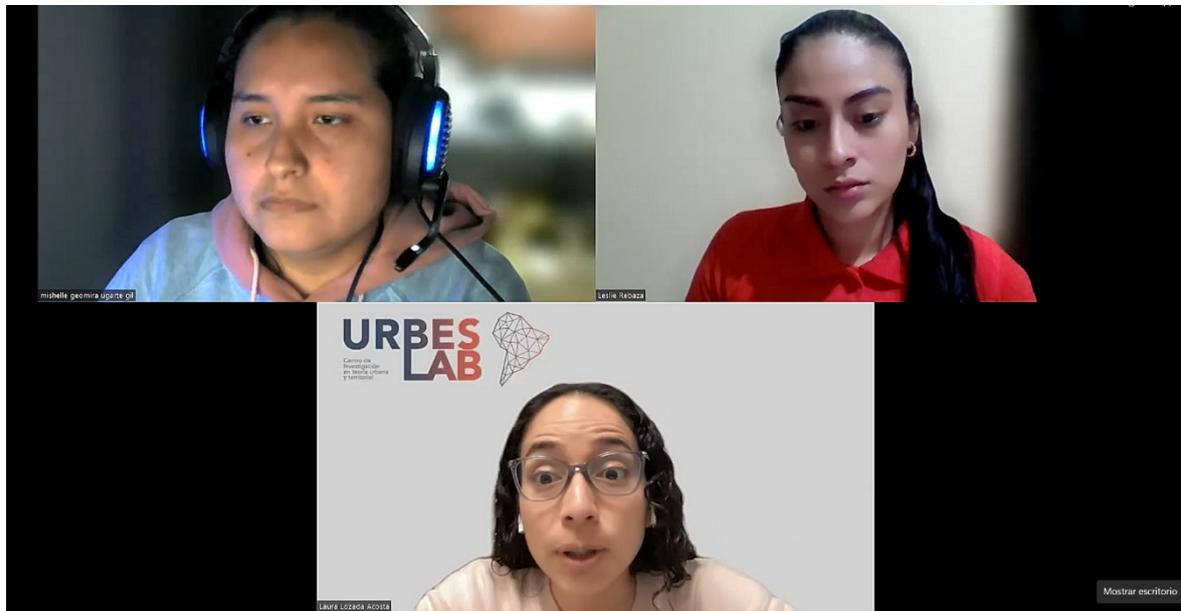
En primer lugar, es un placer saludarlo a usted Ingeniero Víctor Montesinos y presentarle la lista de preguntas que me ayudarían a esclarecer unos puntos de mi investigación. Le adjunto el video de nuestra investigación que estamos realizando por si está interesado en verlo.

PREGUNTAS:

1. El ruido es considerado un agente contaminante. ¿Por qué se puede calificar como tal? ¿A partir de cuántos decibelios se puede considerar que contamina?
2. ¿Cuál es la principal fuente de contaminación acústica?
3. ¿Cómo se mide la contaminación sonora?
4. ¿Quién controla la contaminación sonora en el Perú?
5. ¿Qué impacto puede tener sobre las personas la exposición a unos niveles altos de ruido?
6. ¿La sociedad en general no valora lo suficiente los efectos nocivos de la contaminación acústica?
7. Desde su perspectiva ¿Cuáles son las medidas más urgentes a emprender para reducir esta contaminación, que es la segunda causa de origen ambiental tras la contaminación atmosférica que provoca alteraciones en la salud?
8. ¿Existen sanciones para el exceso de ruido?

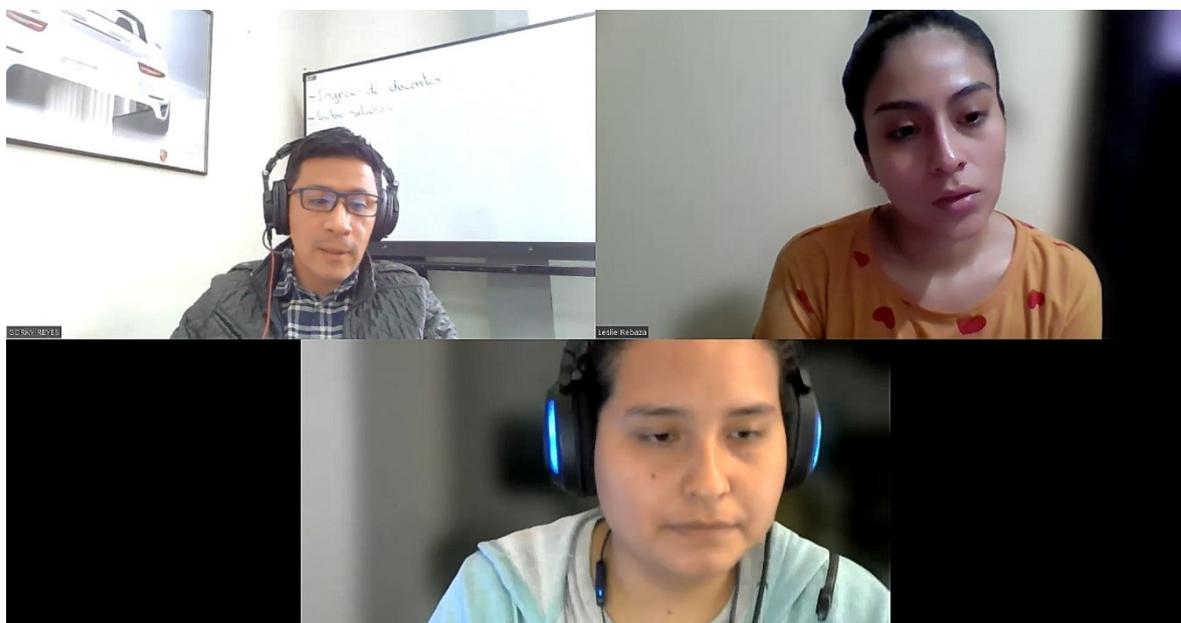
ENTREVISTADOR: Rebaza Melgarejo, Leslie Elizabeth; Ugarte Gil, Mishelle – Universidad Cesar Vallejo.

Figura 30.
Entrevista a la Mag. Laura Lozada Acosta



Nota. Entrevista realizada mediante la plataforma Zoom, 2022.

Figura 31.
Entrevista a la Dr. Reyes Campaña Guillermo Gorky.



Nota. Entrevista realizada mediante la plataforma Zoom, 2022.

Figura 32. Entrevista a la Dr. Celso Llimpe Quintanilla



Nota. Entrevista realizada mediante la plataforma Zoom, 2022.

Figura 33. Entrevista a la Ing. Víctor Montesinos



Nota. Entrevista realizada mediante la plataforma Zoom, 2022.

Variable: Contaminación acústica

Figura 34.

Ficha de observación 01 Contaminación acústica

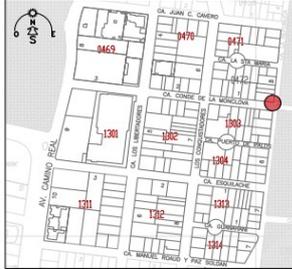
<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 01</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (EXTERNA)</p>		
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>FOTOGRAFÍA 1</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>FOTOGRAFÍA 2</p> </div> </div>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>El paisaje sonoro presente en este punto, su principal fuente de sonidos a las 18:50 pm a 19:14 pm son por el tránsito rodado, sonido del claxon, circulación constante de motos deliverys así como motos lineales particulares , autos con música en alto volumen, autos particulares en velocidad, el sonido de las llantas por el freno, voces de peatones conversando, sonidos de motor de camiones de carga, presencia de taxis , autobuses públicos .Además presenciamos, el sonido provocado por la sirena de carro de los serenazgos, motos eléctricas con el sonido del motor, camiones de carga, el sonido de la campana de las bicicletas, autos particulares a velocidad, autobuses (corredores), autos en mal estado en tránsito. Se observa que esta es una de las avenidas principales con alto tránsito vehicular, por esta razón la presencia alta de vehículos como de peatones, al estar al lado de un campo deportivo este aumenta más la circulación de vehículos los cuales muchos de ellos son los que ingresan a este.</p>		

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 35.

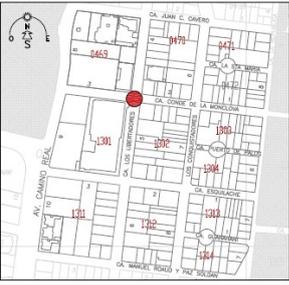
Ficha de observación 02 Contaminación acústica

<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 02</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (EXTERNA)</p>		
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>FOTOGRAFÍA 1</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>FOTOGRAFÍA 2</p> </div> </div>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>El paisaje sonoro presente en este punto, su principal fuente de sonidos a las 18:03pm a 18:33pm son por el tránsito rodado, sonido del claxon, circulación constante de motos deliverys así como motos lineales particulares , autobuses de servicio público, autos con música en alto volumen, autos particulares en velocidad, camiones de carga pesada, camionetas de serenazgo con sirena, voces de peatones conversando, presencia de taxis , auto en freno por rompemuelle . Presenciamos ,el sonido provocado por la sirena de motos de los serenazgos, motos eléctricas con el sonido del motor, alarma de autos , sonidos de aves , personas riendose , autos en velocidad , motor de camiones de carga , ruido de las llantas por el mal estado de las pistas , campana de bicicleta, motos con música alto volumen . Se observa que esta es una de las avenidas con alto tránsito vehicular, por esta razón la presencia alta de vehículos como de peatones,, al estar al lado de un parque este aumenta más la circulación de vehículos los cuales muchos de ellos son los que ingresan a este.</p>		

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Nota. Elaboración propia, 2022.

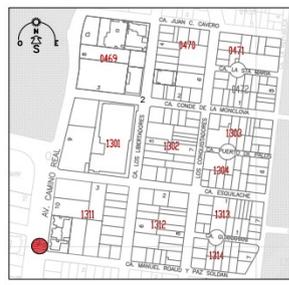
Figura 36.
Ficha de observación 03 Contaminación acústica

<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 03</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (INTERNA)</p>		 <p>DIRECCIÓN: Av. Conde Monclova con Ca. Los Libertadores</p> <p>FECHA: 30 DE SETIEMBRE DEL 2022</p> <p>OBSERVADORAS: Rebaza, Leslie Ugarte, Mishelle</p> <p>HORA DE INICIO: 17:11 p.m. HORA DE FIN: 18:41p.m.</p> <p>OBSERVACIÓN: Se observa dos fotografías, en la primera veremos el punto a estudiar ubicado en el centro de la supermanzana y en la segunda el instrumento(sonómetro) instalado para la medición del paisaje sonoro con los incidentes ocurridos.</p>
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>FOTOGRAFÍA 1 (Observación propia) FOTOGRAFÍA 2 (Observación propia)</p>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>De acuerdo a lo observado en campo, se pudo determinar que es una zona pacífica y serena, sin embargo, había distintos sonidos que rompien con la tranquilidad del lugar. A partir de las 17:11 pm a 18:41 pm presenciamos, sonido de motor de autos particulares, moto en freno por el cruce de avenida (como va en velocidad al frenar ocasiona ruido), freno de autos, claxon de los autos, motos con música alta, motos deliverys, sonidos de las llantas por el mal estado de las pistas. Observamos, uso innecesario del claxon de autos para poder pasar, autos con sonido para estacionarse en zonas comerciales, motos de serenazgo con el sonido de la sirena, motos en velocidad, autos en velocidad, campana de bicicleta, voces de peatones.</p>		

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 37.
Ficha de observación 04 Contaminación acústica

<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 04</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (EXTERNA)</p>		 <p>DIRECCIÓN: Av. Camino real con Manuel Roud y Paz Soldán</p> <p>FECHA: 30 DE SETIEMBRE DEL 2022</p> <p>OBSERVADORAS: Rebaza, Leslie Ugarte, Mishelle</p> <p>HORA DE INICIO: 17:38 p.m. HORA DE FIN: 18:03p.m.</p> <p>OBSERVACIÓN: Se observa dos fotografías, en la primera veremos el punto a estudiar ubicado cerca al centro cultural Pucp y en la segunda el instrumento(sonómetro) instalado para la medición del paisaje sonoro con los incidentes ocurridos.</p>
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>FOTOGRAFÍA 1 (Observación propia) FOTOGRAFÍA 2 (Observación propia)</p>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>De acuerdo a lo observado en campo, se pudo determinar que es una zona con flujo vehicular. A partir de las horas 17:38 p.m. a 18:03 p.m. se visualiza la cantidad de autos que pasan frente al centro cultural, en la intersección de calles transitaban los vehículos particulares, los cuales se estacionaban en la vía, el paso de camiones de carga y motocicletas particulares. El tránsito de peatones como de ciclistas es recurrente en estas calles. Se percibió el sonido que proviene del centro cultural, personas hablando, motos con el tubo de escape abierto generando ruido, velocidades de autos, motor de camión de carga mediana, motos deliverys, motos de serenazgo con sonido de su sirena, sonido proveniente del tráfico, carros desacelerando.</p>		

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 38.
Ficha de observación 05 Contaminación acústica

<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 05</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (EXTERNA)</p>		
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>FOTOGRAFÍA 1 <small>(Elaboración propia)</small></p> </div> <div style="flex: 1;"> <p>FOTOGRAFÍA 2 <small>(Elaboración propia)</small></p> </div> </div>		
<p>DIRECCIÓN: Ca.Manuel Roaud y Paz Soldan y Av. Los Conquistadores</p> <p>FECHA: 30 DE SETIEMBRE DEL 2022</p> <p>OBSERVADORAS: Rebaza, Leslie Ugarte, Mishelle</p> <p>HORA DE INICIO: 17:16 p.m. HORA DE FIN: 17:46p.m.</p> <p>OBSERVACIÓN: Se observa dos fotografías, en la primera veremos el punto a estudiar ubicado en una av. comercial y en la segunda el instrumento(sonómetro) instalado para la medición del paisaje sonoro con los incidentes ocurridos.</p>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>El paisaje sonoro presente en este punto, su principal fuente de sonidos a las 17:15 pm a 17:46 pm son por el tránsito rodado, sonido del claxon, autos con música en alto volumen , circulación constante de motos deliverys así como motos lineales particulares , autobuses de servicio público, sonido de las llantas por el freno que hacen al parar en el semáforo, autos particulares en velocidad, camiones de carga pesada, camionetas de policía con sirena, voces de peatones conversando, presencia de taxis . Presenciamos ,el sonido provocado por la sirena de carro de los serenazgos, motos eléctricas con el sonido del motor, alarma de autos , sonidos de aves , personas riéndose , autos en velocidad, autobuses públicos. Se observa que esta es una de las avenidas principales con alto tránsito vehicular, por esta razón la presencia alta de vehículos como de peatones, al estar en un sitio comercial este aumenta más la circulación de vehículos los cuales muchos de ellos son los que ingresan a estos lugares.</p>		

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 39.
Ficha de observación 06 Contaminación acústica

<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 06</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (EXTERNA)</p>		
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>FOTOGRAFÍA 1 <small>(Elaboración propia)</small></p> </div> <div style="flex: 1;"> <p>FOTOGRAFÍA 2 <small>(Elaboración propia)</small></p> </div> </div>		
<p>DIRECCIÓN: Ca.Juan C. Cavero y Los conquistadores</p> <p>FECHA: 30 DE SETIEMBRE DEL 2022</p> <p>OBSERVADORAS: Rebaza, Leslie Ugarte, Mishelle</p> <p>HORA DE INICIO: 17:52 p.m. HORA DE FIN: 18:16p.m.</p> <p>OBSERVACIÓN: Se observa dos fotografías, en la primera veremos el punto a estudiar ubicado en una av. comercial y en la segunda el instrumento(sonómetro app) instalado para la medición del paisaje sonoro con los incidentes ocurridos.</p>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>El paisaje sonoro presenta en este punto, su principal fuente de sonidos a las 17:52pm a 18:16pm son por el tránsito rodado, sonido del claxon, el sonido de la alarma de los autos al retroceder , motos aceleradas , autos con música , sonido de llantas autos al girar , bicicletas , autos acelerados . Se observa que esta es una de las avenidas con tránsito vehicular medio , por esta razón la presencia alta de vehículos como de peatones,, al estar en una zona comercial este aumenta más la circulación de vehículos los cuales muchos de ellos son los que ingresan a este.</p>		

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Nota. Elaboración propia, 2022.

Variable: Apropiación de espacio peatonal

Figura 40.

Ficha de observación 01 Apropiación de espacio peatonal.

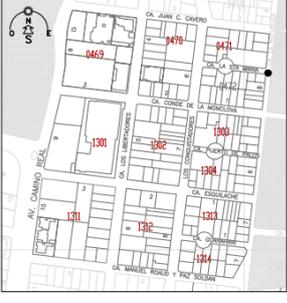
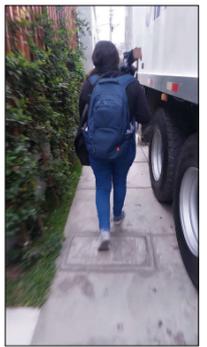
<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 01</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (INTERIOR)</p>		
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>NOTA:Elaboración propia</p>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>De acuerdo a lo observado en campo existe apropiación , sin embargo, también existe puntos en la zona donde impiden el paso del peatón como las 2 imágenes que logramos percibir en diferentes horas, donde podemos visualizar en la primera imagen un vehículo mal estacionado generando que las personas tengan que transitar al rededor del auto para llegar a su destino así mismo, se encontró más temprano un triciclo estacionado impidiendo que las personas transiten con carritos para bebés, con animales e ingreso a la vivienda ya que se encuentra estacionado frete a una cochera generando un difícil acceso como también, pasa con los mobiliarios urbanos e incluso el comercio informal generan el difícil paso peatonal.</p>		
		<p>DIRECCIÓN: Ca. Conde de la Monclova</p> <p>FECHA: 09 DE SETIEMBRE DEL 2022</p> <p>HORA DE INICIO: 7:46 p.m.</p> <p>HORA DE FIN: 8:16 p.m.</p> <p>OBSERVACIÓN:</p> <p>Se observa dos fotografías en el mismo lugar generadas en diferentes horas, así mismo, el punto a estudiar esta ubicado frente a un edificio multifamiliar donde transita constantemente los peatones.</p>

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Nota. Elaboración propia, 2022.

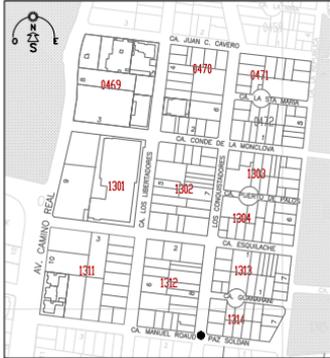
Figura 41.

Ficha de observación 02 Apropiación de espacio peatonal.

<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 02</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (EXTERIOR)</p>		
<p>FOTOGRAFÍA</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>NOTA:Elaboración propia</p>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>De acuerdo a lo estudiado en campo, se pudo observar que la supermanzana el olivar se encuentra constituida por áreas residenciales, comercio y áreas verdes donde, pudimos encontrar diversos vehículos circulando constantemente, sin embargo, analizaremos el punto 2 de la zona de estudio que de hecho se encuentra apropiado por autos que impiden el paso del peatón como, las dos imágenes que podemos percibir en diferentes horas donde, podemos visualizar en la primera imagen un vehículo mal estacionado generando que las personas no podrían transitar con facilidad para llegar a su destino así mismo, en la segunda imagen podemos observar que un camión de mudanza se encuentra apropiando el espacio peatonal impidiendo que las personas transiten con carritos para bebés, con animales e ingreso a su vivienda ya que se encuentra estacionado frete a una cochera generando un difícil acceso así mismo, pasa con los mobiliarios urbanos e incluso el comercio informal generan el difícil paso peatonal.</p>		
		<p>DIRECCIÓN: Ca. La Santa Maria con Ca. La Republica</p> <p>FECHA: 30 DE SETIEMBRE DEL 2022</p> <p>HORA DE INICIO: 5:35 p.m.</p> <p>HORA DE FIN: 6:06 p.m.</p> <p>OBSERVACIÓN:</p> <p>Se observa dos fotografías en el mismo lugar generadas en diferentes horas, así mismo, el punto a estudiar esta ubicado frente a viviendas donde transita constantemente los peatones.</p>

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

Figura 42.
Ficha de observación 03 Apropiación de espacio peatonal.

<p>FICHA DE OBSERVACIÓN 03</p> <p>TEMA : HUMANIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS</p> <p>SUJETO DE OBSERVACIÓN: CALLE (EXTERIOR)</p>		
<p>FOTOGRAFIA</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>NOTA: Elaboración propia</p>		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>De acuerdo a lo estudiado en campo, se pudo observar que siendo una avenida muy concurrida existe apropiación de vehículos como motos y autos, sin embargo, existe puntos en la zona de estudio donde impiden el paso del peatón como las 2 imágenes que podemos percibir, donde podemos visualizar en la primera imagen de un peatón estacionando su vehículo de dos ruedas en plena vía peatonal quitándole el paso a las personas ya que, existe comercio en la avenida Los conquistadores por lo cual, las personas transitan constantemente así mismo, en la segunda imagen se encontró un vehículo donde se mantuvo estacionado por un largo tiempo con la puerta abierta impidiendo el paso las personas que transitan con carriolas para bebés, con animales e ingreso a la vivienda ya que se encuentra estacionado frente a una cochera generando un difícil acceso peatonal.</p>		

Leslie Rebaza Melgarejo - Ugarte Gil, Mishelle

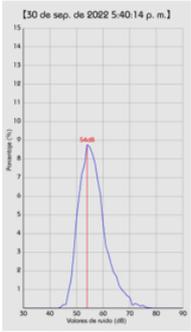
Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 43.
Ficha de medición: Punto 1 “Contaminación acústica”

PARÁMETRO	UNIDAD DE MEDIDA	MÉTODO	DESCRIPCIÓN	Evidencia	Promedio	dB mínimo	dB máximo			
Niveles de ruido	LAeqT	Automático	CODIGO DE ESTACIÓN: P1: PUNTO 1		68.6	42	82			
			FECHA: 30/09/2022							
			HORA DE INICIO: 18:50 PM					DURACIÓN: 20 MINUTOS		
			HORA DE FINAL: 19:10 PM							
			PROCEDENCIA: Intersección de av. Camino real y av. Juan C.Cavero							
			Equipo de medición: Sonómetro app calibrado, trípode							
			COORDENADAS: E: -12.101825 m.s.n.m. N: -77.038389 m.s.n.m.							
			FUENTE DE RUIDO: Vehicular (vehículos particulares, motos lineales deliverys)							
			INTERPRETACIÓN El nivel sonoro mínimo que se percibió con nuestro instrumento fue de 42 dB, mientras el máximo fue de 82 dB. El sonido constante que se mantuvo fue de 68.6.							

Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 44.
Ficha de medición: Punto 3 “Contaminación acústica”

PARÁMETRO	UNIDAD DE MEDIDA	MÉTODO	DESCRIPCIÓN	Evidencia	Promedio	dB mínimo	dB máximo			
Niveles de ruido	LAeqT	Automático	CODIGO DE ESTACIÓN: P3: PUNTO 3		54	49	86			
			FECHA: 30/09/2022							
			HORA DE INICIO: 17:21 PM					DURACIÓN: 20 MINUTOS		
			HORA DE FINAL: 17:41 PM							
			PROCEDENCIA: Conde Monclova con Ca. Los libertadores							
			Equipo de medición: Sonómetro app calibrado, trípode							
			COORDENADAS: E: -12.10297, m.s.n.m. N: -77.03760 m.s.n.m.							
			FUENTE DE RUIDO: Vehicular (vehículos particulares, motos lineales deliverys, taxis, buses,							
			INTERPRETACIÓN El nivel sonoro mínimo que se percibió con nuestro instrumento fue de 49 dB, mientras el máximo fue de 86dB. El sonido constante que se mantuvo fue de 54 dB.							

Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 45.
Ficha de medición: Punto 4 “Contaminación acústica”

PARÁMETRO	UNIDAD DE MEDIDA	MÉTODO	DESCRIPCIÓN	Evidencia	Promedio	dB mínimo	dB máximo							
Niveles de ruido	LAeqT	Automático	CODIGO DE ESTACIÓN:	P4: PUNTO 4		81.4	72	87						
			FECHA:	30/09/2022										
			HORA DE INICIO:	17:38 PM					DURACIÓN:	20 MINUTOS				
			HORA DE FINAL:	18:03 PM										
			PROCEDENCIA:	Av. Camino real con Manuel Roaud y Paz Soldán										
			Equipo de medición:	Sonómetro app calibrado, trípode										
			COORDENADAS:	E: 12.1048321, m.s.n.m. N: 77.0389975 m.s.n.m.										
			FUENTE DE RUIDO :	Vehicular (vehículos particulares, motos lineales deliverys, taxis, buses)										
			INTERPRETACIÓN El nivel sonoro mínimo que se percibió con nuestro instrumento fue de 72 dB, mientras el máximo fue de 87dB. El sonido constante que se mantuvo fue de 81.4 dB.											

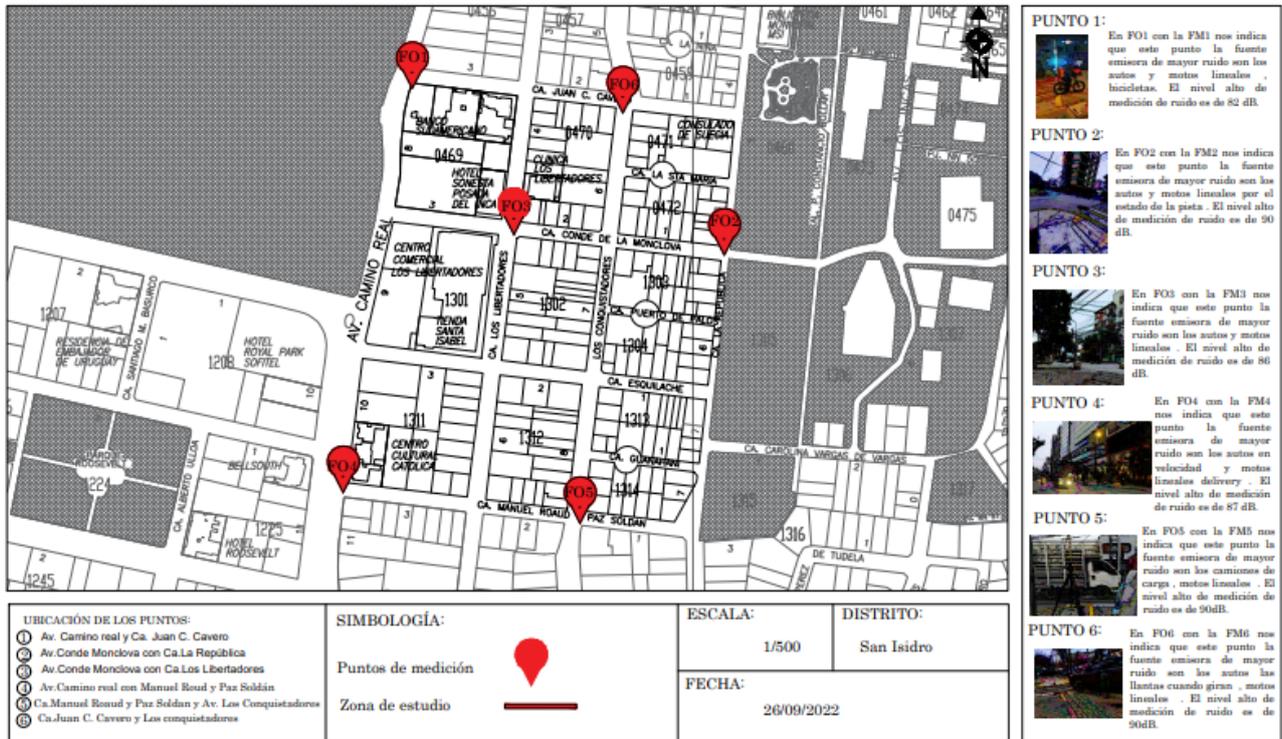
Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 46.
Ficha de medición: Punto 5 “Contaminación acústica”

PARÁMETRO	UNIDAD DE MEDIDA	MÉTODO	DESCRIPCIÓN	Evidencia	Promedio	dB mínimo	dB máximo							
Niveles de ruido	LAeqT	Automático	CODIGO DE ESTACIÓN:	P5: PUNTO 5		75.7	57	90						
			FECHA:	30/09/2022										
			HORA DE INICIO:	17:26 PM					DURACIÓN:	20 MINUTOS				
			HORA DE FINAL:	17:46 PM										
			PROCEDENCIA:	Manuel Roaud y Paz Soldán con Ca. Los Conquistadores										
			Equipo de medición:	Sonómetro app calibrado, trípode										
			COORDENADAS:	E: m.s.n.m. N: m.s.n.m.										
			FUENTE DE RUIDO :	Vehicular (vehículos particulares, motos lineales deliverys, moto de serenazgo con sirena, buses, camiones de carga)										
			INTERPRETACIÓN El nivel sonoro mínimo que se percibió con nuestro instrumento fue de 57 dB, mientras el máximo fue de 90 dB. El sonido constante que se mantuvo fue de 75.7 dB.											

Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 47.
Mapeo: Ficha de campo Contaminación acústica



Nota. Elaboración propia, 2022.

Figura 48.
Instrumento de la encuesta. Formulario Google Form

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022

El presente instrumento forma parte del trabajo de investigación titulada: contaminación acústica y apropiación del espacio peatonal en el distrito de San Isidro, Lima 2022. La información es de carácter confidencial y reservado, ya que los resultados serán manejados para la investigación. Agradecemos anticipadamente su colaboración.

Irebazame30@ucvvirtual.edu.pe (no compartidos)
[Cambiar de cuenta](#)

*Obligatorio

Edad: *

15 años a 24 años

24 años a 34 años

34 años a 44 años

44 años a 50 años

50 años a más

Sexo:

Mujer

Hombre

Nivel académico

sin nivel / inicial

primaria

secundaria

superior no universitario

superior universitario

post grado

RESIDENTE

¿vives en el distrito de San Isidro? *

Si

No

¿Vives en el sector 3? *

Si

No

Atrás Siguiente Página 2 de 4 Borrar formulario

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

En esta sección queremos conocer tu opinión sobre el ruido percibe en tu sector

En que horario del día percibo mayor cantidad de ruido

- 6:00 am a 8:00 am
- 8:00 am a 10:00 am
- 5:00 pm a 6:00 pm
- 8:00 pm a 10:00 pm
- 12:00 am a 2:00 am

Respecto al ruido de tránsito vehicular, el horario en que se produce la molestia (MARQUE SÓLO UNA ALTERNATIVA)

- Durante el día
- Durante la noche
- En ambos horarios
- No hay molestias
- Ninguna de las anteriores

El nivel de ruido que percibo del tráfico vehicular

- Bajo
- Moderado
- Alto
- Muy alto
- Ninguna las anteriores

Respecto al ruido distinto al tráfico vehicular, la principal fuente que me provoca molestia es

- Lugares de diversión(discotecas, casinos, etc)
- Obras de construcción
- Lugares de esparcimiento(estadios, centros deportivos, etc)
- Otras instituciones(centros educativos, etc)
- Vecindario (voces, fiestas, etc)

Respecto a la pregunta anterior, en que horario del día percibo mayor cantidad de ruido

- 6:00 am a 8:00 am
- 8:00 am a 10:00 am
- 5:00 pm a 6:00 pm
- 8:00 pm a 10:00 pm
- 12:00 am a 2:00 am

Que consecuencias genera el ruido en mi salud

- Incomodidad
- Estrés
- Falta de concentración
- Falta de sueño
- Ninguna de las anteriores

La principal actividad comercial generadora de ruido en mi zona es

- Comercio zonal(mercado zonal o local)
- Comercio vecinal(bodegas,etc.)
- Comercio ambulatorio(carretileros,etc.)
- Todas las anteriores
- Ninguna de las anteriores

Es una fuente generadora de ruido alto la construcción de

- Edificaciones Privadas
- Proyectos públicos
- Construcciones informales
- Todas las anteriores
- Ninguna de las anteriores

Utilizo audífonos para evitar el ruido del ambiente externo

- Muy frecuente
- Frecuente
- Ocasionalmente
- Casi nunca
- Nunca

APROPIACIÓN DE ESPACIO PEATONAL

En esta sección queremos conocer tu opinión sobre la apropiación de los espacios peatonales que se visualizan en tu sector



Percibo que los vehículos respetan el espacio peatonal

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- indiferente
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

Pienso que los postes, cabinas telefónicas y tachos de basura obstaculizan el libre paso

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

Percibo que el comercio informal influye en la apropiación

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

Los lugares como las aceras, plazas o áreas verdes son apropiados

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- indiferente
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

Siente seguridad al transitar por los espacios peatonales

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- indiferente
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

Puedo caminar fácilmente por los espacios peatonales

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- indiferente
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

Estás de acuerdo que no se puede transitar por la apropiación de espacios peatonales

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- indiferente
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

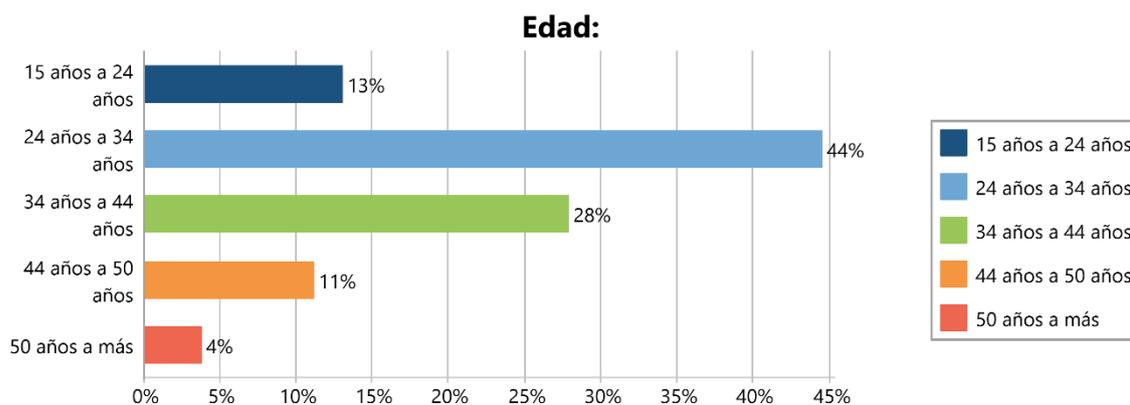
Estás de acuerdo que los estacionamientos son un tipo de apropiación de uso no convencional

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

El espacio peatonal es un lugar que elegirías para socializar.

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

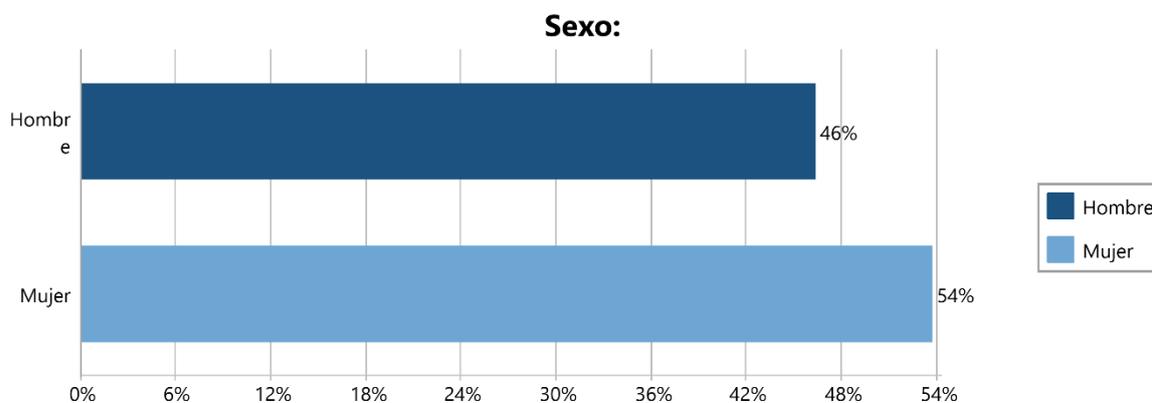
Figura 49.
Datos generales, Edad



Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Como datos generales se identificó que la mayor parte de la población participante se encuentra en un rango de 24 a 34 años así también entre 34 y 44 años

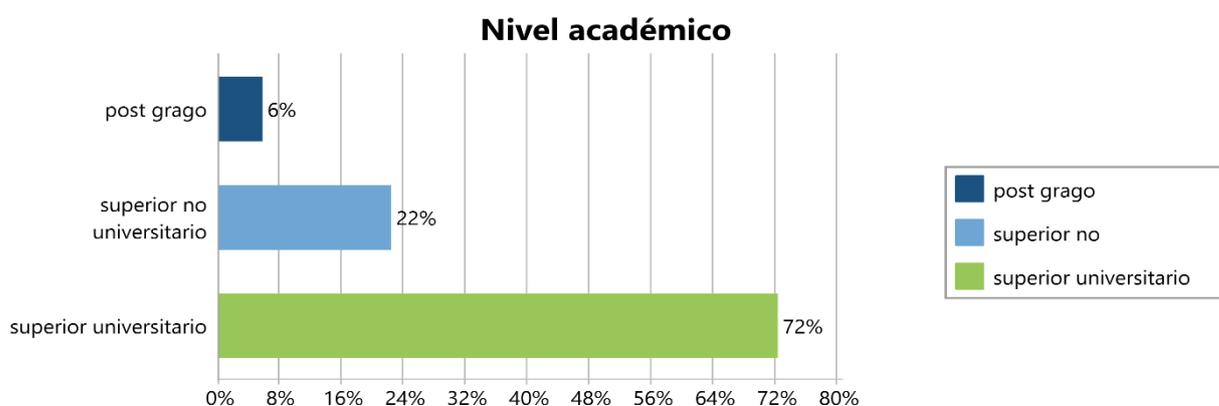
Figura 50.
Datos generales, Sexo



Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

Los participantes estuvieron conformados por mujeres en un 54% y hombres en un 46%.

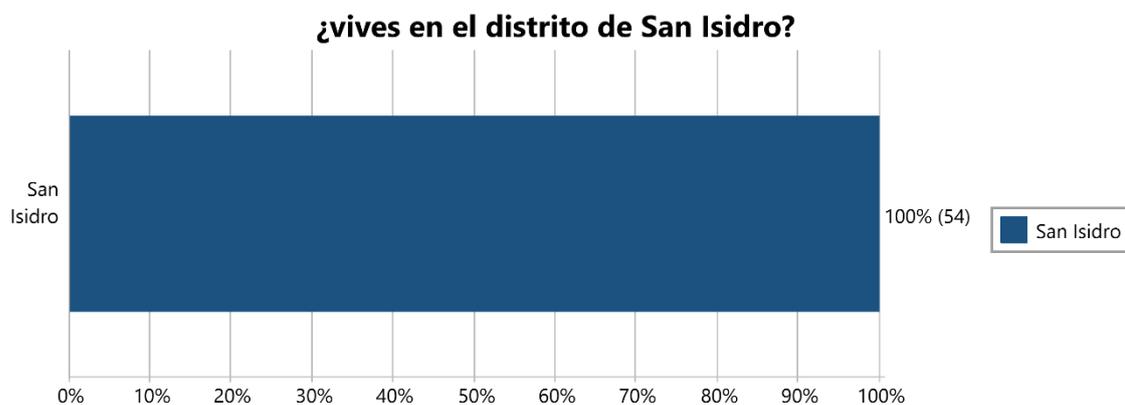
Figura 51.
Datos generales, Nivel Académico



Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

En cuanto al nivel académico se muestra que todos los participantes han logrado estudios superiores por lo que se infiere que su formación académica los incentiva a mantenerse al día en los conocimientos de contaminación acústica y apropiación de espacios peatonales.

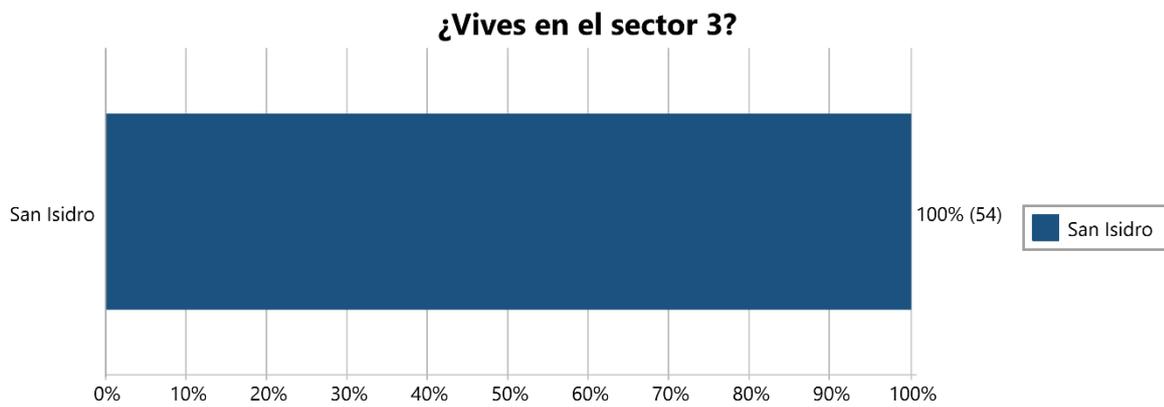
Figura 52.
Datos generales, Vivo en el distrito de San Isidro



Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

En cuanto a los residentes de San Isidro el 100 % de los encuestados viven en el distrito.

Figura 53.
Datos generales, Vivo en el Sector 3 del distrito de San Isidro



Nota. Procesado en el software MAXQDA, 2022.

En cuanto a los residentes de San Isidro el 100 % de los encuestados viven en el distrito.

Figura 54.
Reflexión de los resultados

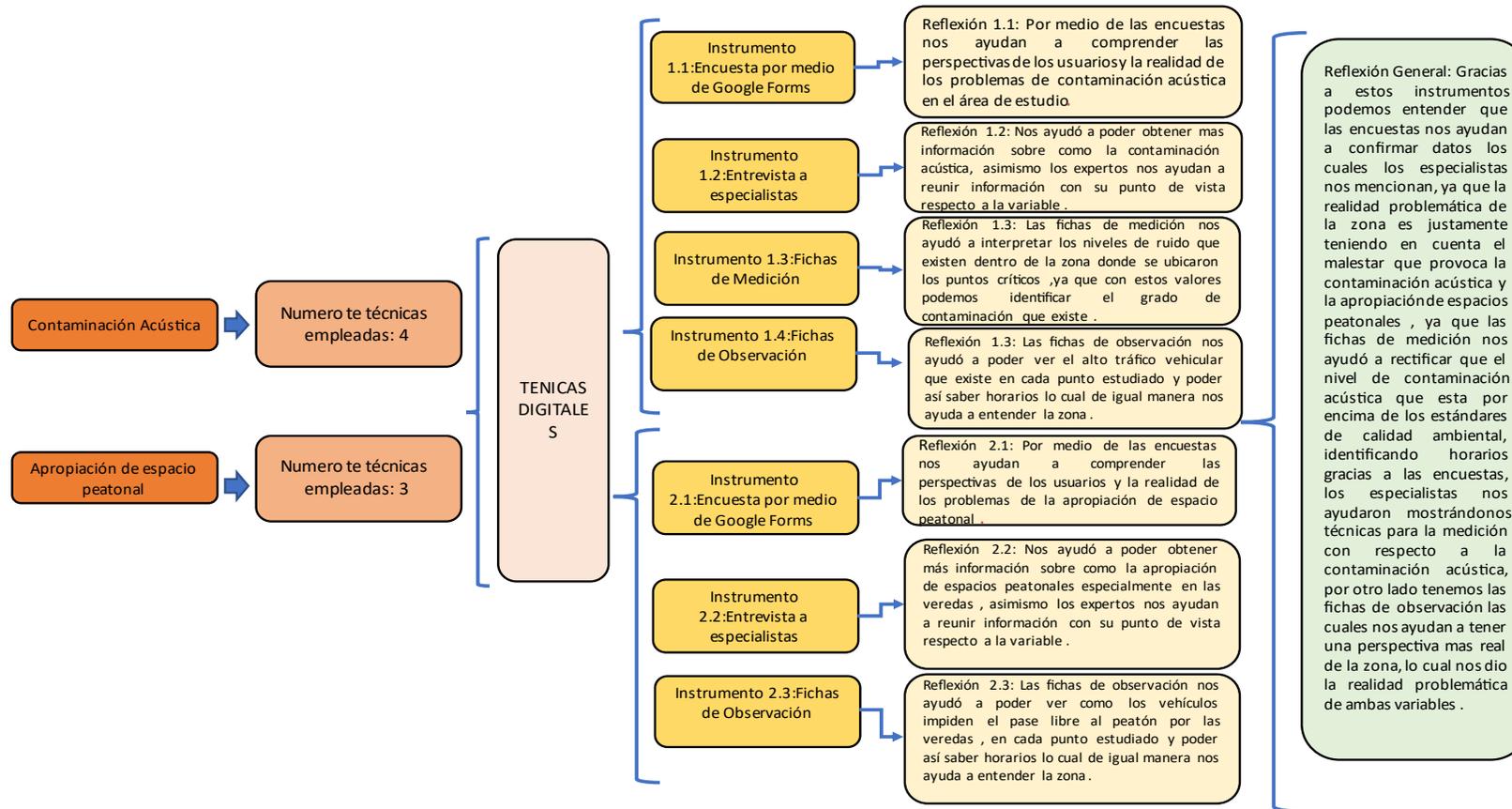


Dr. Henry Daniel Lazarte Reátegui
2/11/2022

Caso 1: Cuando cada una de las variables emplean técnicas diferentes.
Caso 2: Cuando las dos variables emplean las mismas técnicas.

Figura 55.

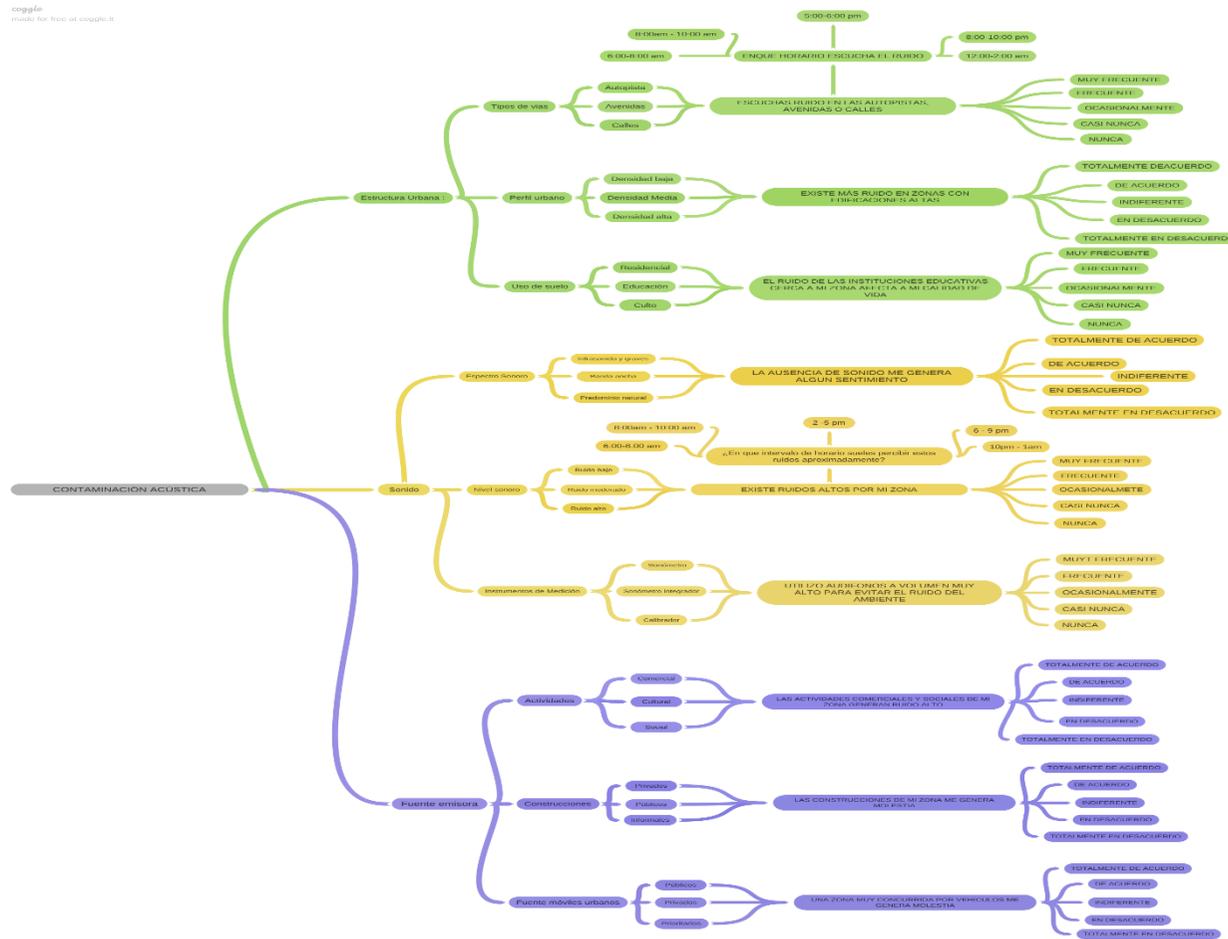
Reflexión de los resultados de contaminación acústica y Apropiación del espacio público



Nota: Elaboración propia, 2022.

Figura 57.

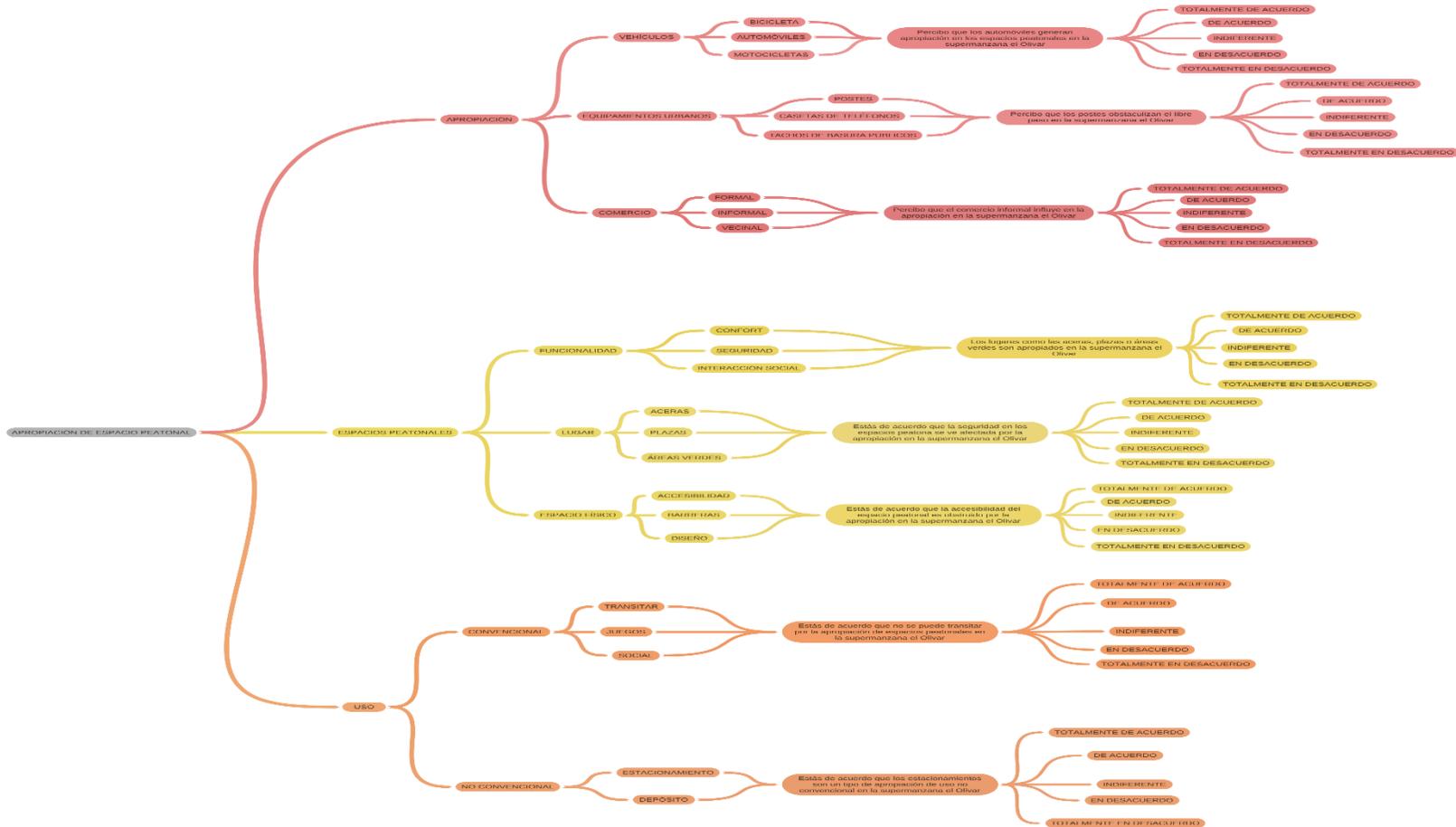
Mapa semántico de cuestionario coogle



Nota: Elaboración propia, 2022.

Figura 58.

Mapa semántico de cuestionario coogle



Nota: Elaboración propia, 2022.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, LAZARTE REATEGUI HENRY DANIEL, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "DESHUMANIZACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO:

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y APROPIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022.", cuyos autores son UGARTE GIL MISHALLE GEOMIRA, REBAZA MELGAREJO LESLIE ELIZABETH, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 21.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 03 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
LAZARTE REATEGUI HENRY DANIEL DNI: 16783808 ORCID: 0000-0002-9455-1094	Firmado electrónicamente por: HLAZARTE el 03-12- 2022 21:56:14

Código documento Trilce: TRI - 0469794