



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

**Componentes del plan de movilidad urbana sostenible en los
espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.**

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

AUTORA:

Rojas Toledo, Alison Samanta (orcid.org/0000-0003-1784-7104)

ASESORES:

Mg. Torres Vanegas, Magdiel (orcid.org/0000-0002-7913-214X)

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

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

TRUJILLO – PERÚ

2023

DEDICATORIA

A la memoria de mi abuelo Leonidas, quien con su sabiduría y bondad sigue guiándome en cada paso que doy, tus enseñanzas continúan siendo mi guía en este camino de la vida.

Y a mi querida abuela Dionicia, un faro de luz y amor que sigue iluminando mi camino. Tu presencia es un regalo invaluable, que junto a tu ternura y fortaleza son la inspiración constante de mi vida.

AGRADECIMIENTO

El principal agradecimiento a Dios, quien me ha guiado y me ha dado la fortaleza para seguir adelante.

A mis padres y a mi hermano por su estímulo constante y su apoyo incondicional.

Y a todas las personas que de una u otra forma me apoyaron en la realización de este trabajo.



Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, TORRES VANEGAS MAGDIEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "Componentes del plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.", cuyo autor es ROJAS TOLEDO ALISON SAMANTA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

TRUJILLO, 27 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
TORRES VANEGAS MAGDIEL CARNET EXT.: 000857681 ORCID: 0000-0002-7913-214X	Firmado electrónicamente por: MGTORRESV el 03- 08-2023 09:48:46

Código documento Trilce: TRI - 0623865



**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, ROJAS TOLEDO ALISON SAMANTA estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Componentes del plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
ALISON SAMANTA ROJAS TOLEDO DNI: 72617673 ORCID: 0000-0003-1784-7104	Firmado electrónicamente por: RTOLEDOA el 27-07- 2023 21:03:51

Código documento Trilce: TRI - 0623882

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Declaratoria de autenticidad del asesor	iv
Declaratoria de autenticidad del autor	v
Índice de contenidos.....	vi
Índice de tablas	vii
Índice de gráficos y figuras.....	viii
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA	26
3.1. Tipo y diseño de investigación	26
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización	27
3.3. Escenario de estudio	31
3.4. Participantes	32
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	34
3.6. Procedimientos	37
3.7. Rigor científico	38
3.8. Método de análisis de la información	40
3.9. Aspectos éticos.....	42
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	43
V. CONCLUSIONES.....	105
VI. RECOMENDACIONES	108
REFERENCIAS:.....	109
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Participantes de la entrevista	34
Tabla 2: Triangulación entre objetivos, técnicas e instrumentos	35
Tabla 3: Validez de los instrumentos.....	40
Tabla 4: Resultados de las entrevistas en la subcategoría planificación vial	44
Tabla 5: Resultados de las entrevistas en la subcategoría accesibilidad vial	48
Tabla 6: Resultados de las entrevistas en la subcategoría tipos de transporte....	53
Tabla 7: Resultados de las entrevistas en la subcategoría infraestructura vial. ...	57
Tabla 8: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de seguridad vial.	61
Tabla 9: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de espacios recreativos.	66
Tabla 10: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de arte y cultura.....	70
Tabla 11: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de mobiliario urbano.	75

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Red de las subcategorías de “Movilidad urbana sostenible”	28
Figura 2: Red de las subcategorías de “Espacios públicos”	29
Figura 3: Diagrama Sankey de las subcategorías apriorísticas.....	30
Figura 4: Escenario de estudio – Centro Histórico de Trujillo.....	31
Figura 7: Red de categorías emergentes 1	81
Figura 8: Red de categorías emergentes 2	81
Figura 9: Red de categorías emergentes 3	82
Figura 10: Red de categorías emergentes 4	83
Figura 11: Imágenes de los resultados de la 1° ficha de observación.....	85
Figura 12: Imágenes de los resultados de la 2° ficha de observación.....	86
Figura 13: Imágenes de los resultados de la 3° ficha de observación.....	87
Figura 14: Imágenes de los resultados de la 4° ficha de observación.....	89
Figura 15: Imágenes de los resultados de la 5° ficha de observación.....	91
Figura 16: Imagen de los resultados de la 6° ficha de observación.	92
Figura 17: Imagen de los resultados de la 7° ficha de observación.	93
Figura 18: Primera imagen de los resultados de la 8° ficha de observación.	94
Figura 19: Segunda imagen de los resultados de la 8° ficha de observación	95
Figura 20: Imagen de los resultados de la 9° ficha de observación.	96
Figura 21: Mapa semántico de la definición conceptual de movilidad urbana sostenible.....	103
Figura 22: Mapa semántico de la definición conceptual de espacios públicos... ..	104

RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo principal determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. La investigación es básica, el enfoque es cualitativo y se usó el diseño de investigación no experimental – fenomenológico. Se obtuvo como resultado principal que los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven los espacios públicos articulables en el Ambiente Urbano Monumental de Trujillo son: el diseño urbano inclusivo, la seguridad vial, iluminación eficiente, la infraestructura vial, el desplazamiento sostenible, los espacios recreativos, conservación del patrimonio cultural, las expresiones artísticas y el mobiliario inclusivo y flexible. Y se concluye en que la manera en la que los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos es a través de la mejora de la accesibilidad, la priorización de la movilidad peatonal, la reducción del tráfico vehicular, la generación de la continuidad vial, la contemplación de la seguridad de los usuarios, el mantenimiento regular de la infraestructura urbana y la promoción de la cultura, el arte y el patrimonio.

Palabras clave: Movilidad urbana sostenible, espacios públicos, accesibilidad, patrimonio cultural.

ABSTRACT

The main objective of this research is to determine how the components of the Sustainable Urban Mobility Plan promote the articulation of public spaces in the monumental urban environment of the city of Trujillo. The research is basic, the approach is qualitative and the non-experimental - phenomenological research design was used. The main result was that the components of the Sustainable Urban Mobility Plan that promote articulable public spaces in the Monumental Urban Environment of Trujillo are: inclusive urban design, road safety, efficient lighting, road infrastructure, sustainable displacement, recreational spaces, conservation of cultural heritage, artistic expressions and inclusive and flexible furniture. And it is concluded that the way in which the components of the Sustainable Urban Mobility Plan promote the articulation of public spaces is through the improvement of accessibility, the prioritization of pedestrian mobility, the reduction of vehicular traffic, the generation of road continuity, the contemplation of user safety, the regular maintenance of urban infrastructure and the promotion of culture, art and heritage

keywords: Sustainable urban mobility, public spaces, accessibility, cultural heritage.

I. INTRODUCCIÓN

Debido al rápido crecimiento de las ciudades, se ha generado una falta de criterio para manejar los componentes necesarios para lograr una movilidad urbana óptima que no afecte negativamente el espacio público en todo el mundo. La Organización de las Naciones Unidas (ONU, 1992) ha reconocido que es necesario abordar estos desafíos de manera más sostenible y equitativa, lo que llevó al concepto de "movilidad urbana sostenible", que se originó en la Agenda 21 adoptada en la Cumbre de la Tierra en el mismo año.

Desde entonces, se ha reconocido cada vez más que la movilidad urbana sostenible es esencial para ciudades habitables y sostenibles. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se han convertido en una herramienta importante para abordar estos desafíos, ya que permiten a las ciudades desarrollar planes integrados que aborden las necesidades de todos los usuarios de la vía pública. Además, los PMUS suelen incluir medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire en las ciudades.

Por otro lado, La ONU Hábitat (2020), afirma que en los últimos años se ha evidenciado la desigual distribución del espacio público en muchas ciudades, particularmente en los barrios pobres de los países en desarrollo donde la falta de espacios compartidos como áreas verdes, parques o juegos infantiles es notoria. Esto revela que a los espacios públicos no se les da la importancia necesaria, lo que resulta en una ausencia de efectos positivos en la reducción del estrés, el mejoramiento de la salud mental, el bienestar y el desarrollo infantil.

Serrano (2018), refiere que esta situación, crea la necesidad de cubrir los requerimientos de las diferentes configuraciones de movilidad que las sociedades reclaman para realizar sus actividades y rutinas en los diferentes entornos urbanos. En este sentido, el transitar a pie como un modo de movilidad ha sido relegado a un espacio público neutro en el actual modelo de transporte, dándole mayor importancia a los vehículos

motorizados. En consecuencia, las ciudades actuales se encuentran con esquemas de movilidad limitada que no consideran las herramientas primordiales del desarrollo urbano y los componentes que forman la vitalidad de las grandes urbes.

Canitez (2019), menciona que este es el caso de Estambul, ciudad que con una población que supera los 15 millones de habitantes, está teniendo problemas de movilidad urbana, la cuál va en rápido aumento, como la congestión crónica del tráfico vehicular, el crecimiento de la industria automotriz, la saturación de servicios de transporte público, la contaminación acústica y de la atmósfera a pesar de las grandes inversiones en infraestructuras, tales como nuevas líneas de metro y tranvía, y los nuevos sistemas de Autobús de Tránsito Rápido (BRT).

Ortúzar (2019) manifiesta que el aumento de la población como el del nivel de vida se generan en paralelo y esto produce una serie de fenómenos tales como el aumento de precios de las viviendas en los centros de las ciudades, lo que origina una tendencia de los habitantes locales a migrar a las afueras; lo que a su vez fuerza a estas personas a trasladarse a distancias lejanas por lo cual optan por adquirir más vehículos privados; ello conlleva a la congestión vehicular en la ciudad, lo cual afecta directamente de forma negativa al transporte público, quienes se ven aún más perjudicados por la creciente población en los suburbios más desagregados espacialmente.

Estos procesos se mezclan y reducen la eficacia de los medios de transporte público, esto vuelve más atractiva la idea de adquirir un automóvil privado y reduciendo a su vez la cantidad de usuarios de transporte públicos, lo que crea un círculo vicioso de esta problemática.

En el marco nacional, Távara (2022), expone que esta situación se replica en la ciudad de Piura, en donde la desorganización y el caos son parte de las causantes que generan el abandono en el espacio público. Sumado a esto, la informalidad de los negocios constituye la pérdida de la función de los espacios de encuentro, donde a su vez se evidencia el

uso inadecuado de las veredas, calles y las plazas de su Centro Histórico, transformándolo en un área pública subutilizada, con carencias de servicios básicos y precarias condiciones de salubridad.

De igual forma e incidiendo también en la movilidad urbana específicamente de los centros históricos, Gamboa (2022), comenta que debido al centralismo de los diversos equipamientos urbanos que existen en el Centro Histórico del Cusco, tales como centros comerciales, centros gubernamentales, espacios de actividad financiera, áreas de atención a la comunidad, entre otros; crean una necesidad de que la población tenga la necesidad de recurrir a estos lugares lo cual ocasiona una gran concurrencia al centro histórico y ello trae consigo distintos tipos de sistemas de transporte privado motorizado o de carga pesada los cuales abastecen a estos establecimientos creando severos problemas de congestión y contaminación vehicular.

A nivel local, Acevedo (2022), asegura que en la ciudad de Trujillo existen áreas donde el espacio público destinado al tránsito peatonal se encuentra perjudicado debido a la mala distribución vial, esta cuestión se puede observar en la Av. Honorio Delgado, en donde no existen veredas para transitar a pie, donde las bermas centrales le dan prioridad al área verde pero no le da accesibilidad al peatón, donde existe segregación urbana, entre otras.

Calderón y Campos (2022) señalan que, debido a las diversas actividades de comercio y el déficit de oferta de estacionamientos dentro del Centro Histórico de Trujillo, los transeúntes que se movilizan en vehículos de uso particular usan como estacionamiento las zonas rígidas de las vías, generando reducción de los carriles útiles, lo que a su vez origina el aumento del congestionamiento vehicular.

Debido a lo expuesto anteriormente, se establece una problemática que se puede precisar con la siguiente interrogante:

¿De qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, promueven los espacios públicos articulables en el Centro

Histórico de Trujillo? De igual manera se precisaron las siguientes interrogantes específicas: ¿Cuáles son los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?; ¿Cuál es el diagnóstico del comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?; ¿Cuáles son las principales barreras físicas arquitectónicas que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y cómo se pueden superar?; ¿Cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible puede mejorar la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?; ¿Cuál es la prospectiva urbana tomando en cuenta los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

De tal modo, la presente investigación tiene una justificación teórica, ya que pretende elaborar una teoría específica en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y al mismo tiempo, plantea determinar de qué forma los componentes de este plan lograrían articular los espacios públicos del Centro Histórico la ciudad de Trujillo, de tal forma que contribuya al crecimiento del conocimiento humano y al desarrollo de futuras investigaciones.

Además, tiene un valor social ya que los resultados obtenidos de esta investigación beneficiarán particularmente a los pobladores de la ciudad de Trujillo a través de la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

Finalmente, también posee una justificación práctica debido a que cada una de las recomendaciones que se señalen en la presente tesis pueden ser aplicables en contextos similares, pero especialmente en el Centro Cívico de la ciudad, de tal forma que el estudio será útil para que las autoridades correspondientes puedan determinar de qué forma abordar la problemática de la movilidad urbana generando opciones sustentables

que a su vez puedan generar un beneficio a la ciudadanía que transita y habita la ciudad.

El objetivo general de este estudio es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Por otro lado, se señalan los objetivos específicos, los cuales son:

(I) Identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo. (II) Diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. (III) Identificar cuáles son las principales barreras que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y precisar cómo se podrían superar. (IV) Precisar cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible mejora la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. (V) Señalar la prospectiva urbana considerando los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

Finalmente, la hipótesis apriorística se formula de la siguiente forma: Los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) promueven los espacios públicos articulables en un centro histórico al reducir el tráfico vehicular, peatonalizar calles, mejorar la accesibilidad, fomentar el transporte público y reasignar el espacio vial para la creación de áreas de recreación y encuentro ciudadano.

II. MARCO TEÓRICO

Tanikawa y Paz (2021), en su artículo científico “El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro”. Publicada en la revista de investigación Ciencias de la tierra de la Universidad Nacional de Colombia, usa el método de enfoque cualitativo. Donde su objeto es abordar la necesidad de garantizar la movilidad de las personas mientras se planifica ciudades para el futuro. Finalmente, llegó a la conclusión de que es fundamental implementar medidas que respalden la gestión integral de la movilidad.

La presente investigación implica proporcionar una infraestructura vial adecuada y una educación integral para todos los actores involucrados en el tránsito. A diferencia de otros campos de las políticas urbanas, la movilidad debe ser concebida desde la participación comunitaria, lo que permitiría formular estrategias, coherentes y sostenibles. Además, discute el papel de los peatones en la movilidad urbana sostenible en América Latina, destacando la importancia de priorizar las necesidades y capacidades de las personas sobre los modos de transporte urbanos.

Winkler et al. (2023), en su artículo científico “El efecto de las políticas de transición hacia una movilidad sostenible sobre las emisiones acumuladas del transporte urbano y la demanda de energía”. Publicada en la revista de investigación Nature Communications, usa la metodología de enfoque cuantitativo. Donde su objeto es introducir el modelo de política de Transporte Urbano (UTPM) para flotas de turismos y utilizarlo como caso de estudio urbano para demostrar que las políticas actuales son insuficientes para cumplir los objetivos climáticos.

Finalmente, el autor concluye en que, además de implementar cambios en el diseño de los vehículos para disminuir las emisiones, es necesario reducir de manera rápida y amplia el uso de automóviles para cumplir con los estrictos límites de emisiones de carbono y evitar un alto consumo de energía.

Sin embargo, dado que no hay un consenso claro sobre los límites de emisiones de carbono a nivel nacional y sectorial, aún existe incertidumbre en cuanto a la magnitud de la reducción necesaria. A pesar de esto, es evidente que debemos tomar medidas de manera urgente y enérgica mediante todos los medios políticos disponibles, al mismo tiempo que se deben desarrollar nuevas opciones políticas.

El presente artículo científico proporciona información detallada sobre su estudio que evalúa la eficacia de varias opciones políticas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte urbano. La investigación se enfoca en la transición hacia una movilidad sostenible y proporciona recomendaciones para lograr los objetivos climáticos. Además, este estudio también menciona la licencia Creative Commons bajo la cual se comparte el artículo, lo que demuestra un compromiso en la difusión del conocimiento.

Fransen, et al. (2023), en su artículo científico “Estrategias de movilidad sostenible deconstruidas: taxonomía de la normativa de acceso de vehículos urbanos”. Publicado en la Revista Europea de investigación sobre el transporte, usa el método de la taxonomía UVAR. El objeto de esta investigación es crear un enfoque estratégico más armonizado y coherente de la aplicación de la normativa de acceso urbano en toda la Unión Europea para facilitar el cumplimiento y la comprensión de los regímenes locales.

Los investigadores concluyen en que las estrategias de movilidad sostenible necesarias son una combinación de diferentes medidas de apoyo que permitan a las ciudades definir estrategias coherentes y sólidas, en donde se debe destacar la importancia de la participación ciudadana a través de intervenciones espaciales.

Este estudio es una revisión exhaustiva de las estrategias de movilidad sostenible adoptadas por ciudades europeas para reducir las externalidades negativas del tráfico motorizado. El artículo presenta una taxonomía de las normativas de acceso de vehículos urbanos y analiza

su aplicación en 12 ciudades de Europa Occidental. Los autores destacan la importancia de la combinación de diferentes medidas de apoyo para definir estrategias coherentes y sólidas.

Además, se discuten las diferentes fases del proceso de implementación de medidas de movilidad sostenible como: la transición de la ideación al diseño, del diseño a la implantación y de la implantación a la del funcionamiento y se mencionan los posibles efectos no deseados e inequitativos de las estrategias de movilidad como: contaminación atmosférica, congestión y muerte en las carreteras.

Conto (2020) en su artículo científico “Lima y el enfoque clásico de la movilidad urbana como factor de exclusión”. Publicado en la revista científica *Arquitek*, usa el enfoque cuantitativo. El objeto de este estudio es determinar el enfoque de la movilidad urbana motorizada como factor de exclusión en la ciudad de Lima.

Finalmente se concluye que, en Lima, a pesar de que en muchas ciudades se ha cuestionado el uso generalizado del automóvil como medio de transporte, se continúa favoreciendo los desplazamientos motorizados, especialmente los privados. Esto resulta en la exclusión de diversos grupos dentro del sistema de movilidad.

Esta investigación resalta que los escasos instrumentos de gestión e intervención en la movilidad siguen siguiendo el enfoque tradicional, dando clara preferencia a los desplazamientos motorizados privados. Esto deja desatendidas las necesidades y pautas de desplazamiento de colectivos con diferentes características socioeconómicas, edades, géneros y discapacidades, ya que no encuentran espacios adaptados a sus necesidades en la oferta de movilidad.

Aparicio et al. (2023) en su artículo científico “Los perfiles espaciotemporales de los viajes en transporte público revelan la estructura modular de la ciudad”. Publicado en la Revista científica *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, usa el enfoque mixto. El objeto de esta investigación es entender la relación entre el uso

del transporte público y los servicios distribuidos por la ciudad para orientar la planificación urbana y de transporte.

Finalmente, esta investigación concluye en que las zonas de captación y la información de flujo pueden utilizarse conjuntamente para comprender mejor los desplazamientos de los usuarios del transporte público y caracterizarlos mediante una novedosa red espacio temporal de distancia restringida.

El artículo expuesto anteriormente determina como los patrones de movilidad urbana pueden mejorar los servicios de transporte público en las ciudades al identificar las zonas insuficientemente atendidas por el transporte público y priorizar las inversiones en infraestructuras y servicios que permitan una movilidad urbana más sostenible.

Además, el estudio presenta un enfoque novedoso para modelar los patrones de viaje de los usuarios del transporte público basado en el contenido temporal y topológico, que puede aplicarse a otras redes de transporte y contribuir al desarrollo de un transporte más inteligente y eficiente.

Evans (2020) en su artículo científico “La ciudad comprendida desde el espacio público y la movilidad urbana”. Publicado en la revista de divulgación científica y teoría crítica en ciencias Sociales, usa la metodología de enfoque cualitativo. El objeto de esta investigación es aportar nuevo conocimiento científico teórico acerca de la relevancia del espacio público y la movilidad en las áreas urbanas y examinar distintos enfoques provenientes del urbanismo y las ciencias sociales con el fin de comprender estos fenómenos.

El autor concluye en que el concepto de espacio público, como una categoría analítica, se encuentra en una constante tensión debido a que abarca tanto lógicas de integración como de conflicto, además de la frontera difusa entre lo público y lo privado en nuevas concepciones. La investigación deja claro que el espacio público y la movilidad urbana son dos aspectos íntimamente ligados en la vida de las personas.

Estos dos fenómenos están interconectados, ya que las personas necesitan acceder al espacio público para realizar muchas de sus actividades y, para ello, requieren de una movilidad adecuada que les permita llegar a su destino de manera segura, rápida y eficiente. Además, una planificación adecuada del espacio público puede mejorar la calidad de vida de las personas al hacer que los desplazamientos sean más accesibles y agradables.

Por lo tanto, en el proceso de planificación y diseño de ciudades, es crucial abordar de manera conjunta dos aspectos esenciales: el espacio público y la movilidad urbana. Estos dos pilares fundamentales deben ser contemplados con una visión integral para garantizar que la ciudad sea verdaderamente inclusiva y brinde una experiencia positiva y enriquecedora para todos sus habitantes.

Bernabeu et al. (2023) en su artículo científico “El papel de los espacios públicos de éxito en los centros históricos”. Publicado en la revista científica *Cities the international journal of urban policy and planning*, usa el enfoque metodológico mixto. El objeto de esta investigación es determinar cuáles son los factores que hacen que un espacio público sea exitoso y socialmente preferido en los centros históricos.

Finalmente, los autores concluyen en que los factores que hacen que un espacio público sea exitoso y socialmente preferido en los centros históricos son tanto las características del propio espacio público como las de su entorno inmediato. Además, se menciona que los desencadenantes sociales y de habitabilidad urbana actuales coinciden con los destacados en las teorías de hace varias décadas.

Los autores proporcionan información detallada sobre la estructura y los objetivos del estudio, así como sobre los métodos utilizados para investigar los factores que contribuyen al éxito de los espacios públicos en los centros históricos. Además, se destaca la importancia de considerar tanto las características del espacio público como las de su entorno inmediato al evaluar su éxito social y funcional.

Alfaro (2018) en su artículo científico “Gestión patrimonial y hábitat, el caso de la cooperación española en el Centro Histórico del Cusco”. Publicado en la revista de divulgación científica Devenir de la Universidad Nacional de Ingeniería, Lima. Usa el enfoque cualitativo. El objeto de este estudio es exponer la experiencia de la colaboración española en el Centro Histórico de Cusco durante el período comprendido entre 1999 y 2010, y su impacto en la mejora de las condiciones de vida de los residentes y la preservación del patrimonio cultural de la ciudad.

Finalmente, se llega a la conclusión de que la colaboración española en el Centro Histórico de Cusco ha sido una experiencia moderna de trabajo que ha tenido un mayor alcance e impacto en la administración del patrimonio en Perú. A través de la restauración de viviendas, la revitalización de entornos urbanos y el fortalecimiento institucional de la Municipalidad Provincial del Cusco, se ha logrado mejorar las condiciones de vida de los residentes y salvaguardar el legado cultural de la ciudad.

Este estudio expone un caso interesante de colaboración internacional en la gestión del patrimonio y el hábitat en el Centro Histórico de Cusco. Además, se enfatiza la relevancia de la participación de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) en la restauración de viviendas, la revitalización de entornos urbanos y el fortalecimiento institucional, lo cual ha tenido un impacto positivo en las condiciones de vida de los residentes y en la preservación del legado cultural de la ciudad. En general, esta investigación presenta una valiosa experiencia en el campo del desarrollo urbano sostenible.

Rivadeneira (2020), en su artículo científico “Metamorfosis de las dinámicas de interacción en espacios públicos (1975-2019), interaccionismo simbólico, no intrusivo y flotante”. Publicado en la revista de divulgación científica USS de la Universidad Señor de Sipán. Usa la metodología de enfoque cualitativo, descriptivo, no experimental.

El objeto de la investigación es analizar el proceso de transformación de las interacciones en los espacios públicos. Específicamente, buscar identificar los períodos clave y las características asociadas, así como los distintos tipos de dinámicas de interacción y los problemas que surgían como resultado. Además de indagar las causas de estos problemas y examinar la gestión de los espacios públicos mediante los enfoques del interaccionismo simbólico, el no intrusivo y el flotante.

La investigación concluye en que el desarrollo de los espacios públicos en diferentes períodos ha generado tanto avances significativos como problemas persistentes. A pesar de la diversidad de dinámicas de interacción y los problemas existentes, la gestión de los espacios públicos sigue siendo deficiente. Se destaca la necesidad de implementar reformas para abordar las causas subyacentes de los problemas y mejorar la planificación y gestión de los espacios públicos.

De la investigación se destaca la importancia de la planificación y gestión adecuada de los espacios públicos. Ya que, a lo largo de diferentes períodos de una ciudad, se generan aportes significativos en términos de tipologías de espacios públicos. Sin embargo, muchos de estos espacios se pueden haber desarrollado de manera subutilizada o sin seguir una visión coherente, lo que lleva a problemas y falta de aprovechamiento. Además, se señala la falta de consideración de la diversidad de dinámicas de interacción y usuarios en la planificación de proyectos.

Jabbar (2021), en su artículo científico "Evaluación del papel de los espacios verdes urbanos en el bienestar humano: una revisión sistemática". Publicada en la revista científica GeoJournal. Usa el enfoque metodológico mixto. El objeto del autor es analizar la importancia de los espacios verdes urbanos para el bienestar humano y destacar cómo pueden mejorar nuestra calidad de vida.

La investigación concluye en que los espacios verdes urbanos son fundamentales para un lugar urbano sostenible y el bienestar humano debido a correlaciones altamente positivas, donde destaca que los

espacios verdes urbanos pueden mejorar la salud física, psicológica, mental, social, subjetiva y medioambiental de las personas. Además, se enfatiza en la importancia de integrar los espacios verdes en la planificación urbana para maximizar su impacto positivo y proteger los recursos naturales en las ciudades.

Esta investigación aporta una revisión sistemática sobre los espacios verdes urbanos y su impacto en el bienestar humano. Por lo tanto, puede servir como una base sólida para la presente investigación. También, el estudio destaca la necesidad de investigar más sobre cómo se pueden integrar mejor los espacios verdes en la planificación urbana, además de cómo se pueden proteger y preservar los recursos naturales en las ciudades y como desarrollar estrategias efectivas para integrarlos mejor en las ciudades.

Se ha podido observar diferentes antecedentes que se han desarrollado anteriormente, pero todo estudio debe tener una base teórica sólida, por ello se han examinado diferentes autores para respaldar y fundamentar la presente investigación en relación a las dos categorías implementadas, la primera en base a la movilidad urbana sostenible, donde Holden et al. (2020) en su teoría "Movilidad sostenible, una revisión conceptual" publicada en la revista científica Energy Research & social science, argumenta que para lograr una movilidad urbana sostenible hay que abordar simultáneamente tres elementos: que, quién y cómo.

El "qué" se centra en las estrategias, mientras que el "quién" se centra en los agentes que deben tomar la iniciativa, combinando estos dos elementos, podemos crear una matriz poblada por narraciones de "cómo" lograrse la movilidad sostenible. Además, también manifiesta que son tres las estrategias principales para la movilidad sostenible: eficiencia, modificación y reducción.

El autor hace hincapié en la importancia de abordar tres elementos clave para lograr una movilidad urbana sostenible: el "qué", el "quién" y el "cómo". El primer elemento, el "qué", se refiere a las estrategias

necesarias para promover la movilidad sostenible. Esto implica identificar y desarrollar acciones específicas que fomenten un sistema de transporte más amigable con el medio ambiente y eficiente en términos de recursos.

El segundo elemento, el "quién", implica la participación de diferentes actores, como los gobiernos locales, las empresas, las organizaciones comunitarias y la población en general. Combinando los dos elementos anteriores, se puede crear una matriz que esté poblada por narraciones de "cómo" lograr la movilidad sostenible. Esto implica la generación de proyectos y planes concretos que describan de manera detallada cómo implementar las estrategias identificadas y cómo cada agente puede contribuir a su realización.

Además, la teoría fundamenta tres estrategias principales para la movilidad sostenible: eficiencia, modificación y reducción. Estas estrategias representan enfoques clave para abordar los desafíos de la movilidad urbana sostenible. La eficiencia se refiere a optimizar el uso de recursos y garantizar la utilización más efectiva de los sistemas de transporte existentes.

La modificación implica la transformación de los modelos de transporte actuales hacia alternativas más sostenibles, como la promoción del transporte público y la bicicleta. La reducción se centra en disminuir la dependencia del automóvil particular y fomentar opciones de movilidad más sostenibles, como el transporte no motorizado.

Brůhová et al. (2020), en su teoría "Movilidad urbana sostenible", publicada en la revista científica: *Transportation Research*, señala que la transición hacia una movilidad sostenible implica un cambio fundamental en la forma en que se planifica el transporte. Para lograrlo, es necesario adoptar un enfoque integral y exhaustivo en la planificación de la sostenibilidad, considerando todos los objetivos, impactos y opciones relevantes.

Es importante destacar que las principales partes interesadas tienen diferentes perspectivas sobre cómo debería ser el futuro desarrollo de la movilidad urbana sostenible. Por lo tanto, no existe una única estrategia para la planificación de la movilidad sostenible en las ciudades, sino que depende de las opiniones y preferencias de las partes involucradas.

El autor resalta la importancia de cambiar el paradigma de la planificación del transporte hacia la movilidad sostenible. Destaca la necesidad de un enfoque exhaustivo e integrado que considere todos los objetivos, impactos y opciones relevantes. Además, subraya la diversidad de perspectivas entre las partes interesadas en cuanto al desarrollo deseado de la movilidad urbana. Este comentario refuerza la idea de que la planificación de la movilidad sostenible no puede basarse en un enfoque único, sino que debe adaptarse a las opiniones y preferencias de las partes involucradas.

En base a la segunda categoría de esta investigación, espacios públicos, Egea et al. (2021), en su teoría "El concepto del espacio público", publicada en la revista académica: Cuadernos de vivienda y urbanismo, indica que el espacio público es el corazón de la ciudad, un espacio de encuentro que promueve la igualdad y la equidad social. Es el escenario donde se manifiesta la diversidad social y cultural, donde los ciudadanos viven, comparten y disfrutan de la ciudad en toda su plenitud, experimentando sus colores, olores y sonidos.

En este entorno, las interacciones entre las personas son fundamentales, y a través de la apropiación y la participación comunitaria se moldea en gran medida la calidad de vida de los habitantes. Asimismo, el espacio público es el lugar donde establecemos relaciones, desarrollamos nuestra vida urbana y se construye la ciudadanía.

El autor señala la importancia del espacio público como un elemento fundamental en la vida urbana y la construcción de una ciudadanía activa, además resalta de manera elocuente la relevancia del espacio público como un elemento esencial en la configuración de las ciudades. Subraya

su papel en el fomento de la convivencia, la expresión cultural y social. En resumen, la teoría destaca la importancia del espacio público como un componente esencial para una ciudad vibrante y cohesionada.

Latham (2019), en su teoría “Infraestructura social y vida pública de las ciudades: Estudio de la sociedad urbana y los espacios públicos”. Publicada en la revista de divulgación científica *Geography Compass*, manifiesta que la infraestructura social engloba los espacios y las instalaciones que desempeñan un papel fundamental en la vida pública y colectiva de las ciudades, estos incluyen lugares como bibliotecas, parques, centros comunitarios, cafeterías, gimnasios, entre otros.

Estos espacios son de gran importancia, ya que fomentan el encuentro y la interacción social, lo que a su vez contribuye a la creación de comunidades dinámicas y conectadas en las ciudades. Además, el estudio de la infraestructura social puede ser útil para identificar qué aspectos deben ser protegidos, mejorados y promovidos en los entornos urbanos.

El autor destaca la relevancia de la infraestructura social en las ciudades y su papel en la vida pública colectiva. Resalta la importancia de los espacios y las instalaciones como bibliotecas, parques, centros comunitarios, entre otros, en la promoción del encuentro y la interacción social, lo que contribuye a la formación de comunidades fuertes y cohesionadas.

Asimismo, resalta la importancia de estudiar la infraestructura social para identificar áreas que requieran protección, mejoras o impulso dentro de los entornos urbanos. La infraestructura social es un elemento clave para el bienestar y la calidad de vida en las ciudades, fomentando la participación y el sentido de pertenencia de los ciudadanos.

Por otro lado, también se hizo una conceptualización de las subcategorías implementadas, tal es el caso de planificación vial, donde Romo et al (2022), en su teoría “Planificación vial, diagnóstico, regulación y control del transporte terrestre”. Publicada en la revista científica

Ciencia Latina; propone que la planificación vial afirma que, la planificación vial es un proceso de sistemas de transporte para garantizar un flujo eficiente y seguro de vehículos, peatones y otros modos de transporte en un área geográfica determinada, como una ciudad o región.

El objetivo principal de la planificación vial es optimizar el uso del espacio vial disponible y mejorar la movilidad de las personas, al tiempo que se minimizan los impactos negativos, como la congestión del tráfico, la contaminación y los accidentes.

Esta teoría describe de manera clara y concisa la importancia y los componentes clave de la planificación vial. Destaca que su objetivo principal es garantizar un flujo eficiente y seguro de vehículos y peatones, al tiempo que se minimizan los impactos negativos como la congestión del tráfico, la contaminación y los accidentes.

Se mencionan aspectos fundamentales de la planificación vial, como el diseño de infraestructuras viales, la gestión del tráfico, el transporte público, la movilidad peatonal y ciclista, y la integración de la planificación vial en el desarrollo urbano general. Estos aspectos muestran la multidimensionalidad de la planificación vial y cómo aborda diferentes necesidades y modos de transporte.

Marovic et al (2018), en su teoría titulada “Planificación del mantenimiento de infraestructuras viarias urbanas con aplicación de redes neuronales”. Publicada en la revista científica Complexity, determina que las redes neuronales se utilizan en la planificación del mantenimiento de infraestructuras viales urbanas al desarrollar un modelo predictivo de deterioro de carreteras. Este modelo se basa en recopilar y analizar los datos históricos y actuales de una zona urbana, lo que permite predecir el deterioro futuro de las carreteras y, en consecuencia, planificar un mantenimiento adecuado.

La teoría nos presenta como el uso de redes neuronales en la planificación del mantenimiento de infraestructuras viales urbanas representa un avance significativo en la gestión de carreteras. Mediante

la recopilación y análisis de datos históricos y actuales, estas redes pueden predecir el deterioro futuro de las carreteras, lo que permite a las autoridades públicas planificar y ejecutar el mantenimiento adecuado de manera más efectiva.

Otra subcategoría que se ha implementado es accesibilidad vial donde Martínez et al (2014), en su teoría “Accesibilidad vial y articulación de las estructuras espaciales metropolitanas”. Publicada en la revista científica *Journal of Transport Geography*, expone que la accesibilidad es un concepto fundamental para comprender las dinámicas urbanas y las interacciones entre los diferentes elementos que conforman una ciudad.

Al considerar la accesibilidad como una medida de facilidad con la que las personas pueden acceder a diferentes lugares, se pueden obtener valiosas percepciones sobre las relaciones metropolitanas y las redes urbanas. Al analizar la accesibilidad, se pueden identificar patrones espaciales y entender cómo las infraestructuras de transporte y la distribución de los asentamientos influyen en la distribución de los espacios públicos.

Esta teoría resalta la importancia de la accesibilidad en el estudio de las dinámicas urbanas, enfocándose en cómo las infraestructuras viales y la distribución espacial son cruciales para comprender las interacciones sociales, la calidad de vida y la equidad en una ciudad. Además, amplía la comprensión de cómo los principios de accesibilidad pueden implementarse en el diseño urbano y cómo pueden abordarse las disparidades existentes en el acceso y uso de las infraestructuras viales.

Guida y Caglioni (2020), en su teoría “Accesibilidad urbana: la paradoja, los paradigmas y las medidas. Una revisión científica”. Publicada en la revista científica *Tema Journal of Land Use, Mobility and Environment*, menciona que, ha habido un creciente interés en la accesibilidad a los servicios esenciales en áreas urbanas, lo que ha llevado a un mayor enfoque en las prácticas de planificación.

Además, enfatiza que las autoridades de las diferentes localidades deben tomar todas las medidas que sean necesarias para asegurar la accesibilidad en entornos físicos, sistemas de transporte, tecnologías de la información y comunicación, así como en otras instalaciones y servicios abiertos al público.

Se puede destacar la importancia de abordar la accesibilidad desde un enfoque práctico y tomar medidas concretas para superar los desafíos que enfrenta en la planificación urbana. Esto contribuirá a crear entornos inclusivos y accesibles para todos los ciudadanos, promoviendo una mayor equidad y calidad de vida en las áreas urbanas.

Tipos de transporte es otra subcategoría de la presente investigación y Kumar y Pandian (2020), en su teoría “Comportamiento activo y pasivo de elección de transporte y su exposición a diferentes modos de transporte”. Publicada en la revista científica *Transportation Research Procedia*, determinan que los efectos en la salud asociados con el uso de modos de transporte activos (como caminar y andar en bicicleta) y pasivos (como viajar en automóvil).

Esta teoría sostiene que el aumento de la actividad física relacionada con el transporte activo puede tener beneficios significativos para la salud, como la reducción del riesgo de enfermedades cardiovasculares y obesidad. Además, se investiga el impacto negativo en la salud asociado con la exposición a la contaminación del aire y el sedentarismo relacionado con el transporte pasivo.

Este estudio proporciona una base sólida para la presente investigación para profundizar en el tema de la movilidad urbana y su impacto en la salud. Este estudio contribuye al desarrollo de estrategias más efectivas para promover la movilidad activa, mejorar la salud de la población y crear ciudades más sostenibles y saludables.

Cagney et al. (2020), en su teoría “Movilidad urbana y espacio de actividad”. Publicada en la revista *Annual Review of Sociology* se enfoca en los datos de localización espacial y en cómo estos pueden ayudarnos

a entender mejor la influencia de la movilidad y el lugar en la vida de las personas al permitirnos cartografiar los espacios de actividad cotidiana de las personas y las pautas de movilidad intraurbana. Además, estos datos pueden ayudarnos a caracterizar dónde pasan el tiempo los individuos, por qué van a determinados lugares y qué hacen allí.

Esta teoría brinda información valiosa para la toma de decisiones en la planificación urbana. Al analizar los datos de localización espacial, se pueden identificar áreas de alta concentración de actividad, determinar las razones por las que las personas eligen ciertos lugares y comprender las actividades específicas que se realizan en cada ubicación.

Infraestructura vial es una subcategoría más que la conceptualiza Tanishita et al. (2023), en su teoría “Análisis del impacto de la infraestructura vial y el control del tráfico”. Publicada en la revista científica IATSS Research, donde se centra en la transformación de las calles urbanas para que sean más amigables para los peatones y fomenten la vida urbana activa.

Esta teoría sostiene que las calles deben diseñarse considerando a todos los usuarios, incluyendo peatones, ciclistas y usuarios de transporte público, y no solo priorizando al automóvil. El adecuado diseño de calles promueve el uso de aceras amplias, cruces seguros, zonas verdes y espacios para actividades sociales, con el objetivo de crear entornos urbanos más vibrantes y habitables.

El enfoque propuesto por los autores es una respuesta significativa a los desafíos actuales en el diseño urbano. Su teoría se basa en la premisa de que las calles no deben ser solo espacios de tránsito para los automóviles, sino lugares que promuevan la vida urbana activa y brinden seguridad a todos los usuarios.

Meijer et al (2018), en su teoría “Patrones globales de las infraestructuras viarias actuales y futuras”. Publicada en la revista científica Environmental Research Letters, menciona que la información georreferenciada sobre infraestructuras viales desempeña un papel

crucial en la planificación del territorio, las evaluaciones socioeconómicas y los análisis de impacto ambiental. Estos datos son fundamentales para comprender la distribución y la calidad de las carreteras, lo que a su vez permite una mejor planificación del desarrollo territorial y la identificación de áreas de inversión prioritarias.

La teoría contempla la importancia de contar con información completa y precisa sobre las infraestructuras viales para una gestión eficiente y sostenible. Es esencial superar las limitaciones existentes en la recopilación y disponibilidad de datos, a fin de garantizar una planificación territorial adecuada, evaluaciones socioeconómicas efectivas y análisis de impacto ambiental exhaustivos. Esto permitirá tomar decisiones informadas y responsables que beneficien tanto a la infraestructura vial como al entorno circundante.

Seguridad vial urbana es una subcategoría más que la conceptualiza Salas (2009), en su teoría “Evolución de la seguridad vial en medio urbano como disciplina y como factor del diseño tipológico de la calle”. Publicada en la Revista de la Universidad Politécnica de Cataluña, donde manifiesta que la seguridad vial urbana en referencia a las características físicas puede influir en la vulnerabilidad de los usuarios de la vía. En donde los peatones son considerados los usuarios más vulnerables debido a su exposición directa al tráfico y la falta de protección física.

La presencia de aceras, pasos de peatones, iluminación adecuada y señalización clara puede influir en la seguridad de los peatones. Los ciclistas también son usuarios vulnerables debido a la falta de protección física. Las ciclovías segregadas, la señalización específica para bicicletas y las medidas de calmado del tráfico pueden mejorar su seguridad. Los motociclistas, también son considerados usuarios vulnerables debido a la falta de protección física. El diseño de vías, como curvas peligrosas, superficies resbaladizas y barreras de protección inadecuadas, puede aumentar el riesgo de accidentes para los motociclistas.

Esta teoría pone de relieve la importancia de considerar el diseño y la infraestructura vial de manera integral, teniendo en cuenta las particularidades de cada tipo de usuario, con el objetivo de crear entornos más seguros y amigables para todos los que comparten las calles y carreteras. La implementación de medidas específicas para peatones, ciclistas y motociclistas puede ayudar a reducir los riesgos de accidentes y mejorar la seguridad vial en general.

Imprialou y Quddus (2020), en su teoría “Calidad de los datos de accidentes para la investigación de la seguridad vial: Estado actual y orientaciones futuras”. Publicada en la revista científica *Accident Analysis & Prevention*, expone que la calidad de los datos de accidentes puede afectar significativamente la precisión de los análisis de seguridad vial.

La inexactitud en la ubicación y el momento del accidente, así como la notificación incorrecta del tiempo de colisión, pueden tener un impacto en los resultados de los análisis de accidentes y colisiones. La imprecisión en los datos demográficos de los usuarios implicados y la identificación imprecisa de los factores que contribuyen al accidente también pueden afectar la precisión de los análisis de seguridad vial.

El autor resalta la importancia de la calidad de los datos de accidentes en los análisis de seguridad vial y señala que la falta de precisión en la ubicación y el momento del accidente, así como errores en la notificación del tiempo de colisión, pueden tener un impacto significativo en los resultados de estos análisis. Además, la imprecisión en los datos demográficos de los usuarios involucrados y la identificación errónea de los factores contribuyentes también afectan la precisión de los análisis.

En la segunda categoría de la presente investigación, encontramos la subcategoría espacios recreativos que a su vez la definen autores como Ocampo (2018), en su teoría “los espacios urbanos recreativos”. Publicada en la revista científica *Redalyc*, señala la relevancia de los lugares de recreación en el progreso territorial.

Asimismo, se examina el impacto positivo que pueden tener los espacios recreativos en la calidad de vida de los habitantes locales. Además, se analizan ciertos obstáculos que podrían surgir al integrar estos espacios en la planificación urbana y se exploran posibles soluciones para superarlos.

Esta teoría proporciona lineamientos para identificar mejores prácticas en el diseño de espacios recreativos, así como también genera directrices para los responsables de la planificación urbana. Al aplicar los principios de esta teoría, se pueden crear espacios recreativos que no solo sean accesibles, sino también inspiradores y enriquecedores para todos.

Dorozhkina (2020), en su teoría “Algunas tendencias en la formación de espacios recreativos en el desarrollo urbano”. Publicada en la revista IOP Publishing Ltd, indica que espacio recreativo se refiere a un lugar designado para que las personas disfruten de actividades de ocio y entretenimiento.

Su propósito es proporcionar opciones de diversión y esparcimiento a la población, teniendo diferentes funciones según su valor. Estos espacios pueden incluir áreas para niños, zonas de juegos y deportivas, espacios creativos y áreas de recreación. Además de mejorar la calidad de vida de las personas, también pueden generar beneficios económicos.

El autor menciona que los espacios recreativos son fundamentales para promover el bienestar y la felicidad de las comunidades al ofrecer lugares destinados al ocio y el entretenimiento, además se fomenta el equilibrio entre el trabajo y el descanso, permitiendo a las personas desconectar del estrés diario y disfrutar de actividades recreativas.

Arte y cultura es una subcategoría más de la segunda categoría donde Maldonado (2020), en su teoría “Cultura y expresiones artísticas en el espacio públicos”. Publicada en la revista de divulgación científica Space and Culture, señala que el arte y la cultura en espacios públicos influyen en la construcción de identidad, la transformación urbana y las relaciones sociales en la ciudad.

Esta teoría sostiene que los espacios públicos se convierten en escenarios donde se desarrollan interacciones sociales y se negocian significados culturales. Además, la teoría también describe como los murales, festivales y los espacios culturales moldean la vida urbana y contribuyen a la formación de comunidades y lugares específicos.

Esta teoría tiene un enfoque interdisciplinario para analizar la relación compleja entre el arte, la cultura y los espacios públicos en entornos urbanos. Además, proporciona un concepto sólido y complejo para comprender la relación dinámica entre el arte, la cultura y los espacios públicos en las ciudades. Sus definiciones permiten un análisis más profundo de cómo estas interacciones configuran la identidad urbana, promueven la transformación, la inclusión, y generan prácticas y negociaciones culturales en los entornos urbanos contemporáneos.

Guinard y Margier (2018), en su teoría “El arte como nueva norma urbana: Entre la normalización de la Ciudad a través del arte y la normalización del arte a través de la Ciudad”. Publicada en la revista *Cities*, menciona que el arte urbano tiene el potencial de cambiar la apariencia y la identidad de una ciudad, convirtiéndose en una herramienta efectiva de marketing urbano.

Es esencial usar el arte, especialmente en espacios públicos, para dar a un lugar una nueva imagen y una identidad simbólica con el objetivo de convertirlo en un destino global. El éxito de estas intervenciones artísticas depende no solo de la capacidad de los urbanistas o promotores para crear arte en los espacios públicos, sino también de su habilidad para animar los espacios públicos a través del arte.

La presente teoría resalta que el arte urbano es una valiosa herramienta para el desarrollo y promoción de ciudades especialmente patrimoniales, ya que puede generar cambios positivos tanto en la estética urbana como en la identidad de la comunidad, al tiempo que impulsa el crecimiento económico y fortalece el tejido social.

Finalmente, mobiliario urbano es la última de las subcategorías de la segunda categoría que se conceptualiza en esta investigación donde, Fdez (2021), en su teoría “Mobiliario urbano”. Publicada en la revista de divulgación científica Arquitectura del paisaje, manifiesta que se considera como mobiliario urbano a todos aquellos componentes que hacen parte del paisaje de una ciudad, ya sea en la superficie, subsuelo o en la parte aérea de dicho espacio.

Estos elementos estratégicamente instalados en los diversos espacios públicos cumplen diferentes funciones, todas ellas con el propósito común de ser útiles para los ciudadanos. El mobiliario urbano afecta al orden de las ciudades, al confort de sus habitantes y a su calidad de vida en todos los casos.

El autor enfatiza que el mobiliario cumple un propósito común, ser útil para los ciudadanos; ya sea sentarse, jugar, informarse, esperar el transporte público o realizar diversas actividades, estos elementos están diseñados para satisfacer las necesidades y mejorar la experiencia de las personas en los espacios públicos.

Luxford et al. (2019), en su teoría “El papel actual y futuro del mobiliario urbano inteligente en las ciudades inteligentes”. Publicada en la revista IEEE Communications Magazine. Señala que se prevé que el mobiliario urbano inteligente desempeñe un papel fundamental en la infraestructura de Internet de las cosas (IoT) al contar con sensores ambientales, módulos inalámbricos, procesadores y microcontroladores. Esto le permitirá ser uno de los impulsores de las ciudades inteligentes del futuro.

El autor resalta la creciente importancia del mobiliario urbano inteligente en el contexto de las ciudades inteligentes y la infraestructura de IoT. Al equipar el mobiliario con sensores, módulos inalámbricos y procesadores, se espera que juegue un papel vital en la recopilación y análisis de datos ambientales en tiempo real. Esto permitirá tomar decisiones informadas y mejorar la calidad de vida en las áreas urbanas.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación

La presente investigación en cuestión es de enfoque cualitativo y de tipo básica, Congreso de la República del Perú. (2021). refiere que la investigación básica tiene como objetivo alcanzar una comprensión más profunda mediante el estudio de los elementos fundamentales de los sucesos, de los acontecimientos que se pueden observar y las relaciones que surgen entre los distintos entes involucrados.

Además, Maher y Dertadian (2018), señala que el enfoque de la investigación cualitativa requiere un análisis continuo de los datos. La recogida de datos y la metodología suelen ser elásticas, esto permite introducir modificaciones en el proceso de la investigación.

3.1.2. Diseño de investigación

Se usó el diseño de investigación fenomenológico ya que se busca identificar y analizar la relación entre dos categorías específicas dentro de un espacio y período específico. Para ello, se plantea una metodología que involucra la observación, identificación, descripción, análisis e interpretación del fenómeno relacionado con el desarrollo urbano sostenible y los espacios públicos.

Indu y Vidhukumar (2019), destaca que un diseño de investigación es un plan sistemático para estudiar un problema científico. El problema de investigación determina el tipo de diseño, además estos pueden ser cualitativos o cuantitativos; estos últimos pueden ser experimentales y no experimentales.

Finalmente, Umanilo (2019), indica que la investigación fenomenológica observa el comportamiento humano, lo que dicen y lo que hacen, es el resultado de cómo la gente hace su propia interpretación del mundo.

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

A continuación, se presentan las dos categorías que se abordan en el marco de la presente investigación; la primera categoría es “movilidad urbana sostenible”, la cual se define conceptualmente.

Holden et al (2020), argumenta que para lograr una movilidad urbana sostenible hay que abordar simultáneamente tres elementos: que, quién y cómo. El “qué” se centra en las estrategias, mientras que el “quién” se centra en los agentes que deben tomar la iniciativa, combinando estos dos elementos, podemos crear una matriz poblada por narraciones de “cómo” lograr la movilidad sostenible. Además, también manifiesta que son tres las estrategias principales para la movilidad sostenible: eficiencia, modificación y reducción.

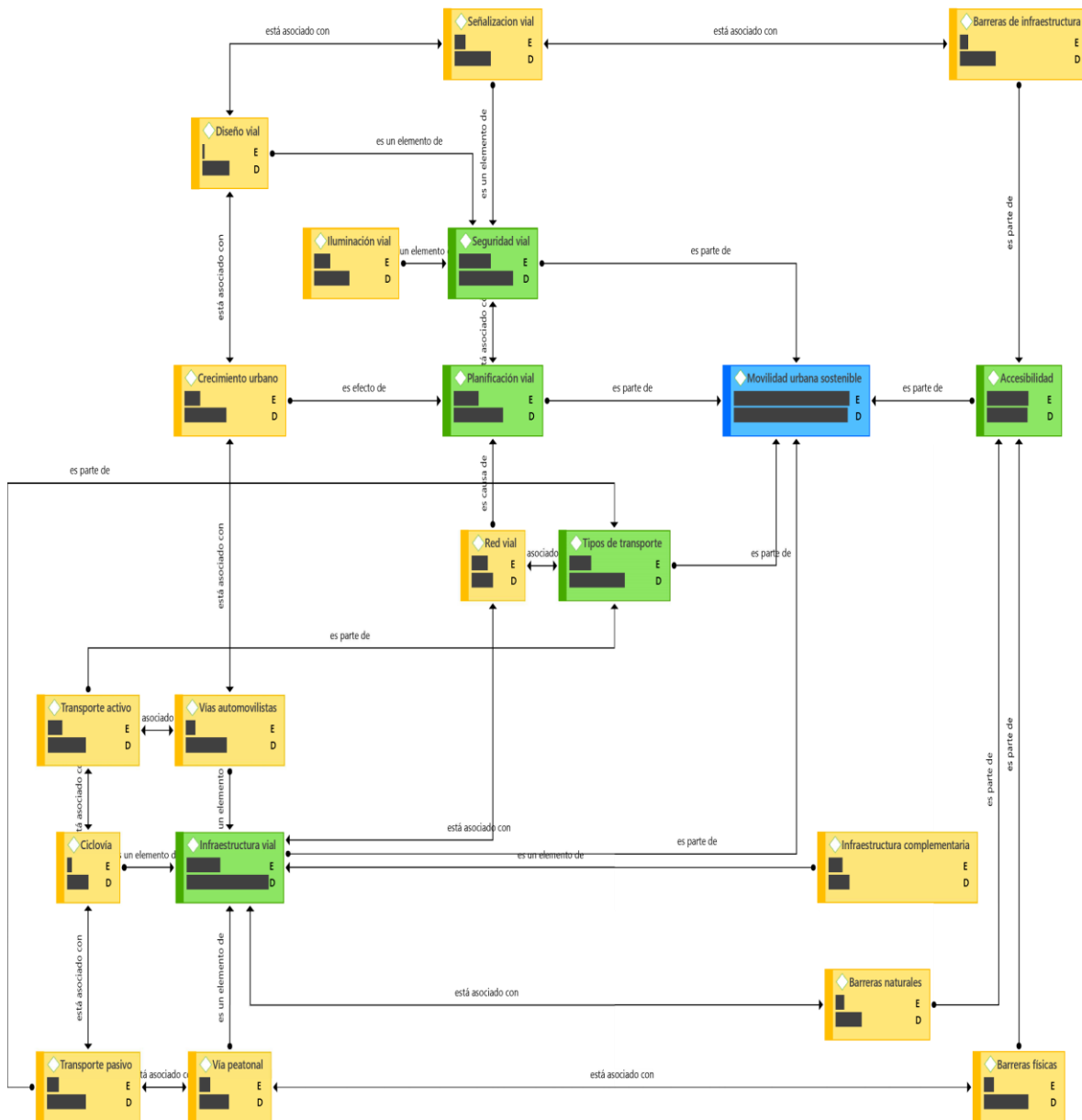
La segunda categoría “espacios públicos” también se conceptualiza. Egea et al. (2021), indica que el espacio público es el corazón de la ciudad, un espacio de encuentro que promueve la igualdad y la equidad social. Es el escenario donde se manifiesta la diversidad social y cultural, donde los ciudadanos viven, comparten y disfrutan de la ciudad en toda su plenitud, experimentando sus colores, olores y sonidos. En este entorno, las interacciones entre las personas son fundamentales, y a través de la apropiación y la participación comunitaria se moldea en gran medida la calidad de vida de los habitantes. Asimismo, el espacio público es el lugar donde establecemos relaciones, desarrollamos nuestra vida urbana y se construye la ciudadanía.

Por otro lado, para complementar y enriquecer el análisis de los conceptos previamente expuestos se presentarán las subcategorías.

Cabrera (2005), describe a las subcategorías apriorísticas como códigos que están contruidos antes del proceso recopilatorio de la información.

En este contexto, se determinaron las subcategorías de movilidad urbana sostenible, las cuales son: planificación urbana, accesibilidad, tipos de transporte, infraestructura vial y seguridad vial urbana.

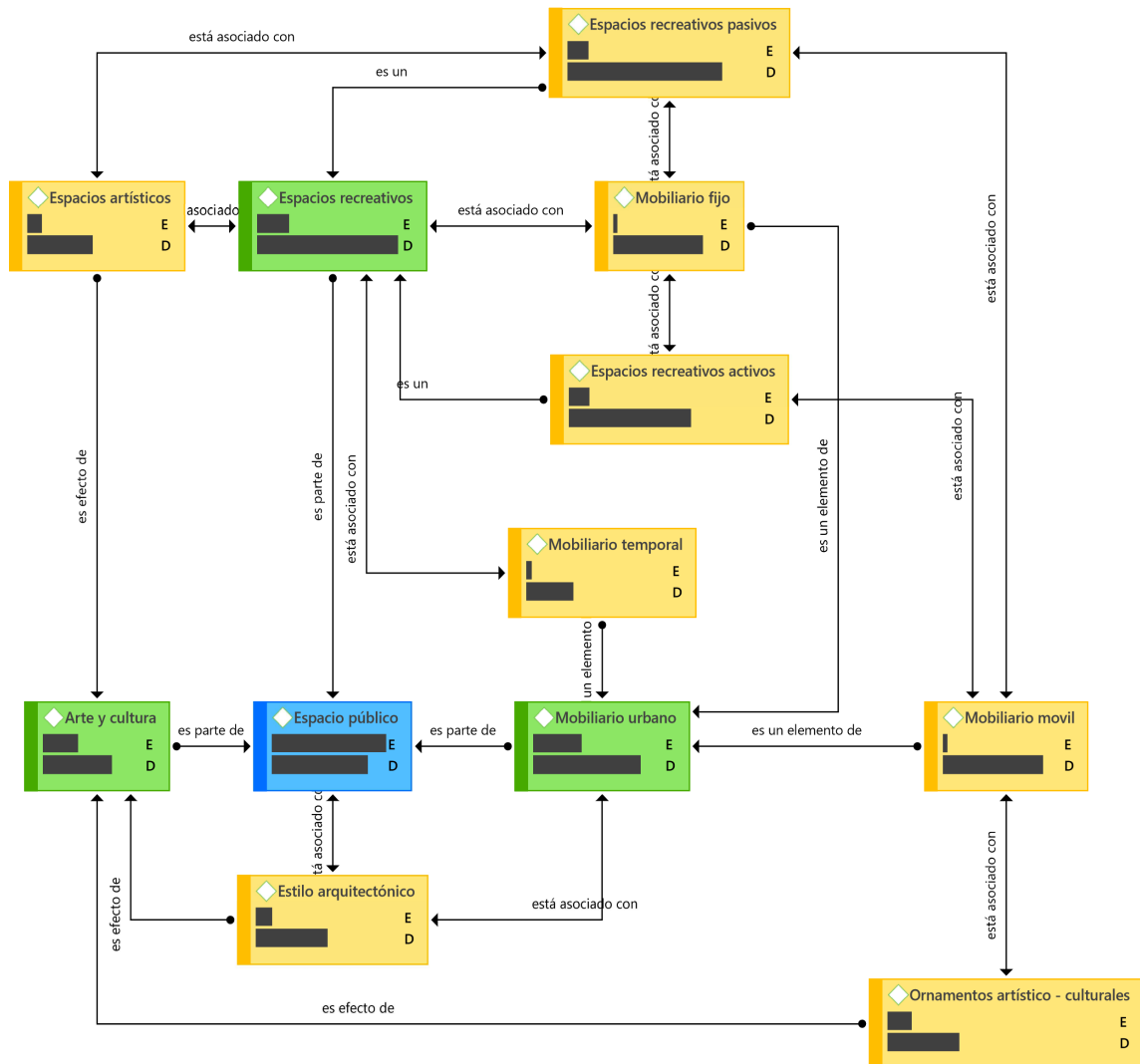
Figura 1: Red de las subcategorías de “Movilidad urbana sostenible”



Nota: Red semántica de la primera subcategoría apriorística “Movilidad urbana sostenible”.

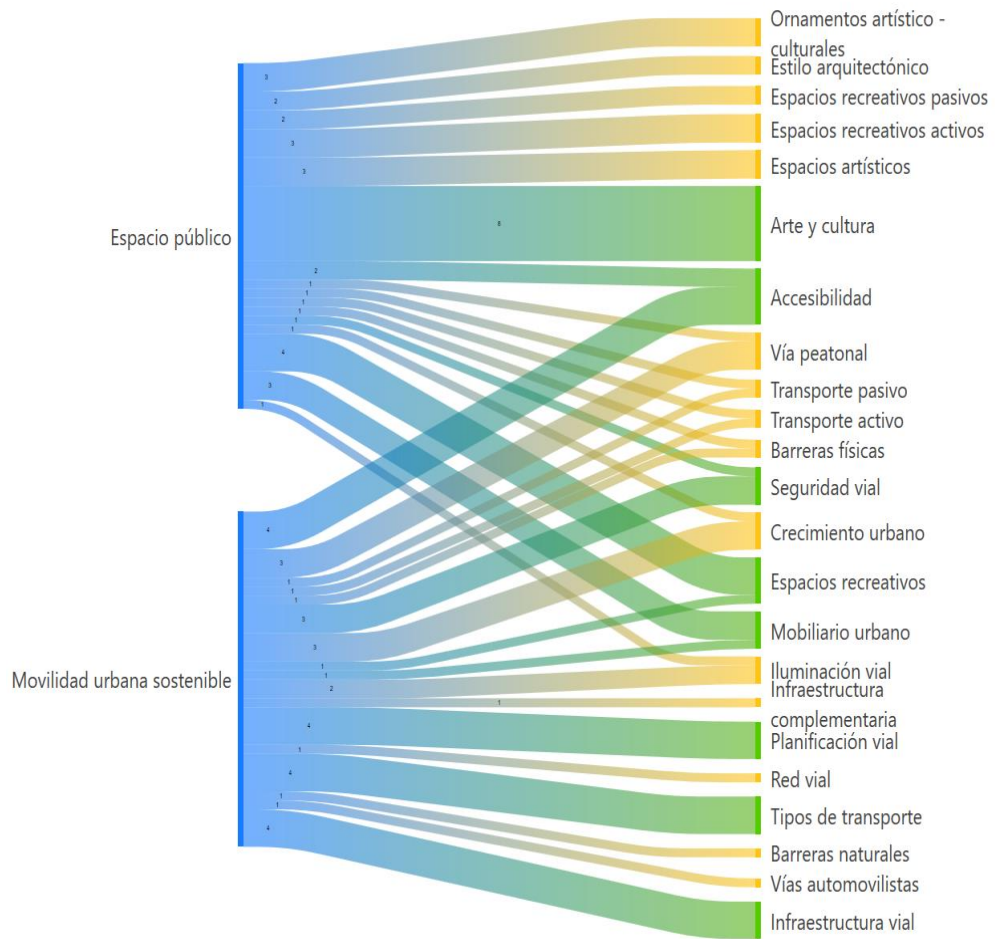
Por otro lado, también se determinaron las subcategorías de espacio público, las cuales son: espacios recreativos, arte y cultura y mobiliario urbano.

Figura 2: Red de las subcategorías de “Espacios públicos”



Nota: Red semántica de la segunda subcategoría apriorística “Espacios públicos”.

Figura 3: Diagrama Sankey de las subcategorías apriorísticas

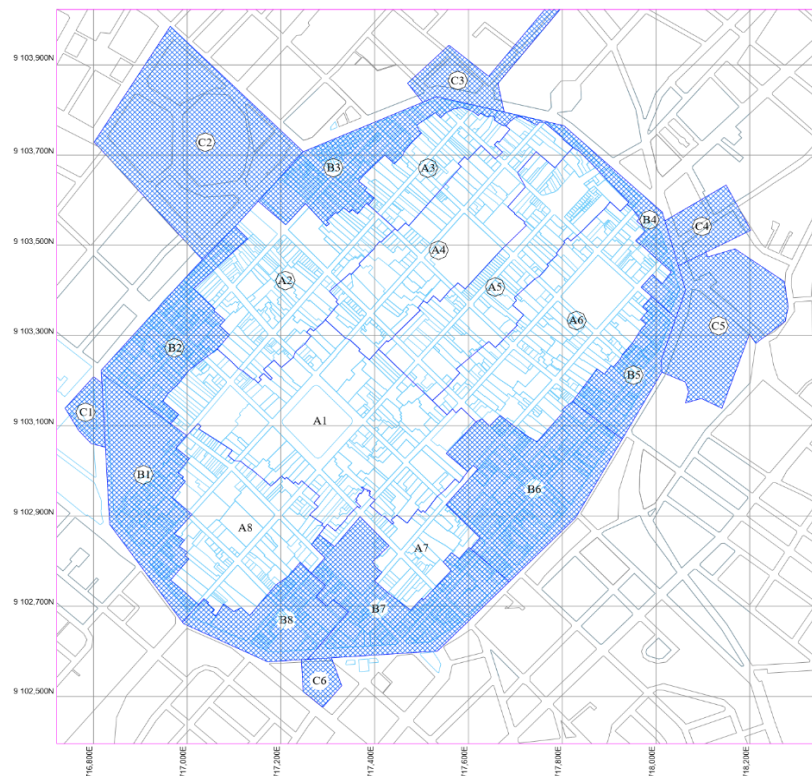


Nota: Diagram Sankey de relación entre las categorías con las subcategorías apriorísticas y sus códigos

3.3. Escenario de estudio

El presente escenario de estudio comprende el ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo, Provincia de Trujillo, región La Libertad – Perú. El área en cuestión está delimitada por el anillo vial de la Av. España, con un área total de 133.5 ha.

Figura 4: Escenario de estudio – Centro Histórico de Trujillo



Sector "A": Ámbitos urbanos – monumentales



Sector "B": Entorno de ámbitos urbano – monumentales



Sector "C": Áreas de protección y tratamiento especial



Nota: Plano extraído del Plan de Manejo del Centro Histórico de Trujillo Aprobado por Ordenanza Municipal N°05-95-MPT.

3.4. Participantes

Se tomó en cuenta a especialistas en movilidad urbana sostenible, especialistas en diseño de espacio público como especialistas en conservación del patrimonio monumental. A su vez también es participante de esta investigación los validadores de los instrumentos, quienes son arquitectos urbanistas con grado de magíster.

En total, se entrevistó a cuatro (4) especialistas que participaron en este estudio con el objetivo de recopilar información mediante sus respuestas. La finalidad de esta recopilación de datos era obtener una respuesta concreta al problema de investigación planteado.

El primer entrevistado es un arquitecto especialista en urbanismo que ha dirigido su profesión a la rama de la movilidad urbana sostenible y al diseño de ciudades y espacios públicos urbanos, además ha sido gerente de proyectos de Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT), donde ha desarrollado proyectos tanto a nivel de expedientes como a nivel de ejecución enfocado hacia la movilidad urbana sostenible de la ciudad; como el diseño de intercambios viales en el área urbano monumental de la ciudad de Trujillo, y el mejoramiento de sus vías.

Por otro lado, en relación a los espacios públicos urbanos también ha sido subgerente de proyectos de la Municipalidad Provincial de Trujillo, en donde ha desarrollado temas de planificación urbana, como el eje de integración desde la Plazuela Recreo hasta el coliseo Mansiche y estuvo a cargo también de la remodelación de la Plazuela recreo y el paseo peatonal del Jr. Pizarro entre las cuadras 5 y 9.

El segundo entrevistado es un arquitecto que se avoca enteramente al tema de la movilidad urbana sostenible, con mención en aspectos de seguridad vial, también ha sido parte de TMT de la ciudad de Trujillo y actualmente se encuentra desempeñándose en el proyecto del mejoramiento y ampliación del corredor vial norte que une los distritos de Trujillo y Huanchaco en el Gobierno Regional La Libertad

(GROLL). Dentro de su experiencia en seguridad vial, ha trabajado en el diseño y la implementación de medidas para reducir los accidentes de tránsito y promover una cultura de conducción responsable.

El tercer entrevistado además de ser un arquitecto urbanista es especialista en Smart Cities y en patrimonio monumental, durante su trayectoria profesional, ha desempeñado el rol de gerente en el Plan de Desarrollo Territorial de Trujillo (PLANDET), donde ha llevado a cabo proyectos viales destinados a mejorar la infraestructura urbana de la ciudad. Además, se ha destacado por liderar iniciativas enfocadas en la conservación y realce del patrimonio histórico-monumental de la región, demostrando así su compromiso con la preservación de la herencia cultural y arquitectónica.

Por otro lado, en relación a su experiencia con diseños enfocados en Smart Cities le ha permitido abordar los desafíos de la urbanización contemporánea de manera innovadora y orientada hacia la eficiencia y la conectividad. Combinando tecnología y planificación urbana.

El cuarto entrevistado es un arquitecto especialista en gestión urbana ambiental y planificación territorial que ha desarrollado labores en diferentes municipalidades del país y gobiernos regionales, tales como en el Gobierno Regional La Libertad, la Municipalidad Metropolitana de Lima, las municipalidades provinciales de Cajabamba, Talara, Trujillo, Santa, Brea, entre otras entidades estatales, incluyendo su labor actual.

Posee vasta experiencia y conocimiento en el planeamiento integral de ciudades y diseño de espacios públicos que promueven la convivencia, la identidad cultural y el bienestar general de la comunidad, como plazas mayores, parques, paseos peatonales, entre otros.

Tabla 1: Participantes de la entrevista

Especialidad	Participante
Arquitecto especialista en urbanismo con mención en movilidad urbana sostenible	Carlos Rafael Torres Mosqueira
Arquitecto especialista en movilidad urbana sostenible y en transportes urbanos.	Elio Reider Fabian Arteaga
Arquitecto urbanista especialista en Smart Cities y especialista en patrimonio monumental	Manuel Germán Lizarzaburu Aguinaga
Arquitecto, especialista en gestión urbana ambiental y planificación territorial.	Eduardo Enrique Navarro Paredes

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Sharma (2022), expone que el análisis de datos es una parte esencial de la investigación, ya que ayuda a los investigadores a responder a sus preguntas de investigación y a probar sus teorías. Es esencial que se reúnan datos de alta calidad para que el estudio pueda analizarse a fondo y las conclusiones a las que se llegue sean persuasivas y realistas. La integridad de la investigación requiere una recogida de datos precisa.

En el marco de la presente investigación, se ha optado por utilizar la entrevista y la observación como técnicas principales de recolección de datos. Estas técnicas permitirán obtener información valiosa sobre

el tema en estudio y profundizar en la comprensión de los fenómenos a investigar.

Mann (2016), indica que en una investigación cualitativa la entrevista permite obtener información detallada y en profundidad sobre las experiencias, perspectivas y significados que los participantes atribuyen a un fenómeno o tema en particular.

La ficha de observación y la guía de entrevista semiestructurada son los instrumentos para recopilar los datos necesarios en esta investigación. Al utilizar estos instrumentos, se recopilan datos sólidos y relevantes. La combinación de ambos instrumentos busca enriquecer el análisis y proporcionar una base sólida para extraer conclusiones significativas de esta investigación.

Angrosino (2012), menciona que la investigación basada en la observación es un método que permite recopilar datos directamente a través de la observación sistemática de fenómenos o comportamientos en su entorno natural.

Tabla 2: Triangulación entre objetivos, técnicas e instrumentos

Objetivos específicos	Técnica	Instrumento
Identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo.	Entrevista	Guía de entrevista semiestructurada
Diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo	Entrevista y Observación	Guía de entrevista semiestructurada y ficha de observación

<p>Identificar cuáles son las principales barreras que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y precisar cómo se podrían superar.</p>	<p>Entrevista y observación</p>	<p>Guía de entrevista semiestructurada y ficha de observación</p>
--	---------------------------------	---

<p>Precisar cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible mejora la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.</p>	<p>Entrevista y observación</p>	<p>Guía de entrevista semiestructurada y ficha de observación</p>
--	---------------------------------	---

<p>Señalar la prospectiva urbana considerando los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.</p>	<p>Entrevista</p>	<p>Guía de entrevista semiestructurada</p>
---	-------------------	--

3.6. Procedimientos

El desarrollo de esta investigación se estructuró en tres etapas fundamentales, las cuales se describen a continuación

Etapa N°01: Etapa de exploración y recopilación de información

Durante esta fase inicial, se llevó a cabo un exhaustivo análisis de la literatura y una investigación exhaustiva para recopilar información relevante sobre el tema de estudio. Se realizaron búsquedas en bases de datos especializadas, tales como revistas científicas y se realizó entrevistas a profesionales expertos que laboran en las entidades del TMT (Transportes Metropolitanos de Trujillo) y al DDC - La Libertad (Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad) para recolectar toda la información a través del instrumento "guía de entrevista".

Etapa N°02: Etapa de aplicación de los instrumentos

Durante la segunda etapa del proceso, se implementó un enfoque meticuloso para recopilar información in situ mediante el uso de fichas de observación. Este método permitió capturar de manera detallada y sistemática las observaciones realizadas en el escenario de estudio, enfocándose específicamente en aspectos relevantes relacionados con la movilidad urbana y los espacios públicos.

Se observó de forma exhaustiva los acontecimientos, comportamientos y características del entorno, realizando una observación directa para obtener una comprensión profunda de las dinámicas y procesos acontecidos.

Cada ficha de observación fue diseñada de manera cuidadosa, contemplando las dos categorías mencionadas anteriormente y las subcategorías: accesibilidad vial urbana, tipos de transporte y espacios recreativos.

La rigurosidad y precisión en la documentación de las observaciones fueron aspectos clave durante esta etapa. Se emplearon técnicas de registro detallado, tales como descripciones narrativas, diagramas de

distribución espacial y fotografías, según fuera pertinente. Además, se establecieron criterios claros para la estandarización de la información recopilada, asegurando la consistencia y comparabilidad de los datos.

Etapa N°03: Etapa de procesamiento de la información

En la fase final, correspondiente a la tercera etapa, se llevó a cabo el procesamiento de toda la información recopilada con el fin de generar los gráficos necesarios para el desarrollo de los resultados. Para llevar a cabo este análisis, se empleó como herramienta el software ATLAS.ti, reconocido por su capacidad de análisis cualitativo.

El software ATLAS.ti permitió realizar una exploración exhaustiva de los datos cualitativos obtenidos, facilitando la identificación de códigos, temas y relaciones significativas. Se emplearon diversas técnicas de codificación y categorización para organizar y analizar los datos, lo que ayudó a obtener una comprensión más profunda de los hallazgos de la investigación. Además, el software permitió la generación de gráficos relevantes que visualizaron de manera clara y concisa los resultados obtenidos.

3.7. Rigor científico

Pujals (2012), refiere que, el rigor científico es esencial para asegurar que los resultados obtenidos sean confiables y estén respaldados por evidencia sólida; además que los resultados obtenidos carecerán de rigor científico y se alejarán considerablemente de la realidad si se plantea una metodología cualitativa de manera inadecuada.

El rigor científico en relación con la validez de los instrumentos utilizados en esta investigación, la entrevista y la ficha de observación, se ha abordado de manera cuidadosa y rigurosa, asegurando la confiabilidad y precisión de los resultados obtenidos.

Para evaluar la validez del instrumento de la entrevista para las categorías 1 y 2, se aplicó el método de jueces, utilizando el coeficiente V de Aiken. Este procedimiento implicó la participación de

expertos y jueces para evaluar la claridad, la coherencia y la relevancia de los constructos presentes en el instrumento.

Se obtuvo un resultado altamente satisfactorio, ya que de los 42 constructos que conforman el instrumento, todos alcanzaron una V de Aiken del 100%. Esto indica una alta concordancia y acuerdo entre los jueces en la adecuación de los constructos para medir las categorías de interés en la entrevista.

De igual manera, para validar el instrumento de la ficha de observación para las categorías 1 y 2, también se aplicó el método de Jueces, utilizando el coeficiente V de Aiken. Los jueces evaluaron los 14 constructos presentes en el instrumento y, una vez más, se obtuvo un resultado destacado, ya que todos los constructos alcanzaron una V de Aiken del 100%.

Esto indica una alta consistencia en las percepciones de los jueces sobre la claridad, la coherencia y la pertinencia de los constructos en la ficha de observación para medir las categorías implementadas en esta investigación.

El enfoque riguroso aplicado para la validación de los instrumentos de la entrevista y la ficha de observación, utilizando el método de Jueces y el coeficiente V de Aiken, ha garantizado la solidez y confiabilidad de los instrumentos utilizados en esta investigación.

Los resultados obtenidos respaldan la validez de los constructos y su capacidad para medir con precisión las categorías de interés, lo que fortalece la credibilidad y relevancia de los hallazgos obtenidos en el estudio.

Tabla 3: Validez de los instrumentos

V.AIKEN	
Entrevista	Ficha de observación
Para realizar la validación del instrumento de la entrevista para las categorías 1 y 2, ha sido establecido a través del método de Jueces utilizando el coeficiente V de Aiken. Se obtuvo que, de los 42 constructos que conforman el instrumento presentan una V. Aiken de 100%, según Voutilainen & Liukkonen (1995) establece que, si el test V. Aiken es mayor de 80% el instrumento es válido.	Para realizar la validación del instrumento de la ficha de observación para las categorías 1 y 2, ha sido establecido a través del método de Jueces utilizando el coeficiente V de Aiken. Se obtuvo que, de los 14 constructos que conforman el instrumento presentan una V. Aiken del 100%, según Voutilainen & Liukkonen (1995) establece que, si el test V. Aiken es mayor de 0.8 el instrumento es válido.
Total	100%
	100%

3.8. Método de análisis de la información

Urbano (2016), argumenta que es fundamental asegurarse de construir la información de manera efectiva para lograr resultados coherentes al aplicarlos. Además, es importante realizar la triangulación y codificación de toda la información recopilada como parte del proceso de análisis.

En el desarrollo de esta investigación, se abordó el proceso de obtención de información utilizando un enfoque fenomenológico y la triangulación de datos como fundamentos metodológicos clave para explorar a fondo la temática de la movilidad urbana sostenible y los

espacios públicos en la ciudad de Trujillo. La elección de estos enfoques se sustentó en la necesidad de obtener una comprensión integral y enriquecedora de los fenómenos estudiados, así como en la posibilidad de validar y fortalecer los resultados mediante la convergencia de distintas fuentes y técnicas de recolección de datos.

Para lograr la recopilación rigurosa de información, se seleccionaron las técnicas de la entrevista y la guía de ficha de observación como herramientas adecuadas para capturar diferentes perspectivas y dimensiones relacionadas con la movilidad urbana sostenible y los espacios públicos en la ciudad de Trujillo. Estas técnicas fueron sometidas a un proceso de validación a través del método de jueces, para asegurar la adecuación y pertinencia de los instrumentos.

Mediante el método de jueces, expertos en el campo evaluaron la claridad, la coherencia y la relevancia de los constructos presentes en la entrevista y la ficha de observación. La aplicación del coeficiente V de Aiken en este proceso permitió cuantificar el grado de concordancia entre los jueces en cuanto a la adecuación de los constructos. Los resultados obtenidos fueron del 100% tanto para la entrevista como para la ficha de observación. Este hallazgo apunta a una alta convergencia de opiniones y a la consistencia en la validez de los constructos en ambos instrumentos, lo que respalda la fiabilidad de la información recolectada.

Para el análisis y organización de los datos, se recurrió al uso del software ATLAS.ti. Mediante este software, se llevó a cabo un minucioso proceso de codificación y categorización, permitiendo identificar patrones, temáticas emergentes y relaciones significativas en los datos cualitativos obtenidos a través de las entrevistas y la ficha de observación. La utilización del software ATLAS.ti facilitó la gestión y sistematización de los datos, lo que propició una interpretación profunda y estructurada de los fenómenos estudiados.

3.9. Aspectos éticos

Ross et al (2018), señala que compartir ampliamente los datos de investigación tiene el potencial de acelerar el progreso científico, optimizar el valor de los datos y promover la integridad científica. Sin embargo, el intercambio de datos también plantea nuevos retos prácticos y éticos para la realización de investigaciones con participantes humanos.

En el transcurso de esta investigación, se reconocieron y otorgaron los créditos adecuados a cada autor correspondiente, cumpliendo con los principios éticos de honestidad académica y respeto a la propiedad intelectual. Para lograrlo, se aplicaron las normas establecidas por la American Psychological Association (APA) en su 7ma edición, que regula la citación y referenciación de fuentes en trabajos académicos.

En el caso específico de las entrevistas, se adoptó un enfoque basado en el respeto por la dignidad y los derechos de los participantes. Antes de iniciar cualquier proceso de entrevistas, se proporcionó a los participantes toda la información relevante sobre el estudio, incluyendo el objetivo, los procedimientos, y las expectativas.

El consentimiento informado se obtuvo mediante un documento escrito, en el cual se solicitaba a los participantes que otorgaran su aprobación voluntaria para ser entrevistados y que estuvieran de acuerdo con que la información recopilada durante el proceso sea utilizada para la investigación. Se respetó su autonomía y se garantizó que su participación fuera completamente voluntaria.

Durante la recopilación y el manejo de los datos de las entrevistas, se veló por la integridad y transparencia en todo momento. Se aseguró la confidencialidad y anonimato de los participantes, protegiendo sus identidades y evitando la divulgación no autorizada de la información proporcionada.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este capítulo, se presentarán los resultados y discusión de la investigación, la cual tiene como objetivo general "determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo".

Para abordar la gran cantidad de información obtenida, se presenta una estructura organizada en 3 fases para exponer los resultados y discutirlos de manera coherente y clara.

Fase 1

En esta primera fase, se expondrá los hallazgos obtenidos a partir de los instrumentos utilizados para la recolección de datos (entrevista y ficha de observación). La entrevista abordó la primera y segunda categoría de la investigación, asimismo la ficha de observación también se relaciona con ambas categorías. A medida que mostramos los resultados, se realizará la triangulación con la base teórica recopilada previamente. Esto permitirá identificar similitudes, diferencias y las subcategorías emergentes, además de establecer relaciones entre los datos recopilados y el conocimiento teórico adquirido.

Fase 2

En la segunda fase, se analizarán detalladamente las relaciones existentes entre los constructos de los instrumentos, los resultados obtenidos y la base teórica utilizada, a su vez se explorará cómo estos elementos se alinean con los objetivos específicos propuestos inicialmente.

Fase 3

Finalmente, en la tercera fase, se generará dos definiciones conceptuales para las dos categorías de esta investigación: "movilidad urbana sostenible" y "espacios públicos". Estas definiciones se derivarán del minucioso proceso de recopilación de datos y de la sólida fundamentación obtenida a lo largo del desarrollo de esta investigación

científica. Con esto, se busca ofrecer una comprensión clara y precisa de los conceptos fundamentales que han sido centrales en este estudio.

En aras de cumplir con la estructura previamente expuesta, se procederá a abordar la primera etapa.

Interpretación del primer instrumento (Entrevista) en la primera categoría (Movilidad urbana sostenible).

Para el desarrollo de esta técnica se procedió a entrevistar a cuatro arquitectos especialistas en el tema, a los cuáles se les indico las siguientes preguntas relacionadas a las subcategorías correspondientes.

Tabla 4: Resultados de las entrevistas en la subcategoría planificación vial

	SUBCATEGORÍA	PLANIFICACIÓN VIAL
PREGUNTAS	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible? 2. ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan? 3. ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores? 4. ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales? 	
PARTICIPANTES	A	<p>En la planificación vial, es esencial considerar factores clave como la capacidad y el flujo de tráfico, la seguridad vial, la accesibilidad y la sostenibilidad. Ampliar las carreteras y construir carriles para bicicletas son medidas que mejoran la capacidad y promueven una movilidad más sostenible.</p> <p>Para asegurar la seguridad vial se deben considerar intersecciones bien diseñadas y una adecuada señalización, esto lleva a mejorar la fluidez del tráfico y evita colisiones.</p>

Las vías deben ser accesibles para todas las personas, para ello, se deben construir veredas amplias y contar con rampas que faciliten el acceso.

B La planificación vial tiene como objetivo promover modos de transporte sostenibles en la ciudad, reduciendo la dependencia del automóvil y disminuyendo la contaminación. Se prioriza la seguridad vial, implementando medidas como señalización clara, iluminación adecuada y cruces peatonales seguros. Asimismo, se aborda el desafío del crecimiento urbano no planificado mediante una planificación integral y sostenible, con la construcción de infraestructura necesaria y la creación de espacios para peatones y ciclistas. En definitiva, la planificación vial busca hacer que la movilidad en la ciudad sea más accesible, segura, sostenible y amigable con el medio ambiente.

C La planificación vial busca mejorar la seguridad, utilizar de manera eficiente el espacio, adaptarse al crecimiento urbano y garantizar la accesibilidad para todos. Se enfoca en reducir los accidentes de tránsito, mediante el diseño de vías seguras. Se busca optimizar el uso del espacio existente, priorizando el transporte público y promoviendo modos de transporte sostenibles.

Además, se consideran las demandas de infraestructura generadas por el crecimiento urbano y se garantiza la accesibilidad de las vías para todas las personas, incluyendo veredas amplias, rampas de acceso y pasos peatonales seguros. En conjunto, estos aspectos contribuyen a lograr una movilidad urbana más segura, eficiente y accesible.

D La planificación vial es crear espacios urbanos amigables, promover la convivencia, mejorar la calidad de vida y proteger el medio ambiente. Se enfoca en crear espacios

para el disfrute y la interacción social. Además, busca fomentar la convivencia entre los diferentes usuarios, promoviendo la seguridad mediante la implementación de infraestructuras adecuadas.

La sostenibilidad es un aspecto fundamental, promoviendo el uso de modos de transporte más sustentables y optimizando el uso del espacio existente. Se abordan los desafíos del crecimiento urbano mediante soluciones sostenibles, como la mejora del transporte público y la creación de áreas peatonales y ciclovías.

También se considera la sostenibilidad en la elección de materiales y técnicas de construcción.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría movilidad urbana sostenible, en la subcategoría planificación vial

La comparación entre los diversos resultados de las entrevistas realizadas a los diferentes especialistas y la base teórica recopilada en capítulos anteriores, arroja los siguientes hallazgos y revela similitudes y diferencias en las perspectivas sobre la planificación vial y su relación con la movilidad urbana sostenible.

En cuanto a los principales objetivos de la planificación vial y su relación con la movilidad urbana sostenible (pregunta 1), los especialistas destacan la importancia de considerar factores clave como la capacidad y flujo de tráfico, la seguridad vial, la accesibilidad y la sostenibilidad. Estos elementos están en línea con la teoría de Romo et al. (2022), que enfatiza en optimizar el uso del espacio vial disponible y mejorar la movilidad de las personas mientras se minimizan los impactos negativos, como la congestión del tráfico, la contaminación y los accidentes.

Con respecto a los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan (pregunta 2), los especialistas mencionan medidas como la ampliación de carreteras y la construcción de carriles para bicicletas para mejorar la capacidad y promover la movilidad sostenible. La base teórica no aborda directamente este tema, pero es posible inferir que estas medidas contribuirían a abordar el desafío de la congestión del tráfico y fomentar la movilidad activa. Ambos enfoques, tanto de los especialistas como de la base teórica, sugieren una planificación integral y sostenible para hacer frente al crecimiento urbano y asegurar una infraestructura vial que responda a las necesidades actuales y futuras de la ciudad.

En cuanto a los desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores (pregunta 3), los especialistas mencionan aspectos como la demanda de infraestructura generada por el crecimiento urbano y la necesidad de garantizar la accesibilidad para todos. La base teórica no aborda específicamente estos desafíos, pero es posible relacionarlos con el concepto de optimizar el uso del espacio vial disponible y garantizar la movilidad de todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida. Ambos enfoques apuntan a la importancia de una planificación inclusiva y sostenible que tenga en cuenta el crecimiento urbano y las necesidades de todos los ciudadanos.

Con respecto a los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales (pregunta 4), los especialistas mencionan aspectos como la capacidad y flujo de tráfico, la seguridad vial, la accesibilidad y la sostenibilidad. La primera teoría mencionada anteriormente refuerza estos aspectos al resaltar la importancia de optimizar el uso del espacio vial disponible y mejorar la movilidad de las personas mientras se minimizan los impactos negativos. Ambos enfoques coinciden en que la planificación vial debe considerar una variedad de factores para crear un sistema de transporte eficiente, seguro y sostenible.

Tabla 5: Resultados de las entrevistas en la subcategoría accesibilidad vial

SUBCATEGORÍA	ACCESIBILIDAD VIAL
PREGUNTAS	<p>5. ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el Centro Histórico de Trujillo?</p> <p>6. ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?</p> <p>7. ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?</p> <p>8. ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido?</p> <p>9. ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?</p> <p>10. ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?</p> <p>11. ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?</p>

La mejora de la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo requiere un equilibrio entre preservación del patrimonio y movilidad accesible. Se deben diseñar soluciones integradas en la arquitectura existente y abordar barreras arquitectónicas como la falta de señalización táctil. Aunque se han implementado medidas como rampas de acceso, falta mucho por hacer.

- A La falta de liderazgo y compromiso de las autoridades ha generado falta de visión y coordinación. Es necesario ampliar zonas peatonales y ensanchar las veredas. Un estudio detallado identificará barreras y necesidades, permitiendo soluciones efectivas. Se deben abordar barreras físicas e infraestructurales en el centro histórico de Trujillo.

La accesibilidad vial en el Centro Histórico de Trujillo enfrenta desafíos como el tráfico vehicular limitado por calles estrechas y edificios históricos. Se propone establecer zonas peatonales y restringir el acceso vehicular en ciertos horarios para reducir la congestión. También se busca mejorar el transporte público y promover el uso de bicicletas como alternativas. La inclusión es clave, con soluciones que permitan el acceso de todas las personas,

- B como señalización clara, cruces peatonales seguros y espacios amplios para sillas de ruedas.

La falta de coordinación entre las entidades involucradas obstaculiza la implementación efectiva de medidas de accesibilidad vial debido a la falta de recursos. Mejorar la iluminación es fundamental para la orientación y seguridad, especialmente para personas con discapacidad visual. Se debe promover el diseño universal que se integre con el entorno y respete el patrimonio cultural.

En relación a la accesibilidad vial en el Centro Histórico de Trujillo, se identifican desafíos como la falta de infraestructura peatonal adecuada y la necesidad de mejorar la señalización y la iluminación. Para abordar estos desafíos, se proponen soluciones como ampliar las veredas, instalar señalización clara y visible, y mejorar la iluminación para garantizar la seguridad de los peatones. Es crucial considerar las necesidades de las personas con discapacidades, incluyendo señalización adaptada y facilidades para la orientación. La coordinación entre las entidades responsables es fundamental para implementar soluciones efectivas y promover políticas de estacionamiento que fomenten opciones de transporte más accesibles.

La conservación y el mantenimiento adecuado de las infraestructuras viales son importantes para preservar el patrimonio histórico del centro. Esto implica asignar recursos y personal para reparar y mantener las calles, veredas y pasos de peatones en buen estado.

La accesibilidad vial en el Centro Histórico de Trujillo requiere ampliar las veredas, instalar señalización clara y eliminar obstáculos para personas con discapacidades. La falta de coordinación entre las entidades responsables y la burocracia obstaculizan la implementación de soluciones. Se propone promover la colaboración y la transparencia, capacitando al personal y estableciendo programas de formación. La implementación del diseño de accesibilidad universal es esencial, adaptando veredas y pasos de peatones, e instalando señalizaciones táctiles y sonoras.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría movilidad urbana sostenible, en la subcategoría accesibilidad vial.

La comparación entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada sobre la accesibilidad vial en el Centro Histórico de Trujillo revela los siguientes hallazgos, similitudes y diferencias en las perspectivas y enfoques.

En cuanto a los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el Centro Histórico de Trujillo (pregunta 5), todos los entrevistados coinciden en la necesidad de abordar barreras arquitectónicas, mejorar la señalización y ensanchar las veredas. La segunda base teórica relacionada a accesibilidad vial de Guida y Caglioni (2020) destaca que la producción científica ha enfatizado la importancia de la accesibilidad en áreas urbanas, y los especialistas reflejan esta preocupación al mencionar los desafíos específicos en el centro histórico.

En relación a los aspectos a considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo (pregunta 6), los entrevistados enfatizan en la necesidad de equilibrar la preservación del patrimonio con la movilidad accesible. Esto se alinea con la primera base teórica relacionada a accesibilidad vial de Martínez et al (2014), que menciona la importancia de entender cómo las infraestructuras de transporte y la distribución de los asentamientos influyen en la distribución de los espacios públicos.

En cuanto a la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico y las medidas para garantizar su inclusión (pregunta 7), los especialistas resaltan la importancia de implementar medidas como señalización adaptada, pasos de peatones accesibles y espacios amplios para sillas de ruedas. La segunda base teórica también hace hincapié en la necesidad de asegurar la accesibilidad en entornos físicos y servicios abiertos al público.

En cuanto a la implementación de medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico y los resultados obtenidos (pregunta 8), los entrevistados expresan la necesidad de mejorar la coordinación entre las entidades

responsables para lograr soluciones efectivas, lo cual se refleja también en la misma teoría, al mencionar las dificultades para calcular e implementar medidas de accesibilidad en las decisiones tomadas.

Sobre la articulación entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico (pregunta 9), los especialistas mencionan que la falta de coordinación y liderazgo ha obstaculizado la implementación efectiva de medidas de accesibilidad vial. Esto se conecta también con esta teoría, que destaca la importancia de que las autoridades locales tomen todas las medidas necesarias para asegurar la accesibilidad en entornos físicos y servicios.

En cuanto a las soluciones que podrían implementarse para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico (pregunta 10), los entrevistados proponen medidas como establecer zonas peatonales, mejorar el transporte público y promover el diseño universal. Estas soluciones se alinean con la primera teoría de la presente subcategoría, que destaca la importancia de mejorar la movilidad de las personas y minimizar los impactos negativos.

Por último, en relación a las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural (pregunta 11), los especialistas enfatizan la necesidad de un estudio detallado para identificar barreras y necesidades específicas.

Los resultados revelan que los especialistas y la base teórica comparten una preocupación común por mejorar la accesibilidad vial en los centros históricos. Las soluciones propuestas, como el diseño universal, la mejora de la señalización y la coordinación entre las entidades responsables, se fundamentan en la búsqueda de equilibrio entre la preservación del patrimonio y la promoción de la movilidad accesible para todas las personas, incluidas aquellas con discapacidades.

Tabla 6: Resultados de las entrevistas en la subcategoría tipos de transporte

	SUBCATEGORÍA	TIPOS DE TRANSPORTE
PREGUNTAS	12. ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?	
	13. ¿Cuáles son los principales desafíos para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?	
	14. ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?	
	15. ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?	
	16. ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?	
PARTICIPANTES		<p>El transporte activo, como caminar o andar en bicicleta, tiene beneficios ambientales al reducir las emisiones y conservar recursos naturales. Sin embargo, la infraestructura inadecuada en el centro histórico dificulta la movilidad de peatones y ciclistas debido a calles estrechas, veredas deterioradas y falta de señalización. La falta de ciclovías</p> <p>A limita el uso de la bicicleta y obliga a compartir la vía con vehículos motorizados.</p> <p>Para solucionar estos desafíos, se necesita crear una red amplia de ciclovías en el centro histórico, bien señalizadas y con estacionamientos seguros. La implementación requiere una planificación a largo plazo, considerando presupuesto, planificación urbana y voluntad política.</p>

El uso del transporte activo, reduce la congestión vehicular en el centro histórico mediante la creación de veredas más amplias y carriles exclusivos para bicicletas. Sin embargo, existen desafíos culturales y de hábitos arraigados en el uso del automóvil, así como la falta de conciencia sobre los beneficios del transporte no motorizado.

B Para superar estos desafíos, se propone ampliar y mejorar la infraestructura peatonal, creando veredas seguras y bien mantenidas. Además, se considera la creación de calles peatonales completas para facilitar el cruce seguro y conectar áreas importantes. Estas medidas deben ser diseñadas de manera atractiva y respetando el entorno histórico, requiriendo una planificación a largo plazo para su implementación exitosa.

Un desplazamiento activo como por ejemplo movilizarse en bicicleta, tiene múltiples beneficios para la salud individual y contribuye a reducir la congestión vehicular en el centro histórico. Sin embargo, la falta de estacionamientos seguros para bicicletas dificulta su uso.

C Se propone implementar zonas peatonales en el centro histórico, donde los vehículos motorizados no estén permitidos y se promueva el tránsito de peatones de manera segura y cómoda. Estas áreas podrían contar con actividades culturales para atraer a residentes y turistas. Además, se sugiere limitar el acceso de vehículos motorizados en ciertas áreas y horarios.

El plazo para implementar estas medidas varía según la inversión, la complejidad de las intervenciones y los recursos disponibles. La creación de zonas peatonales puede lograrse en un plazo relativamente corto, mientras que la creación de una red extensa de ciclovías puede llevar más tiempo debido a la planificación y obtención de permisos.

El transporte activo, como caminar o andar en bicicleta, tiene beneficios para la salud y ayuda a reducir la congestión vehicular y los impactos ambientales. Sin embargo, se enfrenta a la falta de apoyo político y la insuficiente inversión en infraestructura para peatones y ciclistas.

La falta de infraestructura adecuada limita la movilidad en el centro de Trujillo, como la ausencia de carriles exclusivos y estacionamientos seguros para bicicletas. Para abordar estos desafíos, se propone un diseño urbano inclusivo y la implementación de ciclovías segregadas y bien señalizadas.

Estas medidas requieren un apoyo político sólido y recursos adecuados. Sin embargo, no hay un plazo exacto debido a los obstáculos y retrasos comunes en su implementación. Se necesita un compromiso continuo para avanzar hacia un sistema de transporte más activo y sostenible.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría movilidad urbana sostenible, en la subcategoría tipos de transporte.

La comparación entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada en relación al tipo de movilidad sostenible revela los siguientes hallazgos.

En relación a los beneficios del transporte activo (pregunta 12), todos los entrevistados coinciden en que caminar y andar en bicicleta tienen beneficios ambientales al reducir las emisiones y conservar recursos naturales, así como beneficios para la salud al promover la actividad física. Estos hallazgos están respaldados por la teoría de Kumar y Pandian (2020), quienes destacan los efectos positivos en la salud asociados con el uso de modos de transporte activos.

En cuanto a los principales desafíos para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico (pregunta 13), los entrevistados mencionan

obstáculos culturales, la falta de conciencia sobre los beneficios del transporte no motorizado y la infraestructura inadecuada. La base teórica de Cagney et al. (2020) enfoca en cómo la movilidad y el lugar influyen en la vida de las personas, y los desafíos planteados por los especialistas reflejan aspectos de la relación entre la movilidad y el espacio urbano.

En relación a la infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el centro histórico de Trujillo (pregunta 14), los especialistas mencionan la falta de ciclovías y estacionamientos para bicicletas. Esta percepción coincide con las respuestas a las preguntas anteriores, donde se resalta la importancia de mejorar la infraestructura vial.

Las medidas para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo (pregunta 15) propuestas por los entrevistados incluyen la creación de una red amplia de ciclovías, la ampliación de infraestructura peatonal, la creación de calles peatonales completas y la limitación del acceso vehicular en ciertas áreas y horarios, lo cual se relaciona con la segunda teoría relacionada a los tipos de transporte, que destaca la importancia de comprender los espacios de actividad cotidiana de las personas y las pautas de movilidad intraurbana.

En cuanto al plazo para implementar estas medidas (pregunta 16), los entrevistados mencionan que varía según la inversión y recursos disponibles. La creación de zonas peatonales puede lograrse en un plazo relativamente corto, mientras que implementar una red extensa de ciclovías puede requerir más tiempo debido a la planificación y obtención de permisos. Esta perspectiva es realista y refleja la complejidad de implementar medidas de movilidad sostenible en áreas urbanas.

Los resultados muestran una clara coincidencia entre los especialistas y la base teórica sobre los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad y salud, así como los desafíos para su fomento en el centro histórico de Trujillo. La infraestructura inadecuada y la falta de conciencia son identificados como obstáculos clave. Las medidas propuestas para fomentar el transporte activo se centran en la mejora de la infraestructura y la limitación del acceso vehicular.

Tabla 7: Resultados de las entrevistas en la subcategoría infraestructura vial.

	SUBCATEGORÍA	INFRAESTRUCTURA VIAL
PREGUNTAS	<p>17. ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?</p> <p>18. ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?</p> <p>19. ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?</p> <p>20. ¿Cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos?</p>	
PARTICIPANTES	A	<p>El uso de materiales sostenibles en la construcción de vías es esencial para reducir el impacto ambiental, pero se observa una falta de consideración en su aplicación, prevaleciendo los materiales convencionales. Para fomentar el transporte público, caminar y andar en bicicleta, se propone crear zonas peatonales en lugares estratégicos. Estas medidas promoverían alternativas seguras y sostenibles, priorizando a los peatones y fomentando el uso de la bicicleta. En el centro histórico de Trujillo, se sugiere cerrar calles al tráfico de autos y convertirlas en áreas exclusivas para los peatones, como la plaza principal y las calles comerciales. Además, colocar estaciones de alquiler de bicicletas cerca de las paradas de transporte público permitiría combinar diferentes medios de transporte.</p>

La incorporación de áreas verdes y paisajismo en la infraestructura vial no solo brinda beneficios estéticos, sino también contribuye a la sostenibilidad ambiental al actuar como sumideros de carbono y mejorar la calidad del aire y reducir el ruido. Sin embargo, la movilidad urbana sostenible aún no se aborda de manera adecuada en la planificación y diseño de las vías, lo que dificulta la movilidad activa y fomenta la dependencia del transporte motorizado. Para mejorar la infraestructura vial, es importante ampliar las rutas del transporte público y crear una red extensa de ciclovías en el centro histórico. En el futuro, se espera que la infraestructura vial en el centro de Trujillo evolucione gracias a los avances tecnológicos, como la implementación de sistemas inteligentes de gestión del tráfico. Estos sistemas permitirán monitorear y ajustar el flujo vehicular en tiempo real para mejorar la circulación y reducir la congestión.

La construcción de carriles exclusivos para transporte sostenible es necesaria y promueve la movilidad activa. Aunque se ha abordado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en Trujillo, falta su ejecución completa. Es importante implementar programas educativos sobre seguridad vial y concientización, especialmente para niños y jóvenes. Mejorar la integración intermodal facilitaría la combinación de diferentes modos de transporte. En el futuro, se espera una evolución en la infraestructura vial con avances tecnológicos y sistemas de transporte integrados. Esto permitiría a los usuarios planificar y combinar modos de transporte de manera eficiente y mejorar la experiencia de movilidad en la ciudad.

La implementación de zonas de calma prioriza la seguridad de peatones y ciclistas al reducir la velocidad de los vehículos, mediante mejoras en señalizaciones y creación de espacios sociales. Aunque se han abordado algunos aspectos de la movilidad urbana, como rampas en las veredas, el centro histórico de Trujillo aún no alcanza una movilidad sostenible completa. Una estrategia para D promover una movilidad más sostenible implica restricciones a vehículos privados en áreas y horarios específicos, con incentivos al uso de transporte público y carriles exclusivos para autobuses. Su implementación gradual y participación comunitaria son necesarias. En el futuro, se esperan avances tecnológicos en la infraestructura vial del centro histórico de Trujillo, como sistemas inteligentes de gestión del tráfico.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría movilidad urbana sostenible, en la subcategoría infraestructura vial.

La comparación entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada en relación a la infraestructura vial revela los siguientes hallazgos.

En cuanto a las mejores prácticas en diseño y construcción de vías (pregunta 17), los especialistas mencionan la necesidad de utilizar materiales sostenibles en la construcción de vías para reducir el impacto ambiental. Además, enfatizan en la importancia de incorporar áreas verdes y paisajismo en la infraestructura vial para mejorar la calidad del aire y reducir el ruido, lo que coincide con la teoría de Tanishita et al. (2023), que destaca la importancia de diseñar calles que sean amigables con todos los usuarios, incluyendo peatones y ciclistas.

En relación a cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo (pregunta 18), los especialistas reconocen que, aún hay mucho por hacer. Se menciona la falta de consideración en la aplicación de materiales sostenibles y la falta de ejecución completa del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esto resalta la necesidad de una mayor integración de las prácticas sostenibles en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial en el centro histórico.

En cuanto a las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados (pregunta 19), los especialistas sugieren crear zonas peatonales en lugares estratégicos, ampliar las rutas del transporte público y crear una red extensa de ciclovías en el centro histórico de Trujillo. También mencionan la necesidad de implementar programas educativos sobre seguridad vial y concienciación, especialmente para niños y jóvenes. La primera teoría relacionada a infraestructura vial destaca la importancia de diseñar calles que prioricen la seguridad de peatones y ciclistas y promuevan una vida urbana más activa.

En cuanto a la evolución futura de la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo (pregunta 20), los especialistas mencionan avances tecnológicos como sistemas inteligentes de gestión del tráfico para mejorar la circulación y reducir la congestión. La segunda teoría relacionada al tema, destaca la importancia de la información georreferenciada sobre infraestructuras viales en la planificación del territorio y la evaluación de impactos ambientales, lo que sugiere que los avances tecnológicos pueden jugar un papel crucial en la evolución futura de la infraestructura vial en Trujillo.

Los resultados muestran una clara coincidencia entre los especialistas y la base teórica sobre la importancia de considerar materiales sostenibles en la construcción de vías, la promoción de estrategias para fomentar el uso de transporte activo.

Tabla 8: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de seguridad vial.

	SUBCATEGORÍA	SEGURIDAD VIAL
PREGUNTAS		21. ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?
		22. ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?
		23. ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos?
		24. ¿Cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?
		25. ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?
		26. ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?
		27. ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

La seguridad vial en áreas urbanas se logra mediante la señalización vial, la iluminación adecuada, los separadores de carriles y los pasos peatonales. Los semáforos peatonales y los pasos de peatones elevados son características físicas efectivas para la seguridad de los peatones al regular el tráfico y mejorar la visibilidad.

- A La separación física entre los carriles para bicicletas y el tráfico vehicular, a través de barreras físicas y carriles continuos, brinda seguridad y confianza a los ciclistas, incentivando su uso. La construcción de carriles exclusivos para bicicletas, con señalización e iluminación adecuada, permite a los ciclistas moverse libremente y ser más visibles, mejorando su seguridad en las vías urbanas.

- B La seguridad vial en áreas urbanas se logra con la señalización vial, la iluminación adecuada y los separadores de carriles. Los peatones necesitan pasos bien señalizados y visibles, con señalización luminosa. Los ciclistas requieren carriles amplios y señalizados, y la implementación de ciclovías segregadas y conectadas. El buen estado del pavimento es esencial para el confort y la estabilidad de los autos. En el centro de Trujillo, se ha abordado la señalización de límites de velocidad, pero es menos necesario en el propio centro.

- C La seguridad vial en áreas urbanas se logra mediante la implementación de elementos clave como la señalización vial y una buena iluminación. Los pasos de cebra bien marcados y los semáforos para peatones garantizan la seguridad de los transeúntes. Los refugios para peatones en las bermas centrales ofrecen protección en calles de múltiples carriles. Es importante realizar un mantenimiento regular de los carriles para bicicletas y promover la

integración con otros modos de transporte. La calidad del pavimento influye en la seguridad vial, al permitir un mejor contacto entre los neumáticos y la carretera. En el centro de Trujillo se han implementado restricciones de acceso para vehículos de carga pesada en determinados horarios, asegurando la seguridad vial en la zona.

D La seguridad vial en áreas urbanas se logra con iluminación adecuada, señalización vial y separadores de carriles. Para peatones, pasos de peatones visibles y buena iluminación son fundamentales. Para ciclistas, intersecciones seguras, semáforos y carriles exclusivos. El estado del pavimento y calidad de la señalización influyen en seguridad vial. En el centro histórico de Trujillo, medidas como semaforización se han implementado. Incorporar señalética en alrededores y límites también es necesario.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría movilidad urbana sostenible, en la subcategoría de seguridad vial.

La comparación entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada en relación a seguridad vial revela los siguientes hallazgos.

En relación a los elementos específicos considerados cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas (pregunta 21), los especialistas coinciden en la importancia de la señalización vial, la iluminación adecuada y los separadores de carriles. Estos elementos también están respaldados por la teoría de Salas (2009), que enfatiza en la relevancia de las veredas, pasos de peatones, iluminación y señalización clara para mejorar la seguridad de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía.

Respecto a las características físicas eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en áreas urbanas (pregunta 22), los especialistas mencionan los semáforos peatonales y los pasos de peatones elevados como elementos efectivos para regular el tráfico y mejorar la visibilidad de los peatones. Estas recomendaciones se alinean con la misma teoría, que señala la importancia de pasos de peatones bien marcados, iluminados y señalizados para garantizar la seguridad de los peatones.

En cuanto a las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos (pregunta 23), los especialistas destacan la necesidad de separación física entre los carriles para bicicletas y el tráfico vehicular mediante barreras físicas y carriles continuos. Esto coincide también con la primera teoría, que resalta la importancia de ciclovías segregadas y bien señalizadas para brindar seguridad y confianza a los ciclistas, incentivando su uso.

Para adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad de los ciclistas (pregunta 24), los especialistas sugieren la construcción de carriles exclusivos para bicicletas con señalización e iluminación adecuada. Estas recomendaciones se alinean con teoría anteriormente mencionada, que enfatiza en la necesidad de implementar medidas de seguridad para los ciclistas, como ciclovías segregadas y conectadas.

En cuanto a la influencia de la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana (pregunta 25), los especialistas mencionan que el buen estado del pavimento es esencial para el confort y la estabilidad de los vehículos. Esto puede contribuir a una mejor experiencia de conducción y, en última instancia, a una mayor seguridad en las vías.

Aunque la segunda teoría de Imprialou y Quddus (2020) se centra más en la calidad de los datos de accidentes para la investigación de seguridad vial, es válido inferir que la calidad del pavimento también

puede tener un impacto en la seguridad vial al afectar la adherencia y estabilidad de los vehículos.

Respecto a las estrategias de diseño para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial (pregunta 26), los especialistas sugieren implementar elementos como señalización vial, iluminación adecuada y separadores de carriles. Estas estrategias también pueden contribuir a reducir la velocidad del tráfico y mejorar la seguridad en áreas urbanas, como lo indica la primera teoría relacionada a seguridad vial.

En cuanto a medidas específicas ya implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo que han demostrado ser efectivas (pregunta 27), los especialistas mencionan la señalización de límites de velocidad y restricciones de acceso para vehículos de carga pesada en ciertos horarios.

Aunque la base teórica no menciona medidas específicas en el contexto de Trujillo, es válido considerar que estas medidas pueden tener un impacto positivo en la seguridad vial al regular el tráfico y reducir la velocidad de los vehículos.

Los resultados demuestran una coincidencia significativa entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada sobre la importancia de la señalización vial, la iluminación adecuada y los separadores de carriles para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas. Además, resaltan la relevancia de elementos específicos como pasos de peatones elevados, semáforos peatonales y carriles exclusivos para bicicletas. Las estrategias de diseño para reducir la velocidad del tráfico y mejorar la seguridad vial también están respaldadas por ambos.

Interpretación del primer instrumento (Entrevista) en la segunda categoría (Espacios públicos).

Tabla 9: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de espacios recreativos.

SUBCATEGORÍA	ESPACIOS RECREATIVOS
PREGUNTAS	28. ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?
	29. ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?
	30. ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?
	31. ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?
	32. ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?
PARTICIPANTES	<p data-bbox="517 1178 1378 1818">La falta de espacios recreativos activos en el centro histórico de Trujillo limita las oportunidades de promover un estilo de vida saludable y el turismo. Los desafíos incluyen la restricción de espacio y la preservación histórica, mientras que la gestión y sostenibilidad son preocupaciones importantes. La implementación de Wi-Fi gratuito en los espacios recreativos permitiría una conectividad mejorada para los visitantes y residentes. Además, los sensores inteligentes podrían recopilar datos en tiempo real sobre el uso de los espacios y optimizar su diseño y gestión. Estas iniciativas mejorarían la funcionalidad de los espacios recreativos y enriquecerían la experiencia de los usuarios.</p>
	<p data-bbox="517 1850 1378 1939">La falta de espacios recreativos activos en el centro histórico de Trujillo limita las opciones de recreación para los</p>

residentes y turistas. La creación de estos espacios tiene beneficios significativos, como promover un estilo de vida saludable y aumentar el turismo y la economía local. Sin embargo, existen desafíos como la restricción de espacio y la preservación de la integridad histórica que dificultan su implementación.

La gestión y sostenibilidad de estos espacios también representan un desafío, requiriendo un plan de gestión adecuado y asignación de recursos. La implementación de Wi-Fi gratuito y sensores inteligentes en los espacios recreativos podría mejorar la experiencia de los usuarios al brindar conectividad y recopilar datos en tiempo real para optimizar el diseño y la gestión. Aunque se desconocen las estrategias actualmente implementadas, estas medidas podrían ser consideradas para enriquecer los espacios recreativos del centro histórico de Trujillo.

- En el centro de Trujillo, los espacios recreativos son limitados, destacando la Plaza de Armas, Plazuela Recreo y los atrios de las iglesias. Estos lugares son importantes para la calidad de vida de los residentes, fortaleciendo la cohesión social y promoviendo la identidad cultural. Sin embargo, la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos
- C enfrentan desafíos debido al uso del suelo y las restricciones normativas que protegen el patrimonio. Actualmente, no se fomenta el uso de estos espacios. Una posible medida es la implementación de señalización digital en parques y plazas, brindando información sobre eventos y actividades. También se podría promover la participación de los usuarios mediante pantallas interactivas.
- D En el centro histórico de Trujillo, los espacios recreativos son limitados, incluyendo la Plazuela Recreo, Plaza de Armas,
-

Plazuela Pinillos, baluartes de la muralla y el paseo peatonal de Pizarro, aunque se enfocan principalmente en actividades de recreación pasiva.

Estos espacios preservan el patrimonio histórico al adaptarse a la arquitectura y la historia de la zona, permitiendo a los residentes conectarse con el pasado mientras disfrutan. Sin embargo, el mantenimiento y conservación presentan desafíos debido a la preservación del patrimonio y la limitación de recursos económicos.

Actualmente, no hay estrategias específicas para fomentar el uso de estos espacios. Una posible innovación tecnológica sería la incorporación de dispositivos de seguimiento y monitoreo de actividad física, que permitirían a los usuarios registrar su rendimiento en tiempo real, promoviendo un estilo de vida activo. Además, puntos de control con sensores podrían brindar información sobre las actividades disponibles en cada lugar del espacio recreativo.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría espacios públicos, en la subcategoría de espacios recreativos.

La comparación entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada en relación a los espacios recreativos revela los siguientes hallazgos.

En relación a los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo (pregunta 28), los especialistas entrevistados identificaron lugares emblemáticos como la Plaza de Armas, Plazuela Recreo, Plazuela Pinillos, baluartes de la muralla y el paseo peatonal de Pizarro. Además, mencionaron la importancia de preservar el patrimonio histórico y adaptarse a la arquitectura y la historia de la zona al desarrollar estos espacios recreativos.

Esta información concuerda con la teoría proporcionada por Ocampo (2018), quien enfatiza en la relevancia de los lugares de recreación para el progreso territorial. La teoría también subraya la importancia de crear espacios accesibles, inspiradores y acogedores para todas las personas.

En cuanto a los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico (pregunta 29), los especialistas destacaron su papel en promover un estilo de vida saludable y el turismo, así como en fortalecer la cohesión social y promover la identidad cultural de la comunidad. Estos hallazgos coinciden también con la misma teoría, que también resalta el impacto positivo que estos espacios pueden tener en la calidad de vida de los habitantes locales.

Con respecto a los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico (pregunta 30), los entrevistados mencionaron la restricción de espacio y la preservación histórica como obstáculos importantes. La gestión y sostenibilidad también fueron considerados como factores críticos. Estos desafíos están en línea también con la teoría mencionada anteriormente que aborda obstáculos al integrar espacios recreativos en la planificación.

En cuanto a las estrategias implementadas para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico (pregunta 31), los especialistas no proporcionaron información detallada al respecto. Sin embargo, el entrevistado C sugirió medidas como la implementación de señalización digital en parques y plazas, así como la promoción de la participación de los usuarios por pantallas interactivas.

Si bien las respuestas de los especialistas no coinciden directamente con las bases teóricas proporcionadas, la teoría de Dorozhkina menciona la importancia de los espacios recreativos para proporcionar opciones de diversión y esparcimiento a la población, lo cual está relacionado con la sugerencia de promover la participación de los usuarios mediante tecnología interactiva.

Por último, en cuanto a las innovaciones tecnológicas que aplicables en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo (pregunta 32), los especialistas propusieron la implementación de Wi-Fi gratuito para mejorar la conectividad, así como la incorporación de dispositivos de seguimiento y monitoreo de actividad física y puntos de control con sensores para brindar información sobre las actividades disponibles en cada lugar.

Estas propuestas encuentran cierta relación también con la segunda teoría mencionada en relación a los espacios recreativos, que menciona la posibilidad de mejorar la calidad de vida de las personas a través de innovaciones en estos espacios. La comparación entre los resultados de las entrevistas y las bases teóricas analizadas destaca la importancia de considerar factores clave como la preservación histórica, la sostenibilidad y la conectividad en la creación y mantenimiento de espacios recreativos.

Tabla 10: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de arte y cultura.

SUBCATEGORÍA	ARTE Y CULTURA
PREGUNTAS	33. ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?
	34. ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?
	35. ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?
	36. ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

El centro histórico de Trujillo destaca por su patrimonio artístico y cultural, con monumentos e iglesias históricas que enriquecen el entorno urbano. El desafío es lograr una integración armónica del arte y la cultura en los espacios públicos, preservando la identidad histórica. El turismo es una oportunidad para aprovechar el potencial cultural de Trujillo y atraer visitantes interesados en su historia y arte.

Es sugerible la participación de artistas y expertos en la planificación, para garantizar una integración adecuada de expresiones artísticas en el centro histórico. Comités multidisciplinarios pueden identificar oportunidades para incorporar obras de arte, instalaciones interactivas e intervenciones creativas en los espacios públicos.

En el centro histórico de Trujillo, se enfrentan desafíos al incorporar el arte y la cultura en los espacios públicos, como la preservación del patrimonio y la armonía visual. Es importante promover la participación comunitaria y establecer políticas que respalden el arte en el espacio público, asignando presupuesto para el arte público. El arte y la cultura en los espacios públicos fortalecen la identidad cultural y generan impactos positivos en la sociedad y la economía, atrayendo turistas y promoviendo el turismo.

La incorporación de tecnología y medios digitales en el arte brinda experiencias interactivas y audiovisuales. Además, la educación artística desde temprana edad es esencial para cultivar una sociedad con mayor aprecio y participación en la cultura. Se pueden implementar programas educativos y actividades artísticas en colaboración con escuelas y organizaciones comunitarias.

En el centro histórico de Trujillo, se celebran eventos culturales que exhiben una variedad de expresiones

artísticas. El desafío es preservar el patrimonio histórico mientras se fomenta la innovación artística. Es importante encontrar un equilibrio entre la expresión contemporánea y la conservación de los elementos arquitectónicos históricos, utilizando métodos de instalación no invasivos.

El reto es conciliar la creatividad y el respeto por la historia y la arquitectura de Trujillo. Se propone incorporar elementos artísticos desde las etapas iniciales de diseño, reflexionando sobre cómo los materiales, las formas y las estructuras pueden reflejar la identidad cultural y artística de la ciudad. Una estrategia efectiva es convertir los espacios públicos en galerías al aire libre mediante la instalación de esculturas, murales e instalaciones artísticas en plazas y calles.

El centro histórico de Trujillo destaca por sus edificios coloniales, expresiones artísticas en sí mismos. Al incorporar nuevas expresiones artísticas, es esencial respetar la riqueza histórica y arquitectónica de la ciudad. Integrar el arte contemporáneo de manera armoniosa con el entorno histórico es un desafío, adaptando las intervenciones para complementar la estética de la ciudad. La tecnología ofrece una oportunidad para difundir y promover el arte y la cultura de Trujillo globalmente.

A través de plataformas en línea, se pueden compartir imágenes, videos y testimonios de artistas locales. Alianzas con instituciones culturales, organizaciones artísticas, grupos comunitarios y el sector privado son clave para promover la integración de expresiones artísticas. Estas colaboraciones amplían el alcance del arte y la cultura en el centro de Trujillo.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría espacios públicos, en la subcategoría de arte y cultura.

La comparación entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada en relación al arte y la cultura revelan los siguientes hallazgos.

En cuanto a los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo (pregunta 33), los especialistas destacan el rico patrimonio artístico y cultural del centro histórico de la ciudad, enriquecido por monumentos e iglesias históricas. Esto muestra una fuerte relación entre el arte y la cultura con el entorno urbano, resaltando su relevancia para la identidad cultural y la historia de Trujillo.

La base teórica proporcionada no aborda directamente este tema, pero se puede inferir que la presencia de expresiones artísticas en espacios públicos contribuye a la construcción de identidad y la transformación urbana, como se menciona en la primera teoría que se menciona en relación al arte y la cultura.

Con respecto a los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo considerando su estilo arquitectónico (pregunta 34), los especialistas mencionan la preservación del patrimonio y la armonía visual como factores importantes.

Esto se alinea con la teoría de Maldonado (2020), que resalta la necesidad de una planificación que optimice el uso del espacio urbano y minimice los impactos negativos en la ciudad, lo que incluye preservar la estética y la identidad histórica. A su vez, la teoría de Guinard y Margier (2018) también respalda este enfoque al mencionar que el arte urbano puede ser utilizado para dar una nueva imagen e identidad simbólica a una ciudad, lo que implica que las intervenciones artísticas deben ser cuidadosamente diseñadas para complementar el estilo arquitectónico.

En cuanto a los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo (pregunta 35), los especialistas mencionan la necesidad de conciliar la creatividad con el respeto por la historia y la arquitectura de la ciudad.

Esto se relaciona con la primera teoría en mención, que destaca la importancia de encontrar oportunidades para incorporar expresiones artísticas que reflejen la identidad cultural y artística de la ciudad. Además, la incorporación de tecnología y medios digitales en el arte se menciona como una oportunidad para brindar experiencias interactivas y audiovisuales.

Esto sugiere que la tecnología puede ser un recurso valioso para promover el arte y la cultura en el espacio público y atraer la atención de un público más amplio, como menciona la segunda teoría.

Con respecto a cómo promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores (pregunta 36), los especialistas sugieren la participación de artistas y expertos en la planificación, así como la creación de comités multidisciplinarios para identificar oportunidades para incorporar arte y cultura en los espacios públicos.

Esta sugerencia se alinea con la primera teoría que resalta la influencia del arte en la construcción de identidad y las relaciones sociales, lo que implica que la participación comunitaria y la colaboración con expertos son esenciales para promover una mayor integración de expresiones artísticas.

Los resultados de la entrevista y la base teórica analizada muestran la importancia del arte y la cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, así como los desafíos y oportunidades que enfrenta su incorporación en la planificación urbana. Los especialistas destacan el patrimonio artístico y cultural de la ciudad, lo que resalta la relación intrínseca entre el arte y la identidad cultural de Trujillo.

La armonización con el estilo arquitectónico histórico y la preservación del patrimonio son aspectos cruciales a considerar en la incorporación de expresiones artísticas. Además, la tecnología y la participación

comunitaria emergen como oportunidades para fomentar la creatividad y el respeto por la historia y la arquitectura de la ciudad.

La combinación de la experiencia práctica de los especialistas y las bases teóricas proporciona una base sólida para la planificación urbana que promueva entornos más vibrantes y enriquecedores en el ambiente urbano monumental de Trujillo a través del arte y la cultura en los espacios públicos. Esto permite preservar la identidad cultural, fortalecer la cohesión social y generar impactos positivos en la sociedad y la economía, al mismo tiempo que se construye una ciudad inclusiva y sostenible.

Tabla 11: Resultados de las entrevistas en la subcategoría de mobiliario urbano.

	SUBCATEGORÍA	MOBILIARIO URBANO
PREGUNTAS		37. ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?
		38. ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?
		39. ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico?
		40. ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

41. ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

42. ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico?
¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

43. ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

El mobiliario urbano en el centro histórico de Trujillo debe ser coherente estilísticamente y accesible para todos. Se debe considerar la integración visual con la arquitectura histórica y la facilidad de uso para personas de todas las edades y habilidades. Además, el mobiliario debe ser duradero y resistente al clima y uso constante, utilizando materiales de calidad.

PARTICIPANTES

A La participación ciudadana es fundamental en la planificación del mobiliario urbano. Aunque existen políticas y permisos para instalaciones temporales, se necesita un enfoque más específico y profesional en el diseño y la implementación. La tecnología puede desempeñar un papel importante, como sensores de movimiento y bancas inteligentes con big data para mejorar la movilidad y la toma de decisiones informadas.

B En el centro histórico de Trujillo, el mobiliario urbano debe ser duradero, de calidad y coherente con la estética arquitectónica. La participación ciudadana a través de comités es crucial para su planificación y mantenimiento. El mobiliario temporal utilizado en eventos especiales es modular y desmontable.

Actualmente, la promoción del arte en el centro histórico es limitada. Se espera desarrollar innovaciones en diseño y tecnología para mejorar la funcionalidad y estética del mobiliario. Recomiendo la instalación de opciones de movilidad sostenible, como bicicletas compartidas, y áreas de descanso para disfrutar del entorno histórico de Trujillo.

C El mobiliario urbano en el centro histórico de Trujillo debe ser flexible y adaptarse a diferentes usos y necesidades, así como duradero y de alta calidad. Los comerciantes y residentes pueden promover su uso y reportar cualquier daño o problema. Existen políticas para la implementación de mobiliario temporal en eventos culturales. Sin embargo, es necesario abordar las limitaciones en cuanto a la inclusión y accesibilidad para personas con discapacidades. No se ha promovido el arte ni la cultura a través del mobiliario urbano en la ciudad. Se pueden explorar futuras perspectivas de diseño y tecnología, como bancos solares e iluminación inteligente. Se recomienda la instalación de bancas artísticas y culturales que reflejen la identidad de Trujillo.

D El mobiliario urbano en el centro histórico de Trujillo debe ser ergonómico, cómodo y accesible para todos, considerando la altura, respaldo y forma de los asientos. Los comerciantes y residentes pueden participar en la planificación y ofrecer sugerencias basadas en su experiencia. Existen políticas que permiten adaptar el espacio urbano a eventos, brindando comodidad y promoviendo la participación de los visitantes.

Nota: Resultados de las respuestas generales de los entrevistados acerca de la categoría espacios públicos, en la subcategoría de mobiliario urbano.

La comparación entre las respuestas de los especialistas y la base teórica analizada en relación al mobiliario urbano revelan los siguientes hallazgos.

En cuanto a los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico (pregunta 37), los especialistas resaltan la importancia de la coherencia estilística con la arquitectura histórica y la accesibilidad para todas las personas. La teoría de Fdez (2021), menciona que el mobiliario urbano afecta el orden y el confort de las ciudades, también destaca la necesidad de que estos elementos sean útiles para los ciudadanos. Asimismo, la base teórica proporciona información relevante sobre el mobiliario urbano inteligente con sensores y tecnología IoT, lo que podría contribuir al desarrollo de espacios públicos más eficientes y cómodos para la comunidad.

En cuanto a la participación de los comerciantes y residentes en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles (pregunta 38), los especialistas mencionan la importancia de la participación ciudadana a través de comités o expertos en el diseño y la implementación. Esta colaboración ciudadana está en línea con la teoría mencionada anteriormente, que destaca el mobiliario urbano como elementos que afectan la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Además, la teoría de Luxford et al. (2019) sobre mobiliario urbano inteligente, aunque no aborda directamente la participación ciudadana, sugiere que la implementación de tecnología inteligente en el mobiliario podría requerir la consulta y colaboración con los residentes para satisfacer sus necesidades específicas.

Con respecto a las iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico (pregunta 39), los especialistas mencionan la existencia de políticas y permisos, pero sugieren la necesidad de un enfoque más específico y profesional en el diseño e implementación de mobiliario temporal. Esto puede estar relacionado con la primera teoría mencionada relacionada a mobiliario

urbano, que describe cómo el este afecta el orden y el confort de las ciudades, y sugiere la importancia de un enfoque bien planificado para su implementación.

Además, en relación a la inclusión y la accesibilidad en el diseño y la ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico (pregunta 40), los especialistas reconocen que la inclusión y accesibilidad para personas con discapacidades deben abordarse de manera más efectiva, lo que se relaciona con la necesidad de considerar la calidad de vida de todas las personas en el entorno urbano, como sugiere Fdez.

En relación con la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico (pregunta 41), los especialistas no mencionan una promoción específica del arte a través del mobiliario en la ciudad. Sin embargo, sugieren posibles innovaciones en diseño y tecnología para mejorar la funcionalidad y estética del mobiliario, lo que sugiere que existe una oportunidad para incorporar elementos artísticos en el mobiliario urbano como una forma de promoción cultural.

Esto puede estar relacionado también con la primera teoría, que destaca cómo el mobiliario urbano afecta el orden y el confort de las ciudades, y sugiere que el mobiliario urbano puede ser utilizado como un elemento para mejorar la calidad de vida y promover la cultura en el espacio público.

En cuanto a las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico (pregunta 42), los especialistas mencionan posibles innovaciones como sensores de movimiento y bancas inteligentes con big data para mejorar la movilidad y la toma de decisiones informadas.

Estas perspectivas futuras se alinean con la segunda base teórica, que destaca el papel potencial del mobiliario urbano inteligente con sensores y tecnología IoT en el desarrollo de ciudades inteligentes. Además, los especialistas sugieren bancas solares e iluminación inteligente como posibles innovaciones, lo que sugiere que existe un interés en mejorar la funcionalidad y estética del mobiliario urbano.

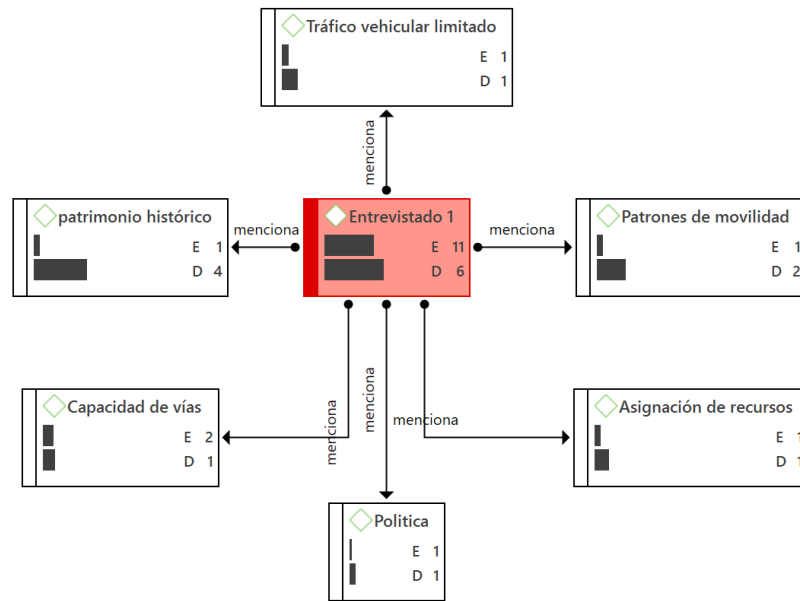
En relación con las recomendaciones específicas de mobiliario desde la experiencia de los especialistas para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de Trujillo (pregunta 43), se mencionan opciones como bicicletas compartidas y áreas de descanso para disfrutar del entorno histórico.

Estas recomendaciones están en línea con la necesidad de promover modos de transporte sostenibles y mejorar la movilidad en la ciudad, como sugieren ambas teorías. Además, los especialistas sugieren bancas artísticas y culturales que reflejen la identidad de Trujillo, lo que sugiere una conexión entre el mobiliario urbano y la promoción de la cultura y el arte en la ciudad, aunque no se haya mencionado explícitamente en las respuestas.

Los resultados de la entrevista de especialistas y las bases teóricas analizadas destacan la importancia del diseño y selección de mobiliario urbano en el centro histórico de Trujillo. Los criterios clave mencionados por los especialistas, como la coherencia estilística, la accesibilidad y la durabilidad, están en línea con la idea de que el mobiliario urbano afecta el orden y el confort de las ciudades.

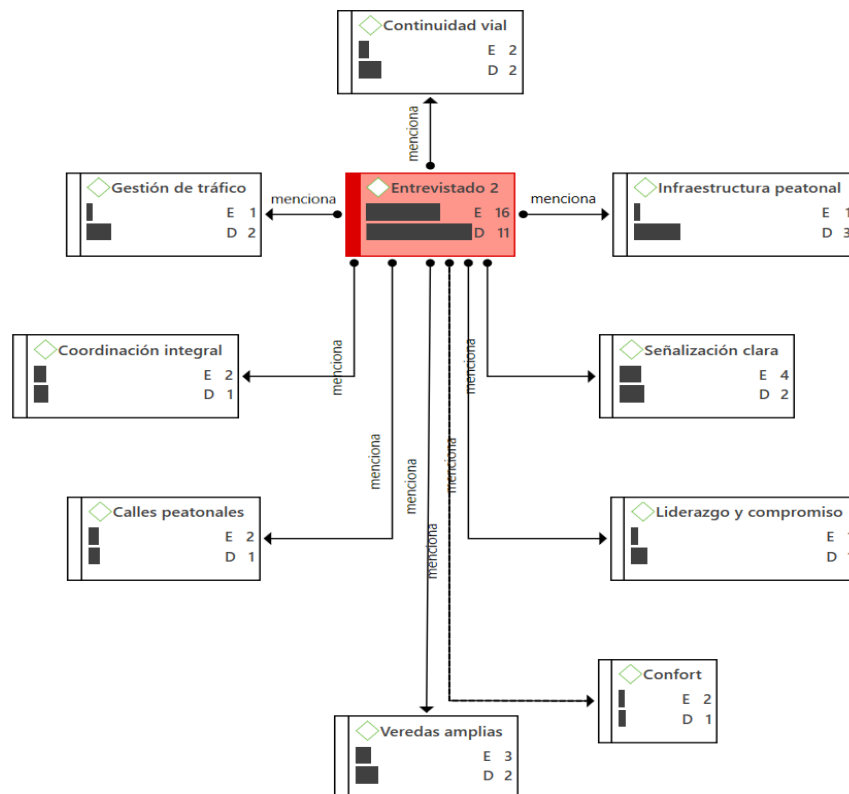
Además, las oportunidades de incorporar tecnología inteligente en el mobiliario, como sensores y bancas inteligentes, juegan un rol importante en el papel futuro del mobiliario urbano inteligente en ciudades inteligentes. Sin embargo, existe una oportunidad para mejorar la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario, así como para promover la promoción del arte y la cultura a través del mobiliario urbano en el centro histórico de Trujillo.

Figura 7: Red de categorías emergentes 1



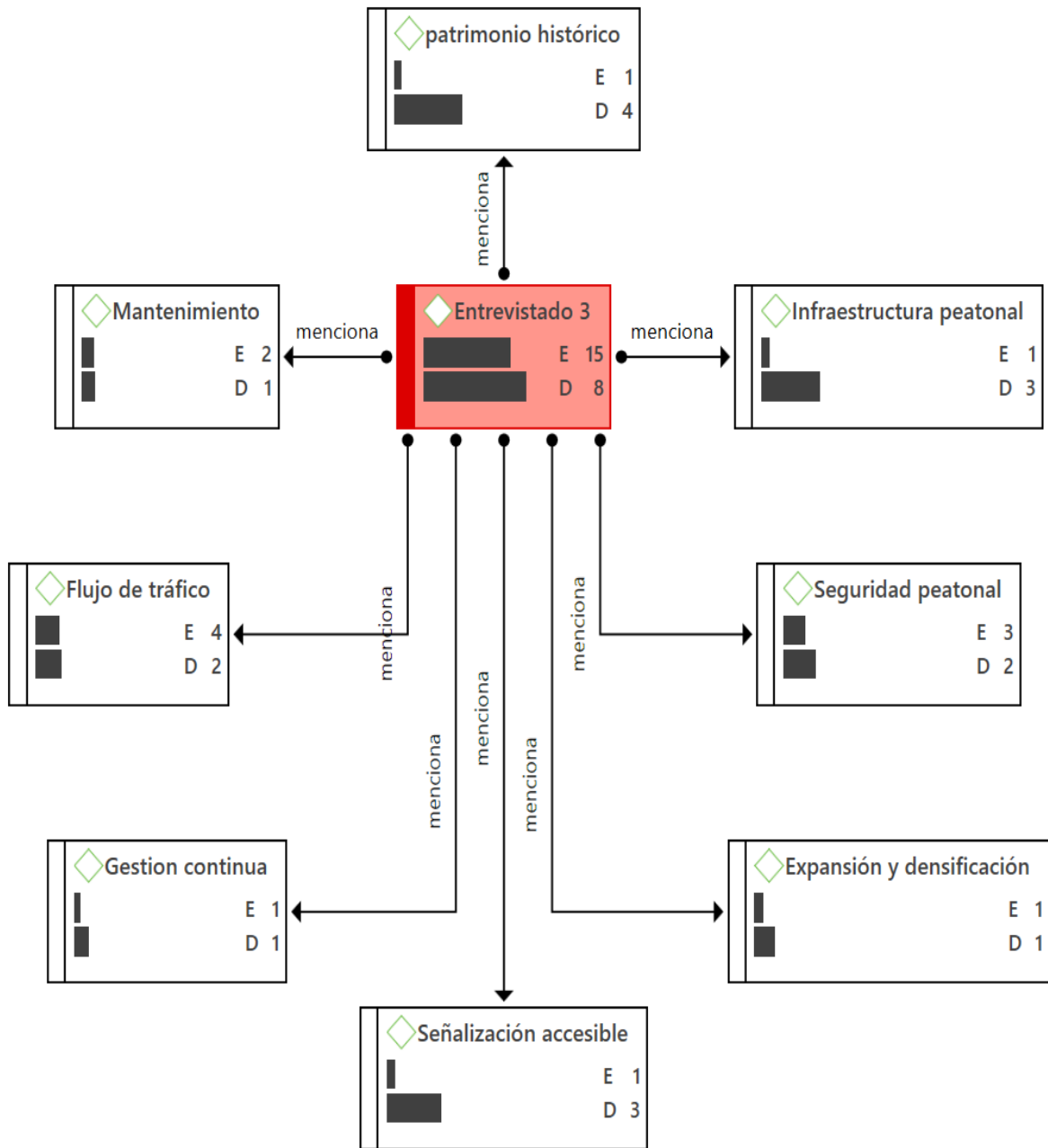
Nota: Red de categorías emergentes relacionadas al primer entrevistado (A)

Figura 8: Red de categorías emergentes 2



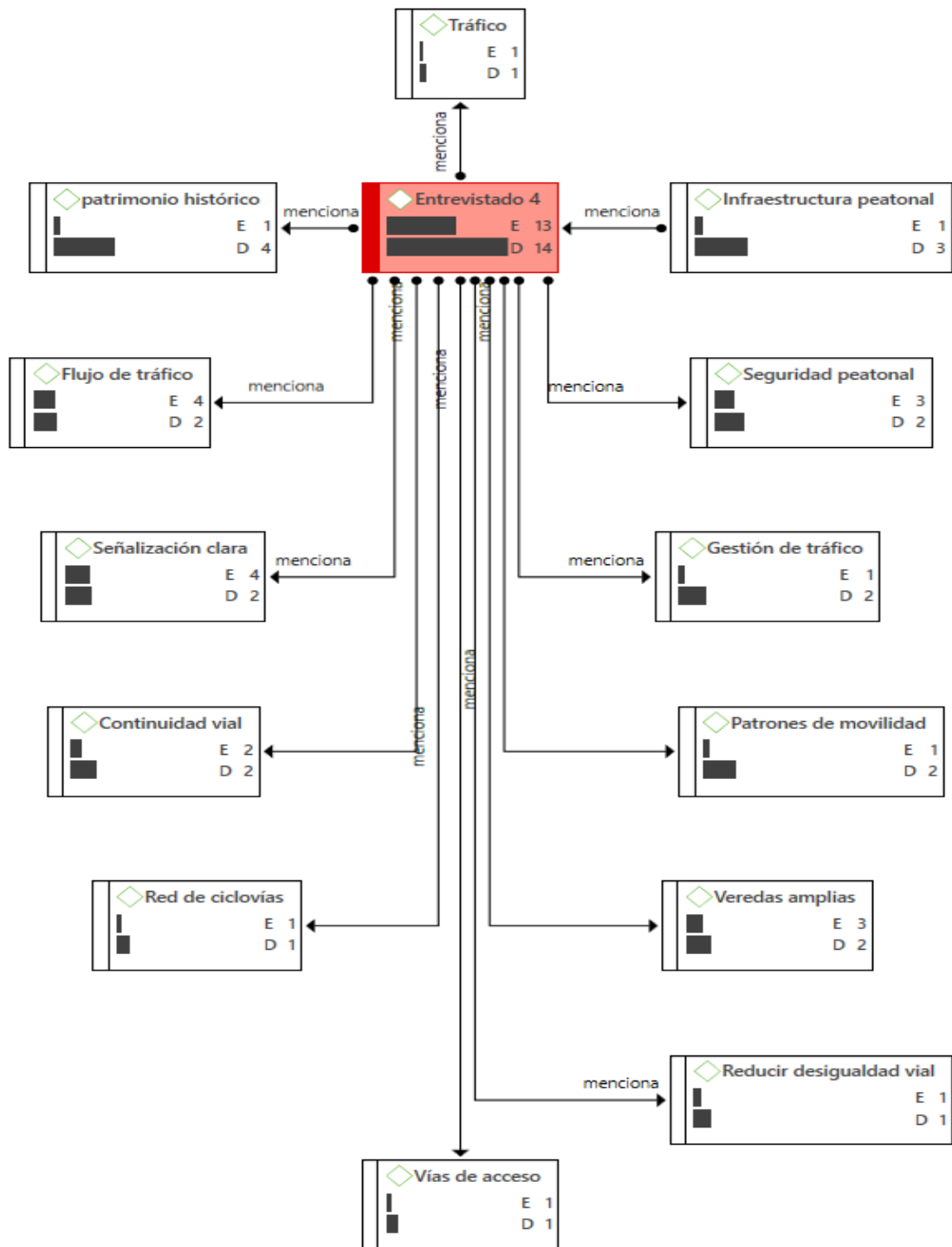
Nota: Red de categorías emergentes relacionadas al segundo entrevistado (B)

Figura 9: Red de categorías emergentes 3



Nota: Red de categorías emergentes relacionadas al tercer entrevistado (C)

Figura 10: Red de categorías emergentes 4



Nota: Red de categorías emergentes relacionadas al tercer entrevistado (D)

Interpretación del segundo instrumento (Ficha de observación) en la primera categoría (Movilidad urbana sostenible).

Para el desarrollo de esta técnica se ha desarrollado 5 fichas de observación relacionadas a las subcategorías de “accesibilidad urbana” y “tipos de transporte”.

Ficha de observación N°1. Subcategoría: Accesibilidad urbana.

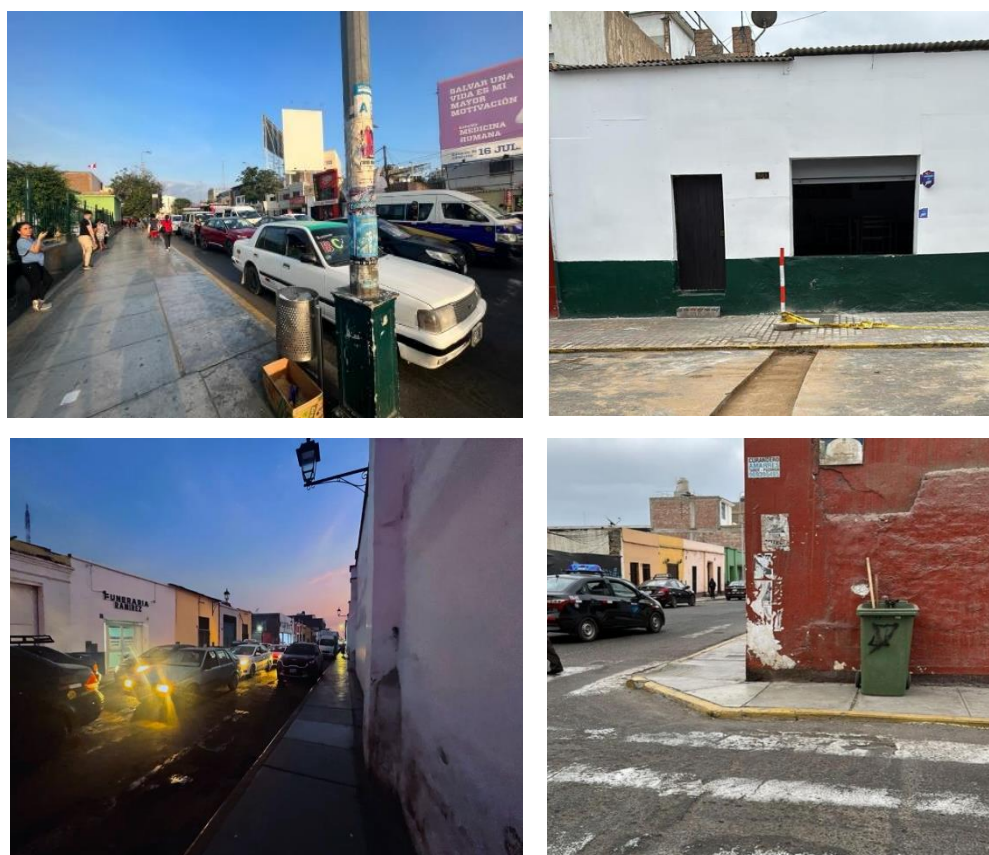
Constructo N°1: Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).

Interpretación:

El resultado de la ficha de observación indica que se han identificado diversas barreras físicas y deficiencias en la infraestructura que dificultan la movilidad de personas con discapacidades físicas y visuales, tal como se presenta en la figura 11, generando limitaciones en su autonomía y seguridad. Algunas de estas barreras incluyen veredas en mal estado, falta de rampas, ausencia de señalización táctil y podotáctil. Además, la carencia de infraestructura adecuada, como paraderos y estacionamientos, afecta la accesibilidad y comodidad tanto en el transporte público como en el transporte privado.

La falta de una correcta iluminación nocturna también se menciona como un factor que contribuye a una sensación de inseguridad y malestar, lo cual afecta la experiencia de movilidad de las personas. Por lo tanto, todas estas barreras representan obstáculos para lograr una movilidad inclusiva, cómoda y segura en el área de estudio.

Figura 11: Imágenes de los resultados de la 1° ficha de observación



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el ambiente urbano monumental de Trujillo en relación a la subcategoría de accesibilidad vial.

Ficha de observación N°2. Subcategoría: Accesibilidad urbana.

Constructo N°2: Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.

Interpretación:

El resultado de la ficha de observación indica que se ha identificado la falta de accesibilidad, infraestructura adecuada, señalización clara y condiciones de seguridad como factores que influyen en la experiencia de movilidad de las personas, tal como se refleja en la figura N°12. Estas limitaciones no solo afectan a las personas con movilidad reducida, sino que también tienen un impacto en la comodidad y seguridad de todos los transeúntes.

La falta de accesibilidad implica que ciertos lugares o servicios no están diseñados o adaptados para ser utilizados por personas con diferentes capacidades físicas, lo cual dificulta su movilidad.

Figura 12: Imágenes de los resultados de la 2° ficha de observación.



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el ambiente urbano monumental de Trujillo en relación a la subcategoría de accesibilidad vial para la segunda ficha de observación.

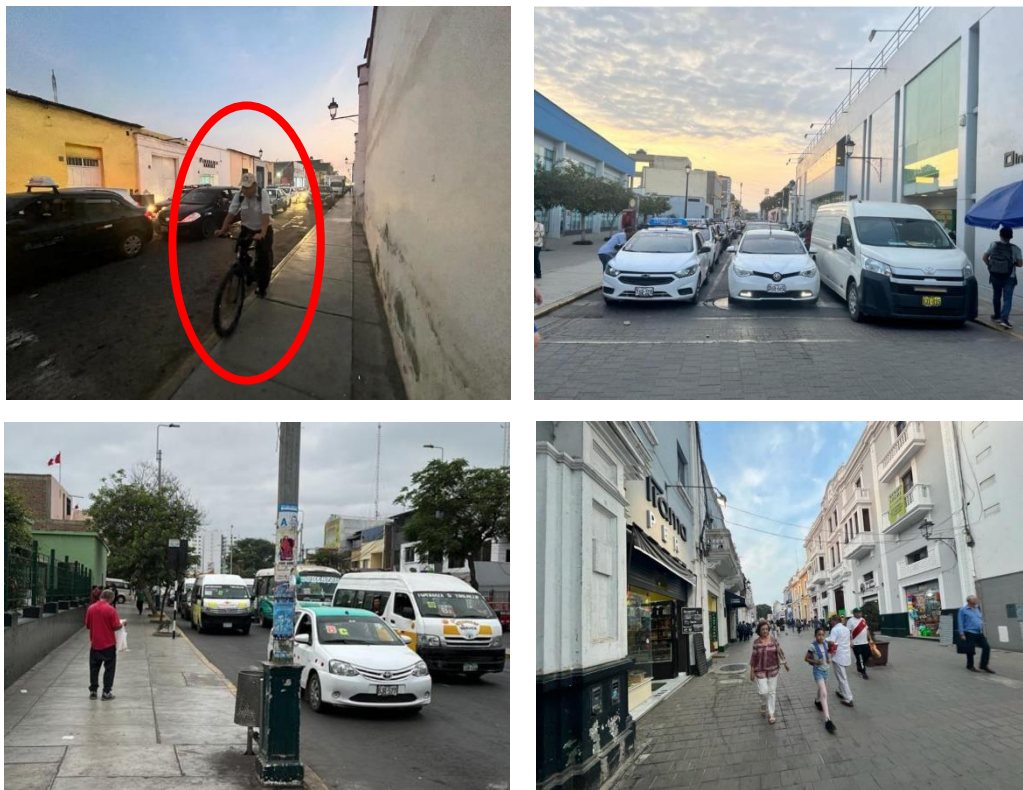
Ficha de observación N°3. Subcategoría: Tipos de transporte.

Constructo N°3: Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.

Interpretación:

El resultado de la ficha de observación indica que se ha identificado en el ambiente urbano monumental de Trujillo la población se desplaza con diferentes tipos de transporte, tanto el activo, como a pie como y en bicicleta, que se caracteriza por una mayor interacción directa con el entorno; y el pasivo, como el transporte motorizado público y el privado, que, en contraste, el transporte pasivo, implica una mayor separación del entorno y una menor interacción directa con otras personas.

Figura 13: Imágenes de los resultados de la 3° ficha de observación.



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el ambiente urbano monumental de Trujillo en relación a la subcategoría de tipos de transporte para la tercera ficha de observación.

Ficha de observación N°4. Subcategoría: Tipos de transporte.

Constructo N°4: Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.

Interpretación:

En la ficha de observación, se identificaron las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física, para analizar sus preferencias y patrones de uso del transporte activo y pasivo. Los resultados revelaron varias tendencias tal como se muestra en la figura N°14.

En cuanto al transporte pasivo, se observó que las personas en el rango de edad de 30 a 50 años y de género masculino tienden a utilizar el transporte privado. Por otro lado, el transporte público es más comúnmente utilizado por personas de entre 15 y 29 años y de género femenino.

En lo que respecta al transporte activo, se observó que las personas en el rango de edad de 30 a 50 años y de género femenino tienen preferencia por caminar como medio de transporte. Por otro lado, las personas de entre 40 y 60 años y de género masculino suelen optar por la bicicleta como medio de transporte activo.

Se destacó también que hay pocas personas con discapacidades físicas que utilizan el transporte activo. Esto sugiere la existencia de barreras o falta de accesibilidad que dificultan su participación en este tipo de transporte.

De lo mencionado anteriormente se puede concluir en que los datos de la ficha de observación revelan que las preferencias de transporte varían según el modo de transporte y las características individuales. Estos hallazgos subrayan la importancia de considerar las experiencias y perspectivas individuales al planificar sistemas de transporte inclusivos y accesibles para diversas poblaciones. Además, señala la necesidad de

abordar las barreras que afectan la participación de personas con discapacidades en el transporte activo.

Figura 14: Imágenes de los resultados de la 4° ficha de observación.



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el ambiente urbano monumental de Trujillo en relación a la subcategoría de tipos de transporte para la cuarta ficha de observación.

Ficha de observación N°5. Subcategoría: Tipos de transporte.

Constructo N°5: Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.

Interpretación:

Se revela que el tipo de transporte utilizado influye en las interacciones sociales que se producen durante el viaje. En el caso del transporte activo, como caminar, se observa que fomenta interacciones sociales entre los peatones. Esto puede deberse a que, al caminar, las personas están en estrecho contacto con su entorno y con otros peatones, lo que facilita entablar conversaciones o interactuar de forma más natural.

Sin embargo, se observa que los ciclistas experimentan una menor interacción social durante su viaje, especialmente cuando comparten el espacio con vehículos motorizados agresivos. Esto puede atribuirse a preocupaciones por la seguridad, ya que los ciclistas pueden ser más cautelosos y centrados en su propia seguridad al estar expuestos al tráfico. Además, la falta de infraestructura adecuada para ciclistas también puede limitar las oportunidades de interacción social.

En cuanto al transporte pasivo, también se observa que brinda oportunidades para interactuar con otros usuarios. En espacios compartidos como autobuses, las personas tienen la posibilidad de entablar conversaciones o interactuar de forma más frecuente.

Por otro lado, el transporte privado ofrece privacidad y la posibilidad de interacciones más íntimas entre los ocupantes del vehículo, como conversaciones entre amigos o familiares. Sin embargo, estas interacciones se limitan principalmente a los ocupantes del vehículo y son menos frecuentes con otros usuarios de la vía.

Figura 15: Imágenes de los resultados de la 5° ficha de observación.



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el ambiente urbano monumental de Trujillo en relación a la subcategoría de tipos de transporte para la quinta ficha de observación.

Interpretación del segundo instrumento (Ficha de observación) en la segunda categoría (Espacios públicos).

Para el desarrollo de esta técnica se ha desarrollado 4 fichas de observación relacionadas a las subcategorías de Espacios recreativos”.

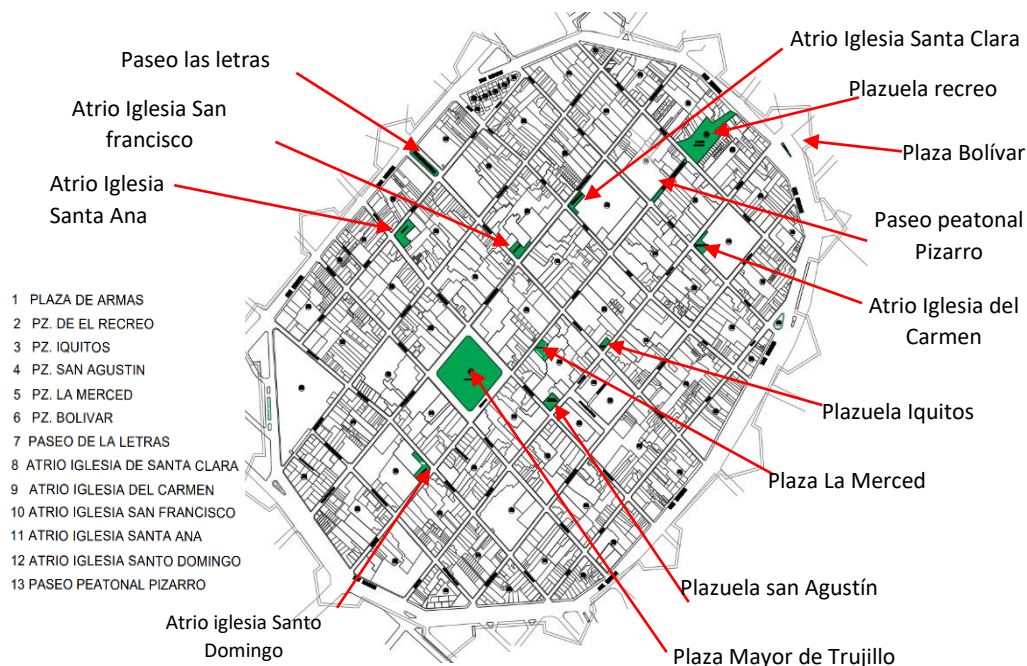
Ficha de observación N°6. Subcategoría: Espacios recreativos

Constructo N°6: Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos.

Interpretación:

Se revela que, los espacios públicos recreativos se centran en áreas pasivas de descanso y contemplación. Se destaca la falta de áreas específicas para actividades deportivas o de juego; y se observa que algunos espacios recreativos, como los atrios de iglesias, pueden estar enrejados y tener restricciones de acceso, mientras que otros espacios, como la plaza Mayor y algunas plazuelas, están más abiertos al público.

Figura 16: Imagen de los resultados de la 6° ficha de observación.



Nota: Imagen indicando los espacios recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, correspondiente al levantamiento de información en el escenario de estudio, en relación a la subcategoría de espacios recreativos para la sexta ficha de observación.

Ficha de observación N°7. Subcategoría: Espacios recreativos.

Constructo N°7: Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc.

Interpretación:

Manifestación pública: este evento registra una manifestación pública en la que un grupo de personas buscaba reunir a más simpatizantes para protestar o rebelarse contra un régimen o gobierno en particular tal como se muestra en la figura 17. Esta actividad refleja una expresión de descontento y una búsqueda de cambio político o social a través de la movilización pública.

Interpretación artística musical callejera: este registro tuvo lugar en la Plaza La Merced. Esto implica que se llevó a cabo una presentación musical en un espacio público, donde un artista interpretó su música para el disfrute y entretenimiento del público presente, tal como se muestra en la figura 17. Este tipo de evento agrega un elemento cultural y de expresión artística a los espacios públicos, creando una experiencia única para los transeúntes y visitantes.

Figura 17: Imagen de los resultados de la 7° ficha de observación.



Nota: Imagen donde se aprecian manifestaciones públicas (social y cultural) en el ambiente urbano monumental de Trujillo, correspondiente al levantamiento de información en el escenario de estudio, en relación a la subcategoría de espacios recreativos para la séptima ficha de observación.

Ficha de observación N°8. Subcategoría: Espacios recreativos

Constructo N°8: Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc.

Interpretación:

Los resultados revelan una variedad de atractivos estéticos. La Plaza Mayor destaca por la presencia de árboles, arbustos, césped, flores y esculturas, creando un entorno visualmente agradable, tal como se aprecia en la figura 18. En el Paseo peatonal de Pizarro se encuentran jardineras con diseños paisajísticos con troncos y arena de colores en las antiguas piletas, añadiendo creatividad al espacio, esto se puede apreciar en la figura 19. Aunque tanto la Plaza Bolívar como el paseo Las Letras están limitados por una reja, se aprecia la presencia elementos naturales.

En la Plazuela Recreo, se observan árboles en el suelo, árboles rodeados por banquetas de concreto, flores y césped, pero también se encuentran elementos vidriados en el suelo que en la actualidad no se ven estéticos debido a la humedad. Además, destaca una pileta grande como elemento visual.

La Plaza La Merced cuenta con pequeñas áreas verdes, generando un ambiente agradable y tranquilo. En la Plazuela Iquitos no hay árboles, pero se observan pequeñas áreas de vegetación y una escultura central, añadiendo un toque artístico al espacio. En los atrios de las iglesias mencionadas, se aprecian árboles, flores y césped.

Figura 18: Primera imagen de los resultados de la 8° ficha de observación.



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el escenario de estudio para la octava ficha de observación. Se muestra a la izquierda la Plaza Mayor del centro histórico y a la derecha la plazuela El Recreo.

Figura 19: Segunda imagen de los resultados de la 8° ficha de observación



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el escenario de estudio para la octava ficha de observación. Se muestra a la izquierda la plazuela Bolívar y a la derecha una jardinera en el paseo peatonal del jr. Pizarro.

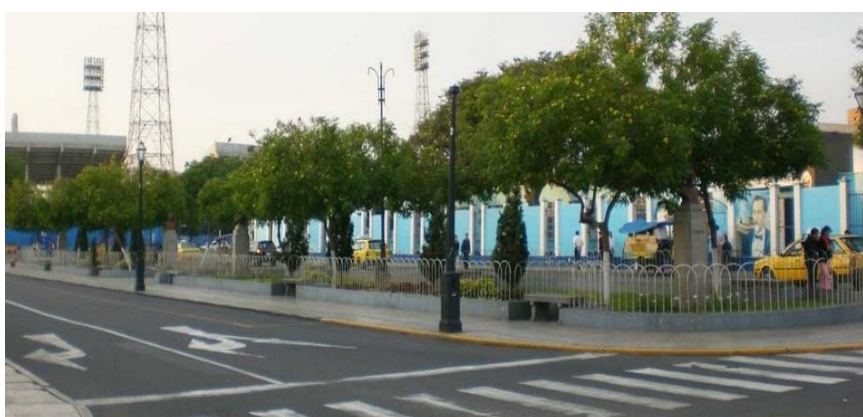
Ficha de observación N°9. Subcategoría: Espacios recreativos.

Constructo N°9: Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes. No se observó basura tirada por el área.

Interpretación:

Los resultados de la ficha de observación muestran una variedad en el estado de mantenimiento y limpieza de los espacios públicos recreativos. Mientras que algunos espacios se encuentran en óptimas condiciones tales como la Plaza Mayor, los atrios de las iglesias, el paseo las letras y la Plaza la Merced; por otro lado, también se observaron espacios con un estado de mantenimiento regular, tales como la Plazuela Recreo, el paseo peatonal del jr. Pizarro y la plazuela Iquitos; finalmente, la plaza Bolívar presenta deficiencias en el mantenimiento de las áreas verdes y acumulación de basura.

Figura 20: Imagen de los resultados de la 9° ficha de observación.



Nota: Imágenes correspondientes al levantamiento de información en el escenario de estudio para la novena ficha de observación donde se muestran el contraste de los estados de conservación de los espacios públicos (plazuela Bolívar y paseo Las Letras)

A continuación, se procederá a abordar la segunda fase de este capítulo, el cuál consistirá en organizar sistemáticamente toda la información recabada en función de los objetivos previamente planteados en el primer capítulo de esta investigación. De este modo, se logrará una presentación estructurada de los resultados que contribuirá a alcanzar una comprensión más completa y sólida del tema en estudio.

Objetivo general: determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

Para determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación con los espacios públicos se consideraron las preguntas N° 1, 7, 13, 16, 22, 23, 25, 26, 29, 35, 40, 43, así como la Ficha de observación N°2, 4 y 5, los cuales indican cual es la forma en la que se promueve la articulación con el espacio público.

Aquí se observó que, al priorizar la movilidad peatonal, mejorar la accesibilidad, reducir el tráfico vehicular, generar continuidad vial, contemplar la seguridad de los usuarios, hacerle un mantenimiento regular a la infraestructura urbana y promover la cultura y el patrimonio se contribuye a crear entornos más amigables, seguros y atractivos para los peatones, fomentando así la interacción social y el uso de los espacios públicos.

Romo et al. (2022), manifiestan la importancia de los componentes clave de la planificación vial integral y de qué forma se promueven para garantizar un flujo eficiente y seguro de vehículos y peatones, al tiempo que se minimizan los impactos negativos como la congestión del tráfico, la contaminación y los accidentes. La teoría menciona que esto se puede lograr abordando aspectos que muestran la multidimensionalidad de la planificación vial contemplando tanto las diferentes necesidades de los usuarios como sus modos de transporte.

Por otro lado, Zukin (2017), indica que se puede promover la articulación de los espacios públicos en los centros históricos urbanos al fomentar la cultura, el arte y la interacción social. Estas acciones contribuyen a la construcción de identidad, la transformación urbana y la formación de comunidades y lugares específicos en los centros históricos, generando un entorno más vibrante y enriquecedor para los residentes y visitantes.

El objetivo específico N°1: Identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo.

Se consideraron las preguntas N°4, 6, 15, 17, 19, 21, 27, 32, 36 y 37, así como la Ficha de observación N°1, para identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo.

Aquí se observó que los componentes tales como la continuidad vial, el tráfico vehicular limitado, el diseño inclusivo, el transporte activo, el mantenimiento de la infraestructura, la seguridad vial, los espacios recreativos, la conservación del patrimonio y la ergonomía de los mobiliarios urbanos promueven la articulación con los espacios públicos.

Estos datos se corroboran con lo mencionado por Holden et al. (2020), al destacar la eficiencia, la modificación y reducción como elementos que abordan los desafíos de la movilidad urbana sostenible, donde se busca optimizar el uso de recursos y los sistemas de transporte existentes; esto implica encontrar formas de reducir la congestión, mejorar la continuidad de las rutas, promover prácticas de desplazamiento más eficientes, transformar los modelos de transporte hacia opciones más sostenibles, como el transporte público y la bicicleta y disminuir la dependencia del automóvil privado y fomentar alternativas más sostenibles.

Por otro lado, Egea et al. (2021), resaltan la importancia del espacio público como el corazón de la ciudad, un lugar de encuentro que promueve la igualdad, la equidad social y donde se intersecan diversas vidas, ideas y culturas.

Es un escenario donde se refleja la diversidad social y cultural, y donde los ciudadanos viven, comparten y disfrutan. Además, se destaca su papel en la convivencia, la expresión cultural y social, y la importancia de la participación ciudadana en la creación de entornos urbanos inclusivos y satisfactorios.

El objetivo específico N°2: Diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo.

Se consideraron las preguntas N° 8, 9, 14, 18, 28, 31, 33, 38, 39 y 41 así como la Ficha de observación N° 3, 6, 7, 8 y 9 para diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos. Aquí se diagnosticó que el transporte activo, como caminar, permite una mayor interacción con el entorno y las personas; mientras que andar en bicicleta resulta un reto porque no se tiene la infraestructura necesaria que garantice la seguridad del ciclista. Por otro lado; el transporte pasivo, como el transporte público y los vehículos privados, crea una separación y menos interacción.

Las áreas recreacionales en Trujillo se centran en el descanso y la contemplación, pero algunas están limitadas por rejas, lo que restringe el acceso y la interacción. Sin embargo, en estos espacios se realizan diversas actividades y eventos, como protestas y actuaciones musicales callejeras, que enriquecen la vida comunitaria. Los elementos paisajísticos, mejoran la estética, pero la presencia de rejas y la falta de mantenimiento afectan la experiencia de los visitantes y residentes.

Esto se relaciona con la teoría de los espacios recreativos de Duineveld (2020) al destacar la importancia de considerar la diversidad de usuarios al diseñar y planificar espacios recreativos. En el escenario de estudio, existen áreas recreacionales limitadas en su accesibilidad y en la interacción con los visitantes debido a enrejados y deficiencias en el mantenimiento. La teoría de Duineveld resalta también la necesidad de garantizar la igualdad de oportunidades para que personas de diferentes edades, habilidades y antecedentes culturales puedan participar y disfrutar de las actividades recreativas.

Por otro lado, Rune (2013) señala que las características físicas de la infraestructura pueden influir en la vulnerabilidad de los diferentes usuarios de la vía. Los peatones son considerados los más vulnerables, y la presencia de veredas, pasos de peatones, iluminación adecuada y señalización clara puede mejorar su seguridad.

El objetivo específico N°3: Identificar cuáles son las principales barreras que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y precisar cómo se podrían superar.

Se consideraron las preguntas N° 2, 3, 5, 30 y 34; en donde se identificó las principales barreras en la movilidad urbana y el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, son el crecimiento urbano, la accesibilidad vial, la creación de espacios recreativos y la incorporación de arte y cultura.

Lo expuesto anteriormente se relaciona con la teoría de Martínez et al. (2014) sobre la accesibilidad vial y la articulación de las estructuras espaciales metropolitanas, en donde se destaca la importancia de la accesibilidad como un concepto fundamental para comprender las dinámicas urbanas y las interacciones entre los diferentes elementos de una ciudad. En el contexto del ambiente urbano monumental de Trujillo, la falta de capacidad para gestionar el flujo de vehículos, la restricción de espacio en el centro histórico y la necesidad de preservar el patrimonio cultural plantean desafíos en términos de accesibilidad.

A su vez; Fdez (2021) plantea en su teoría del mobiliario urbano plantea que esta juega un papel importante en la creación de espacios públicos funcionales y atractivos. El diseño y la ubicación adecuada del mobiliario urbano, como bancos, farolas, papeleras, señalización y elementos de seguridad, pueden mejorar la experiencia de los visitantes y residentes en el centro histórico. Además, el mobiliario urbano puede contribuir a preservar la integridad histórica de la zona al ser diseñado de manera acorde con el estilo arquitectónico.

Esto también se relaciona con el ambiente urbano monumental de Trujillo ya que el mobiliario que existe no está diseñado de manera inclusiva, ni considera las necesidades de todas las personas, incluyendo aquellos con discapacidades físicas, visuales o auditivas.

El objetivo específico N°4: Precisar cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible mejora la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

Se consideraron las preguntas N°6, 10, 11 y 12; en donde se precisó cuáles son los elementos que se deben implementar al diseñar y planificar la accesibilidad en áreas patrimoniales; y estas son, el diseño inclusivo, como base fundamental para asegurar que todos los ciudadanos, independientemente de sus capacidades, puedan disfrutar de estos espacios históricos.

La señalización clara, que pueda guiar a los visitantes y residentes, garantizando que puedan desplazarse de manera segura y eficiente por el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo; el respeto al patrimonio cultural, para asegurar que cualquier intervención en el espacio público sea coherente con la historia y la identidad de la ciudad; el mantenimiento y la gestión continua; además también se señala que en el escenario de estudio son precarias las mejoras en cuanto a la iluminación y tampoco se promueve el diseño universal.

Martinez et al. (2014) proporciona una visión más amplia sobre cómo los principios de accesibilidad pueden integrarse efectivamente en el diseño urbano y cómo abordar las desigualdades existentes en el acceso y uso de las infraestructuras viales. Esas enseñanzas son especialmente relevantes para el contexto del ambiente urbano monumental de Trujillo, ya que permiten vislumbrar cómo aplicar estos principios en la planificación y el diseño de infraestructuras viales, garantizando una mayor inclusión y disfrute de los espacios patrimoniales por parte de todos los ciudadanos.

En definitiva, este objetivo específico se enfoca en resaltar la importancia de una movilidad urbana sostenible y accesible, así como en la necesidad de integrar estos conceptos en la preservación del patrimonio cultural de la ciudad.

El objetivo específico N°5: Señalar la prospectiva urbana considerando los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

Se consideraron las preguntas N°20, 24 y 42; en donde se señaló que la prospectiva urbana en el ambiente urbano monumental de Trujillo considera la evolución de la infraestructura vial con sistemas inteligentes de gestión del tráfico, la adaptación de la infraestructura para mejorar la seguridad de los ciclistas y la incorporación de tecnología en el mobiliario urbano. Estas perspectivas buscan mejorar la movilidad, la seguridad y la calidad de vida en el centro histórico, aprovechando las ventajas de la tecnología y adaptando las características físicas del entorno.

Tanishita et al. (2023), destaca la importancia de diseñar calles considerando a todos los usuarios, no solo priorizando al automóvil. Esto se relaciona directamente con la prospectiva urbana en el ambiente urbano monumental de Trujillo, donde se busca evolucionar la infraestructura vial y adaptarla para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar la movilidad peatonal.

Además, La teoría de Kumar y Pandian (2020) destaca los efectos en la salud asociados con el uso de modos de transporte activos y pasivos. En el contexto de la prospectiva urbana en Trujillo, que busca fomentar el uso de alternativas al transporte privado, como el transporte público y la bicicleta, esta teoría es relevante.

La incorporación de infraestructuras viales que promuevan la seguridad de los ciclistas, como los carriles exclusivos para bicicletas, y la implementación de sistemas inteligentes de gestión del tráfico pueden fomentar el uso de modos de transporte activos, lo cual está asociado con beneficios significativos para la salud.

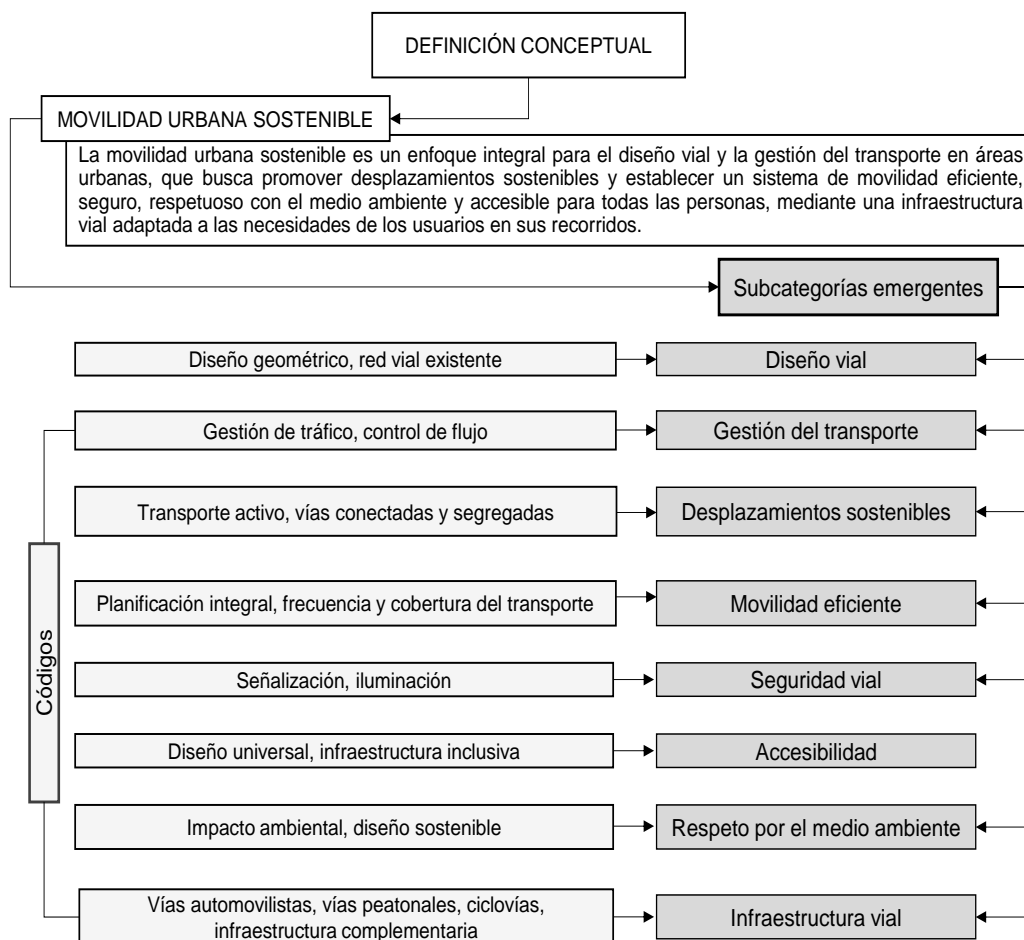
Ambas perspectivas enfatizan la importancia de considerar a todos los usuarios en el diseño de infraestructura vial ya que es relevante tanto para la salud pública como para la seguridad y la comodidad de los peatones.

Finalmente, se presentará la tercera y última fase de este capítulo donde tras llevar a cabo un minucioso proceso de recopilación de datos sobre la movilidad urbana sostenible y el espacio público, y en base a una sólida fundamentación adquirida a lo largo del desarrollo de esta investigación científica, se procede a realizar una definición conceptual de ambas categorías que la conforman.

Movilidad urbana sostenible

La movilidad urbana sostenible es un enfoque integral para el diseño vial y la gestión del transporte en áreas urbanas, que busca promover desplazamientos sostenibles y establecer un sistema de movilidad eficiente, seguro, respetuoso con el medio ambiente y accesible para todas las personas, mediante una infraestructura vial adaptada a las necesidades de los usuarios en sus recorridos.

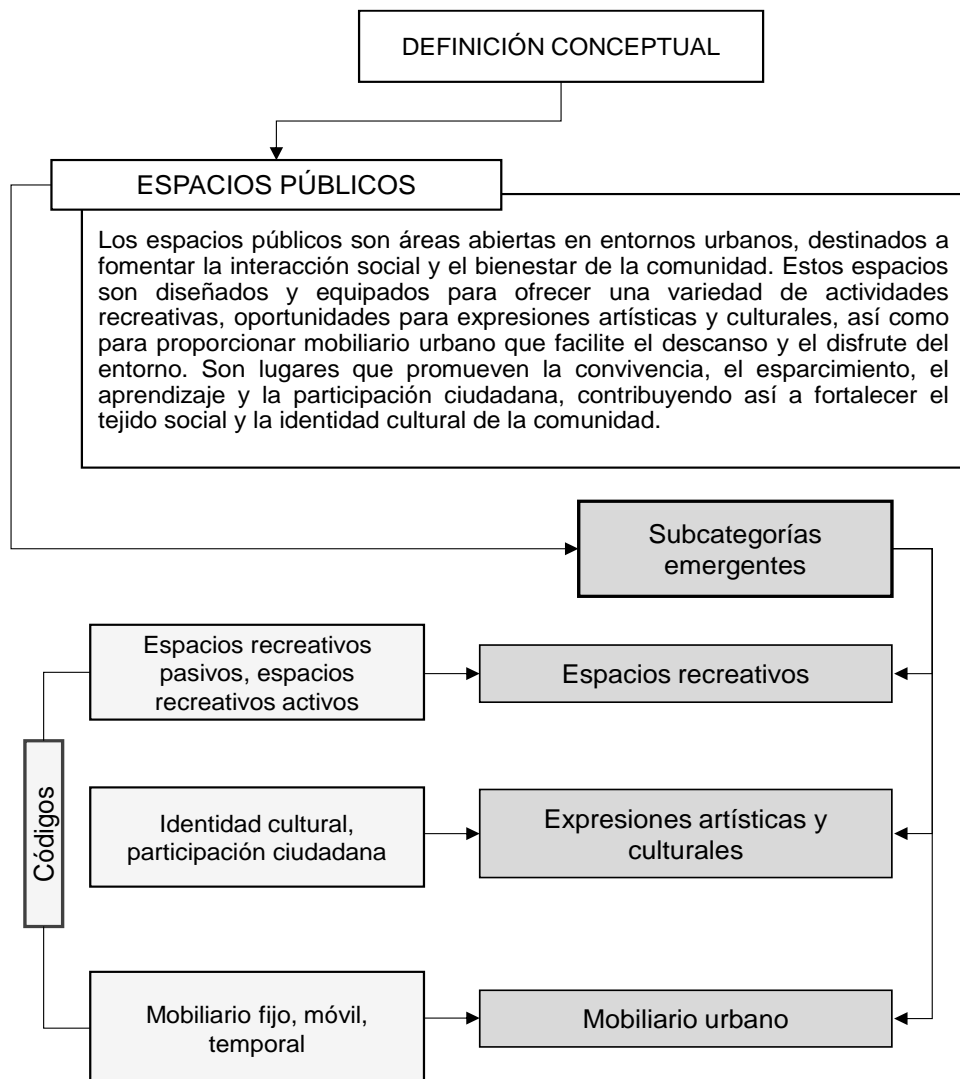
Figura 21: Mapa semántico de la definición conceptual de movilidad urbana sostenible.



Espacios públicos

Los espacios públicos son áreas abiertas en entornos urbanos, destinados a fomentar la interacción social y el bienestar de la comunidad. Estos espacios son diseñados y equipados para ofrecer una variedad de actividades recreativas, oportunidades para expresiones artísticas y culturales, así como para proporcionar mobiliario urbano que facilite el descanso y el disfrute del entorno. Son lugares que promueven la convivencia, el esparcimiento, el aprendizaje y la participación ciudadana, contribuyendo así a fortalecer el tejido social y la identidad cultural de la comunidad.

Figura 22: Mapa semántico de la definición conceptual de espacios públicos



V. CONCLUSIONES

Las conclusiones que se expondrán a continuación refieren específicamente a los hallazgos obtenidos en base a los resultados y discusión de la presente investigación, la cual tiene como objetivo general determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

Tras llevar a cabo un minucioso análisis y al obtener una comprensión más profunda del tema en estudio se determinó la siguiente hipótesis, la manera en la que los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos es a través de la mejora de la accesibilidad, la movilidad eficiente, la creación de un diseño vial que considere la continuidad de la red existente, la contemplación de la seguridad de los usuarios, el mantenimiento regular de la infraestructura urbana y la promoción de la cultura, el arte y el patrimonio, de esta manera se fomenta la interacción social y el uso de los espacios públicos, generando un entorno más vibrante y enriquecedor para los residentes y visitantes.

A su vez, en virtud al primer objetivo específico, el cual es, identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, se identificó que estos componentes son, la continuidad vial, el tráfico vehicular limitado, el diseño inclusivo, el transporte activo, el mantenimiento de la infraestructura, la seguridad vial, los espacios recreativos, la ergonomía y el confort de los mobiliarios urbanos, la conservación del patrimonio y la fomentación del arte y la cultura promueven la articulación con los espacios públicos.

Asimismo, en base al segundo objetivo específico, el cual es diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo; se concluye que el diagnóstico es que existen desafíos en cuanto a movilidad y accesibilidad para personas con discapacidades debido a la falta de señalización inclusiva y rutas

accesibles, además hay una escasez de ciclovías y calles peatonales lo cual limita el uso del transporte activo y promueve la dependencia de vehículos motorizados; sin embargo, se han implementado algunas medidas de restricción de vehículos pesados y semaforización, pero se necesitan más acciones para promover la movilidad sostenible.

Aunque existen espacios recreativos como la Plaza Mayor, es importante fomentar su uso y considerar nuevos espacios recreativos. La presencia de esculturas y monumentos en el centro histórico enriquece la expresión cultural, pero se pueden impulsar intervenciones artísticas temporales. Por último, se requiere mobiliario urbano adecuado para promover actividades culturales itinerantes.

En cuanto al tercer objetivo específico, el cual es, identificar cuáles son las principales barreras que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y precisar cómo se podrían superar, se concluye que se identificaron las principales barreras que son la falta de infraestructura adecuada, la expansión y el crecimiento vial desorganizado, debido a la falta de capacidad para gestionar el flujo de vehículos y las restricciones de los espacios en el centro histórico.

Sin embargo, es posible superar estas barreras mediante enfoques integrales que involucren la revisión y adaptación de regulaciones existentes, la adaptación de infraestructura adecuada y la colaboración entre autoridades municipales y expertos en patrimonio cultural. Esto es crucial para lograr avances significativos en la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en este entorno. Al superar estas barreras, se pueden aprovechar los beneficios de una movilidad más sostenible, promoviendo la preservación del patrimonio cultural y mejorando la calidad de vida de las personas en los ambientes urbanos monumentales.

El cuarto objetivo específico de esta investigación es precisar cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible mejora la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo; en base a este, se precisó que la implementación de los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible mejora la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos al crear una infraestructura vial más amigable para todos los ciudadanos, ya que se enfoca en la construcción de veredas y calles peatonales accesibles, así como en la creación de ciclovías que promueven una movilidad más segura y sostenible.

Además, el plan incorpora señalización inclusiva, para facilitar la orientación y el desplazamiento de personas con discapacidades visuales o cognitivas. El transporte público también se adapta para garantizar la accesibilidad, con paraderos que contemplan rampas y espacios reservados para sillas de ruedas, esto fomenta la inclusión de todas las personas en la vida urbana y mejora la calidad de vida en la ciudad.

Finalmente, el último objetivo específico es señalar la prospectiva urbana considerando los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Se señala que la prospectiva urbana considera la evolución de la infraestructura vial mediante la implementación de sistemas inteligentes, la adaptación para mejorar la seguridad de los ciclistas y la integración de tecnología en el mobiliario urbano.

Estas medidas tienen como objetivo principal mejorar la movilidad, la seguridad y la calidad de vida en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, al tiempo que fomentan el uso de modos de transporte activos y generan beneficios para la salud de la población.

VI. RECOMENDACIONES

En base a los hallazgos presentados, este capítulo se enfoca en ofrecer las siguientes recomendaciones.

En primer lugar, se recomienda implementar medidas concretas para mejorar la accesibilidad en los espacios públicos, como instalar rampas en los cruces peatonales donde hacen falta e implementar una señalización clara para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Otra recomendación es, priorizar la movilidad peatonal mediante la ampliación de veredas, la creación de zonas peatonales seguras y atractivas.

También, se recomienda establecer restricciones al tráfico vehicular en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, promoviendo el uso de transporte público y la creación de carriles exclusivos para bicicletas, fomentando así el transporte activo y reduciendo la congestión.

Además, se sugiere, diseñar mobiliarios urbanos en consideración a las necesidades de las personas con discapacidad y movilidad reducida. Esto implica asegurarse de que los asientos, mesas, bancos u otros elementos sean accesibles para personas en sillas de ruedas, tengan la altura adecuada y cuenten con espacio suficiente para el desplazamiento.

Se recomienda desarrollar una red de ciclovías seguras y bien señalizadas, conectando los principales destinos y puntos de interés. Además de incluir estaciones de alquiler estratégicamente ubicadas, como en zonas cercanas a paraderos de transporte público, áreas comerciales y turísticas, centros educativos y lugares de trabajo, para que de esta forma se pueda implementar la integración intermodal.

Finalmente, se recomienda implementar un programa de arte público y cultural en la planificación urbana, la cual buscará garantizar la integración de expresiones artísticas y culturales en los espacios públicos, generando entornos más vibrantes, atractivos y enriquecedores.

REFERENCIAS

- Acevedo (2022). Movilidad Urbana y su incidencia en la Accesibilidad Universal de la Avenida Honorio Delgado, Trujillo – 2021 (Tesis de maestría, Universidad César Vallejo, Perú).
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/81119>
- Alfaro (2018) Gestión patrimonial y Hábitat: El caso de la Cooperación Española en el Centro Histórico de Cusco (1999-2010). *Revista Devenir*, 5 (9).
<https://doi.org/10.21754/devenir.v5i9.198>
- Angrosino & Rosenberg (2012). Observation based research. *Revista methods & methodologies in Education*, 165.
https://uk.sagepub.com/sites/default/files/upm-assets/51018_book_item_51018.pdf
- Aparicio et al. (2023) Spatiotemporal trip profiles in public transportation reveal city modular structure. *Revista ScienceDirect*, 19 (1).
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100840>
- Bernabeu et al. (2023) The role of successful public spaces in historic centres. Insights from social media data. *Revista Cities*, 137 (1).
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104337>
- Brůhová et al. (2020) *Transportation Research*, 87 (1)
<https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102465>
- Cabrera (2005), Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. *Revista Theoria*, 14 (1).
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29900107>
- Cagney et al. (2020) Urban Mobility and Activity Space. *Revista Annual Review of Sociology*, 46 (1). <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-121919-054848>

- Calderón & Campos. Influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades turísticas en el Centro Histórico de Trujillo 2022 (Tesis de maestría, Universidad César Vallejo, Perú). <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/101493>
- Canitez (2020). Sustainable urban mobility in Istanbul: Challenges and prospects. *Revista Sciencedirect*, 8 (4) <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.07.005>
- Congreso de la República del Perú. Ley N° 31250, Ley del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación. <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/ley-del-sistema-nacional-de-ciencia-tecnologia-e-innovacion-ley-n-31250-1968664-1>
- Conto (2020) Lima y el enfoque clásico de la movilidad urbana como factor de exclusión. *Revista Arquitek*, 16 (1). <https://revistas.upt.edu.pe/ojs/index.php/arquitek/article/view/165>
- Dorozhkina (2020), Some Trends in the Formation of Recreational Spaces in Urban Development. *Revista IOP Publishing Ltd*, 753 (3). DOI 10.1088/1757-899X/753/4/042079
- Egea et al. (2021) El concepto de “espacio público”. *Revista Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 14 (34). <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu14.epal>
- Evans (2020) Habitar en movimiento: la ciudad comprendida desde el espacio público y la movilidad urbana. *Revista de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos*, 1 (6). <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/discursos/article/view/19323>
- Fdez (2021) Mobiliario urbano, un elemento diferenciador en las ciudades. *Revista Arquitectura del paisaje*, 125 (1). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1037446>

- Fransen, et al. (2023) Sustainable mobility strategies deconstructed: a taxonomy of urban vehicle access regulations. *Revista European Transport Research*, 15 (3) <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00576-3>
- Gamboa (2022). *La Movilidad Urbana Sostenible y su Relación con la Preservación del Centro Histórico de la Ciudad del Cusco - 2022* (Tesis de maestría, Universidad César Vallejo, Perú). <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/103831>
- Guida y Caglioni (2020) Urban accessibility: the paradox, the paradigms and the measures. A scientific review. *Revista TeMa, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 13 (2) <https://doi.org/10.6092/1970-9870/6743>
- Guinard y Margier (2018), Art as a new urban norm: Between normalization of the City through art and normalization of art through the City in Montreal and Johannesburg. *Revista Cities*, 77 (1). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.04.018>
- Holden et al. (2020) Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Revista Energy Research & Social Science*, 65 (1) <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>
- Imprialou & Mohammed Quddus (2019) Crash data quality for road safety research: Current state and future directions. *Revista Accident Analysis & Prevention*, 130 (1). <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.02.022>
- Indu y Vidhukumar (2019), Research designs-an Overview. *Revista Kerala Journal of Psychiatry*. 32 (1). <https://doi.org/10.30834/KJP.32.1.2019.179>
- Jabbar (2021) Assessing the role of urban green spaces for human well-being: a systematic review. *Revista GeoJournal*, 87 (5). <https://doi.org/10.1007/s10708-021-10474-7>

- Kumar y Pandian (2020) Study on the effect of passive school transports and in cabin ventilation modes on students pollutants exposure. *Revista Transportation Research Procedia*, 48 (1).
<http://hdl.handle.net/10603/440395>
- Latham (2019) Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces. *Revista Geography Compass* 13 (7).
<https://doi.org/10.1111/gec3.12444>
- Len Luxford et al (2020), The Current and Future Role of Smart Street Furniture in Smart Cities. *Revista Publisher: IEEE*, 57 (6).
 DOI: 10.1109/MCOM.2019.1800979
- Maher, L., & Dertadian, G. (2018). Qualitative research. *Revista Addiction*, 113 (1),
<https://onlinelibrary.wiley.com/toc/13600443/2018/113/1>
- Mann (2016). The research interview. *Revista Springer*.
<https://doi.org/10.1057/9781137353368>
- Marovic et al (2018) Urban Road Infrastructure Maintenance Planning with Application of Neural Networks. *Revista Complexity* 2018 (1).
<https://doi.org/10.1155/2018/5160417>
- Martinez et al (2014) Road accessibility and articulation of metropolitan spatial structures: the case of Madrid. *Revista Journal of Transport Geography*, 37 (1). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.04.003>
- Meijer et al (2018), Global patterns of current and future road infrastructure. *Revista Environmental Research Letters*, 13 (6). DOI 10.1088/1748-9326/aabd42
- Ocampo (2018) Los espacios urbanos recreativos como herramienta de productividad. *Revista a Escuela de Administración de Negocios*, 63.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20611455008>

- Organización de las Naciones Unidas (1992). Agenda 21. Revista de La ONU.
<https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/agenda21spchapter7.htm>
- Organización de las Naciones Unidas (2020). ONU HABITAT. Annual Report 2020.
<https://onuhabitat.org.mx/index.php/onu-habitat-reporte-anual-2020>
- Ortuzar (2019). Sustainable Urban Mobility. What Can Be Done to Achieve It?.
Revista Journal of the Indian Institute of Science, 99 (4)
<https://doi.org/10.1007/s41745-019-00130-y>
- Pujals (2012), Reflexión sobre el rigor científico en la investigación cualitativa.
Revista CORE, 18 (1). DOI: 10.5209/REV_ESMP.2012.V18.40966
- Rivadeneira (2020) Metamorfosis de las dinámicas de interacción en espacios públicos (1975-2019): Interaccionismo simbólico, no intrusivo y flotante.
Revista Tzhoecoen, 12 (3). <https://doi.org/10.26495/tzh.v12i3.1323>
- Romo et al (2022) Planificación vial: diagnóstico, regulación y control del transporte terrestre. Revista Científica Multidisciplinar, 6 (1).
https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i1.1808
- Ross et al (2018). Ethical aspects of data sharing and research participant protections. Revista American Psychologist, 73 (2) DOI: 10.1037/amp0000240
- Salas (2009) Evolución de la seguridad vial en medio urbano como disciplina y como factor del diseño tipológico de la calle. Revista de la Universidad Politécnica de Cataluña. <http://hdl.handle.net/2117/9167>
- Sharma (2022), Instruments Used in the Collection of Data in Research. Revista SSRN. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4138751>

- Serrano (2018). De la supremacía del automóvil a la supremacía del peatón. Un enfoque alternativo en la planificación de la movilidad para la configuración de redes de espacio público orientadas al peatón. Bogotá. <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18855/SerranoRomeroronalOrlando2015.pdf?sequence=3>
- Tanikawa & Paz (2021). Pedestrian as basis for sustainable urban mobility in Latin America: a vision to build cities of the future. *Revista ciencias de la Tierra*, 50 (1) <https://doi.org/10.15446/rbct.n50.94842>
- Tanishita et al. (2023) Impact analysis of road infrastructure and traffic control on severity of pedestrian–vehicle crashes at intersections and non-intersections using bias-reduced logistic regression. *Revista IATSS Research*, 47 (1). <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2023.03.004>
- Tavara (2022). Movilidad urbana sostenible como estrategia para la recuperación de los espacios públicos subutilizados del Centro Histórico de Piura (Tesis de maestría, Universidad César Vallejo, Perú). <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/99418>
- Umanailo (2019). Overview of phenomenological research. *Revista Frenxiv Papers*. DOI: 10.31222/osf.io/4t2fv
- Urbano (2016), Análisis de datos cualitativos. *Revista Fedumar Pedagogía y Educación*, 3 (1). <https://revistas.umariana.edu.co/index.php/fedumar/article/view/1122>
- Winkler et al. (2023) The effect of sustainable mobility transition policies on cumulative urban transport emissions and energy demand. *Revista Nature Communications*, 14 (2357) <https://doi.org/10.1038/s41467-023-37728-x>
- Zukin (2020) Arte y la cultura en espacios públicos. *Revista Space and Culture*. <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/183672/cultura-y-expresiones-artisticas.pdf?sequence=1>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

ESQUEMA- MATRIZ DE CONSISTENCIA					
Autor:	Alison Samanta Rojas Toledo	ORCID	0000-0003-1784-7104	FECHA:	03/05/2023
Título:	Componentes del plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	CATEGORÍAS	SUB CATEGORÍAS	METODOLOGÍA
Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Categoría 1		Tipo de investigación:
¿De qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven los espacios públicos articulables en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?	Determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.	Los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) promueven los espacios públicos articulables en un centro histórico al reducir el tráfico vehicular, peatonalizar calles, mejorar la accesibilidad, fomentar el transporte público y reasignar el espacio vial para la creación de áreas de recreación y encuentro ciudadano.			Enfoque cualitativo
Problemas Específicos:	Objetivos Específicos:				Tipo de investigación
¿Cuáles son los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?	Identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo.				Básica
				Planificación vial urbana	Nivel de la investigación:
					Explicativo
					Diseño de la investigación:
					Fenomenológico
					Método
				Accesibilidad vial	Inductivo
			Movilidad urbana sostenible		Escenario de estudio
¿Cuál es el diagnóstico del comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?	Diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.			Transporte	Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo

<p>¿Cuáles son las principales barreras físicas arquitectónicas que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y cómo se pueden superar?</p>	<p>Identificar cuáles son las principales barreras que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y precisar cómo se podrían superar.</p>	<p>Infraestructura vial</p>	<p>Población muestral:</p>
			<p>22 sectores</p>
			<p>Unidad de Estudio:</p>
		<p>Seguridad urbana</p>	<p>Espacio público</p>
<p>¿Cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible puede mejorar la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?</p>	<p>Precisar cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible puede mejorar la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.</p>	<p>Espacios recreativos</p>	<p>Técnicas de recolección de datos:</p>
			<p>Guía de observación</p>
		<p>Arte y cultura</p>	<p>Entrevista</p>
<p>¿Cuál es la prospectiva urbana tomando en cuenta los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?</p>	<p>Determinar la prospectiva urbana considerando los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.</p>	<p>Espacio público</p>	<p>Instrumento de recolección:</p>
			<p>Ficha de Observación</p>
		<p>Mobiliario urbano</p>	<p>Guía de Entrevista Semi Estructurada</p>

Anexo 2: Matriz de categorización

ESQUEMA DE MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

AUTOR: ROJAS TOLEDO ALISON SAMANTA

ORCID: 0000-0003-1784-7104

FECHA: 05/06/2023

TÍTULO: Componentes del plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.

MATRIZ DE CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS

CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS APRIORÍSTICAS	CÓDIGOS	CONSTRUCTOS
CATEGORÍA N°01: Movilidad urbana sostenible Holdel et al. (2020) argumenta que para lograr una movilidad urbana sostenible hay que abordar simultáneamente tres elementos: que, quién y cómo. El “qué” se centra en las estrategias, mientras que el “quién” se centra en los agentes que deben tomar la iniciativa, combinando estos dos elementos, podemos crear una matriz poblada por narraciones de “cómo” lograrse la movilidad sostenible. Además, también manifiesta que son tres las estrategias principales para la movilidad sostenible: eficiencia, modificación y reducción.	Planificación vial	Red vial	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible? - ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?
		Crecimiento urbano	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores? - ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales? - ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el centro histórico de Trujillo?
	Barreras físicas	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo? - ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión? 	
	Barreras de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido? - ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico? - ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico? - ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural? 	
	Accesibilidad vial urbana		<ul style="list-style-type: none"> - Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas). - Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.
		Barreras naturales	

Tipos de transporte	Transporte activo	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico? - ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico? - ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto? - ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? - ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas? - ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?
	Transporte pasivo	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc. - Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo. - Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.
	Vías automovilistas	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible? - ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?
	Vías peatonales	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?
Infraestructura vial	Ciclovías	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?
	Infraestructuras complementarias	

CATEGORÍA N°02:

Espacio público:

Egea et al. (2021), indica que el espacio público es el corazón de la ciudad, un espacio de encuentro que promueve la igualdad y la equidad social. Es el escenario donde se manifiesta la diversidad social y cultural, donde los ciudadanos viven, comparten y disfrutan de la ciudad en toda su plenitud, experimentando sus colores, olores y sonidos. Asimismo, el espacio público es el lugar donde establecemos relaciones, desarrollamos nuestra vida urbana y se construye la ciudadanía.

Espacios recreativos

Seguridad vial

Diseño vial

Señalización vial

Iluminación vial

E.R. Activos

E.R. Pasivos

- ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

- ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos? ¿Cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

- Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos.

- Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc.

- Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc.

- Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes.

- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?

- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?

Arte y cultura	Estilo arquitectónico	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo? - ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo? - ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?
	Espacios artístico - culturales	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico? - ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?
	Ornamentos artístico - culturales	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?
Mobiliario urbano	Fijo	<ul style="list-style-type: none"> - Indicar los diferentes tipos de mobiliario urbano presentes en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como bancos, mesas, papeleras, farolas, señales de tráfico, paradas de autobús, estaciones de bicicletas, entre otros. - Indicar el diseño y la estética del mobiliario urbano, incluyendo la forma, los materiales utilizados, los colores, la coherencia estilística y cómo se integra con el entorno urbano y el estilo arquitectónico del Centro Histórico. - Indicar la funcionalidad del mobiliario urbano. Ejemplo, ¿los bancos son cómodos y adecuados para descansar? ¿Las papeleras son accesibles y fáciles de usar? - Indicar la durabilidad y el estado de mantenimiento del mobiliario urbano del espacio público del centro histórico de Trujillo, si está en buen estado o muestra signos de deterioro.
	Móvil	<ul style="list-style-type: none"> - Indicar si el mobiliario urbano es accesible para todas las personas. Ejemplo: apoyabrazos en los bancos para facilitar el levantamiento, asientos diseñados para personas de diferentes estaturas y habilidades y espacios para sillas de ruedas. - ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno? - ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles? - ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro

histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?

- ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

- ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

- ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

Temporal

- ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

Anexo 3: Cuadro de triple entrada

ESQUEMA DE CUADRO DE TRIPLE ENTRADA				
Autor	Alison Samanta Rojas Toledo	ORCID: 0000-0003-1784-7104	FECHA: 26/05/2023	
Título	Componentes del plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.			
Fuente	Profesionales expertos en el tema			
Técnica	Observación y entrevista			
Instrumento	Ficha de observación y guía de entrevista	Categorías	Subcategoría	Base teórica
N	Constructos			
1	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible? - ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan? - ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores? - ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales? 	X	Planificación vial urbana	Soja (2020), en su artículo científico: “la justicia espacial y su aplicación en la planificación vial urbana equitativa”.
2	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido? - ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico? - ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico? - ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural? - Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente 	X X	Movilidad urbana sostenible Accesibilidad vial	Tobi (2019), en su artículo científico: “Accesibilidad universal abocado a la movilidad urbana”.

urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).

- Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.

- ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

- ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?

- ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

- ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?

- Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.

- Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y

3

X X

Tipos de transporte

Tainio (2016), en su artículo científico: "Tipos de transporte activo y pasivo".

condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.

- Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?

- ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

4 - ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?

X

Infraestructura vial

Gehl (2016), en su artículo científico: "La infraestructura vial y el diseño de calles".

- ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione en el ambiente urbano monumental de Trujillo la infraestructura vial en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?

- ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

5 - ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

X

Seguridad urbana

Rune (2013), en su artículo científico: "Seguridad vial urbana en relación a las características físicas".

entornos urbanos y cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

- Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos.

- Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc.

- Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc.

6

X X

Espacio público

Espacios recreativos

Duineveld (2020), en su artículo científico: "Diseño de espacios recreativos inclusivos".

- Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes.
- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?
- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?
- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?
- ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?
- ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?

- ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?

- ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la

Zukin (2017), en su artículo científico: "El arte y la cultura en espacios públicos, la espacialidad cultural".

planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

- Indicar los diferentes tipos de mobiliario urbano presentes en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como bancos, mesas, papeleras, farolas, señales de tráfico, paradas de autobús, estaciones de bicicletas, entre otros.

- Indicar el diseño y la estética del mobiliario urbano, incluyendo la forma, los materiales utilizados, los colores, la coherencia estilística y cómo se integra con el entorno urbano y el estilo arquitectónico del Centro Histórico.

- Indicar la funcionalidad del mobiliario urbano. Ejemplo, ¿los bancos son cómodos y adecuados para descansar? ¿Las papeleras son accesibles y fáciles de usar?

- Indicar la durabilidad y el estado de mantenimiento del mobiliario urbano del espacio público del centro histórico de Trujillo, si está en buen estado o muestra signos de deterioro.

- Indicar si el mobiliario urbano es accesible para todas las personas. Ejemplo: apoyabrazos en los bancos para facilitar el levantamiento, asientos diseñados para personas de diferentes estaturas y habilidades y espacios para sillas de ruedas.

- ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?

- ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

- ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en

Fdez (2021), en su artículo científico: "Mobiliario urbano: un elemento diferenciador en las ciudades"

8

X X

Mobiliario urbano

eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?

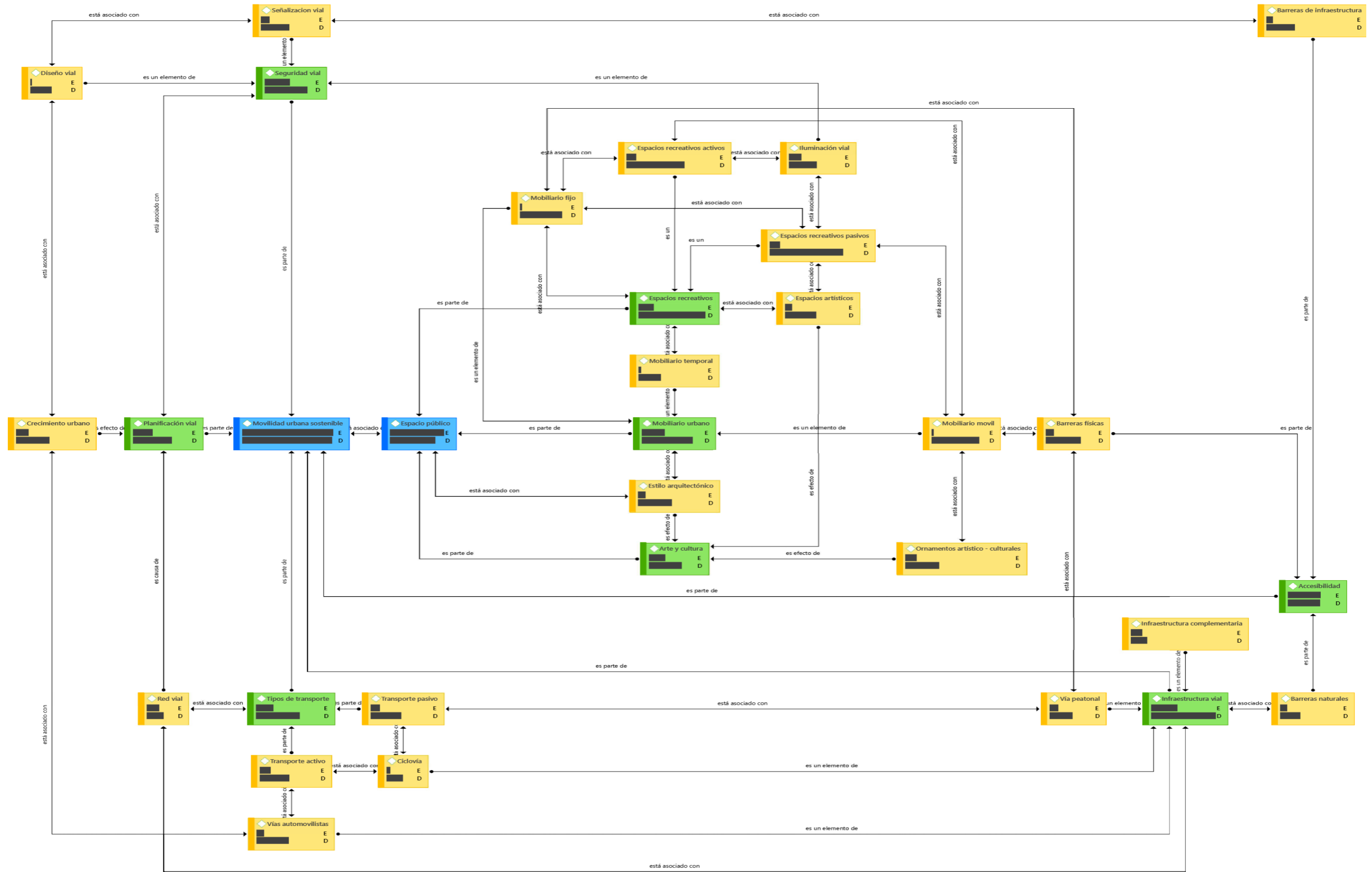
- ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

- ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

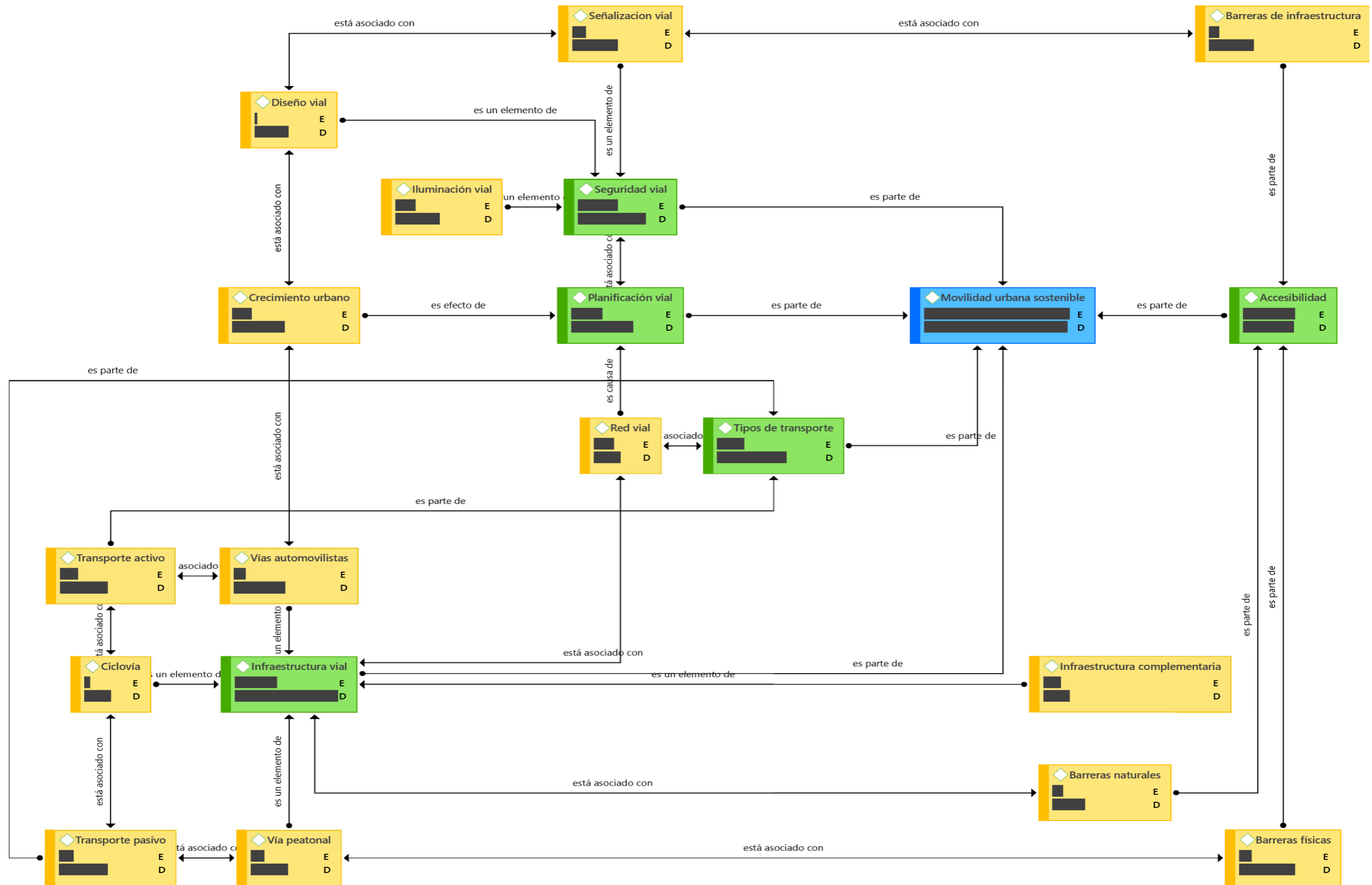
- ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

- ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

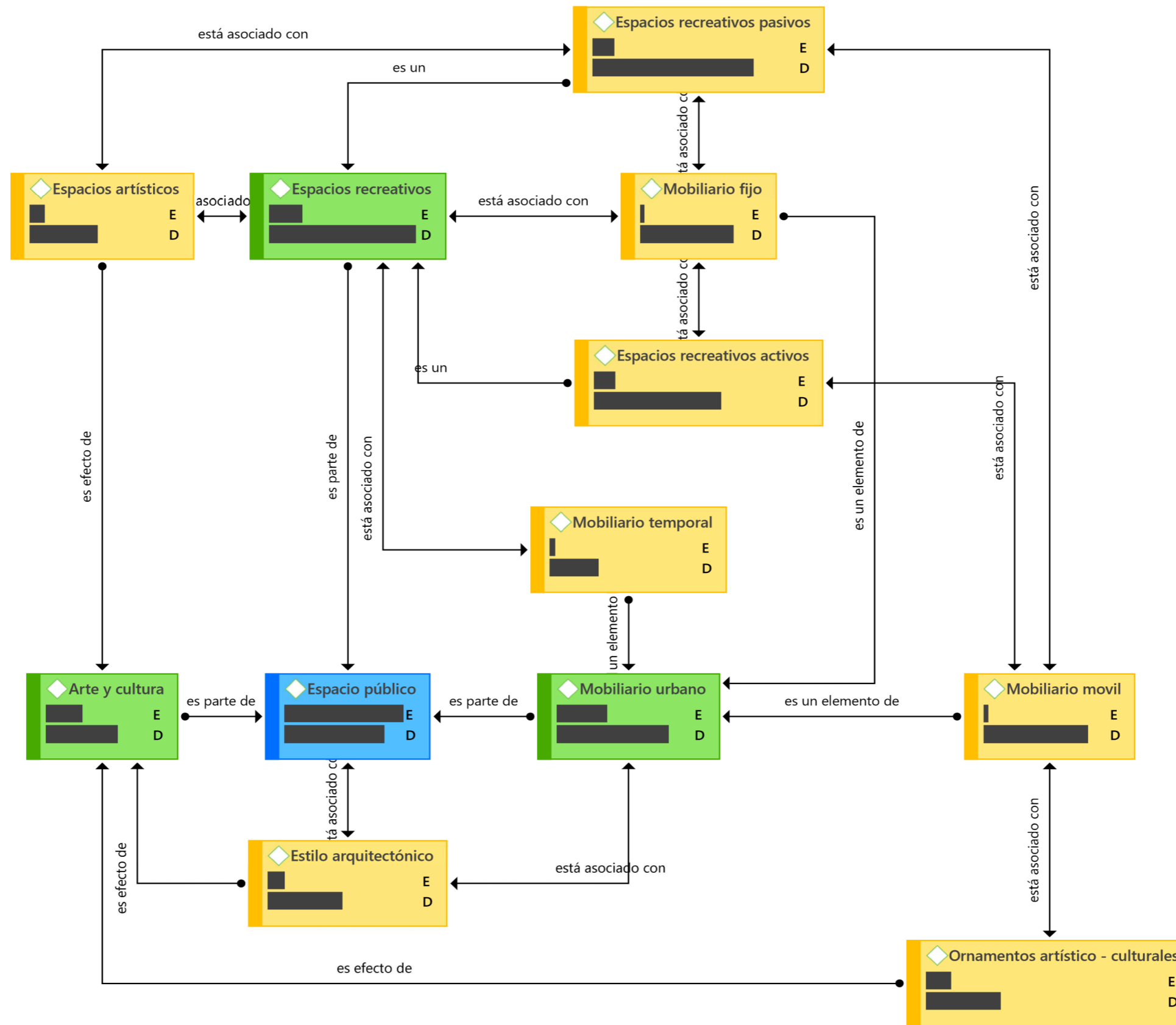
Anexo 4 – Red general de subcategorías apriorísticas



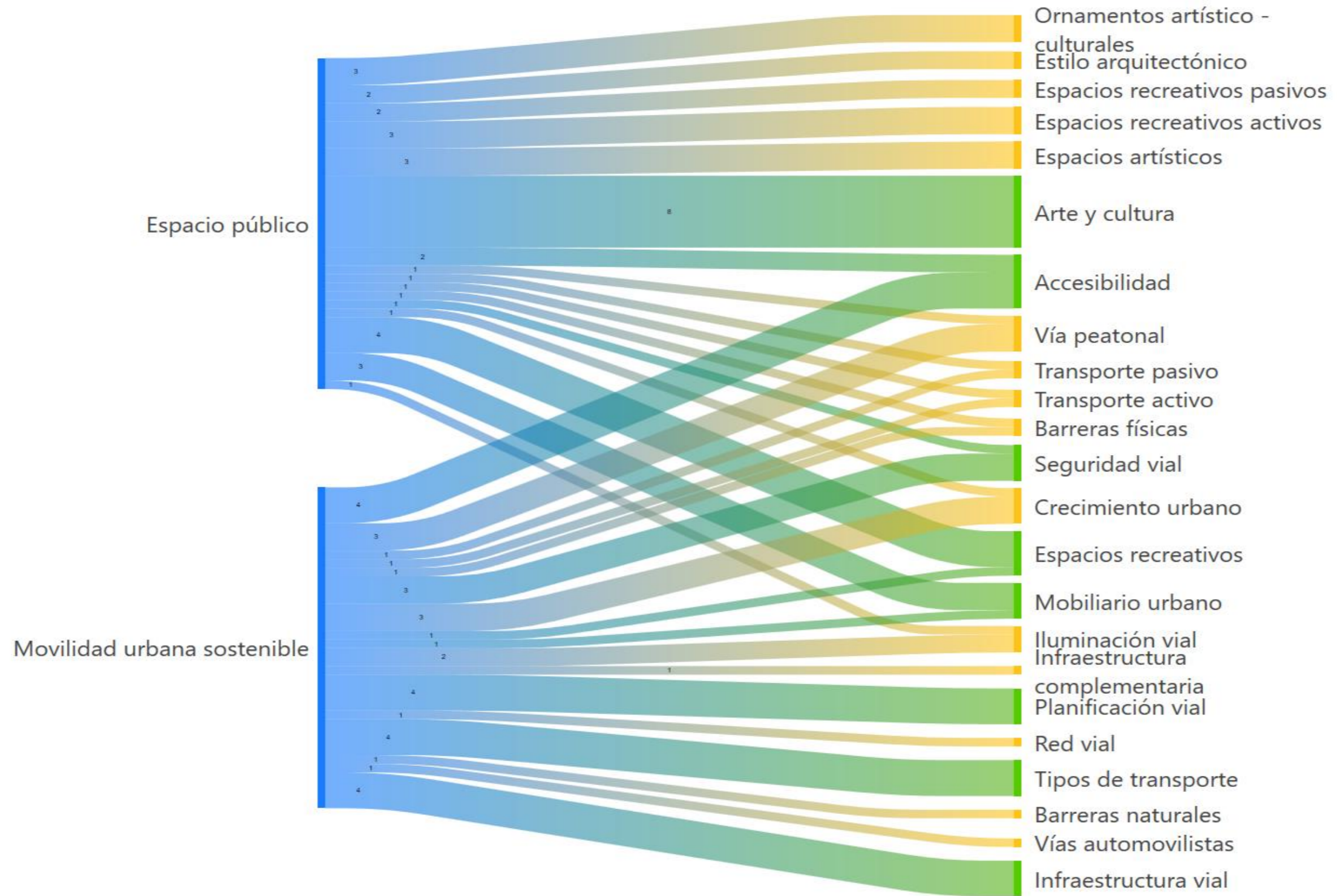
Anexo 5 – Red de subcategorías apriorísticas – Categoría I



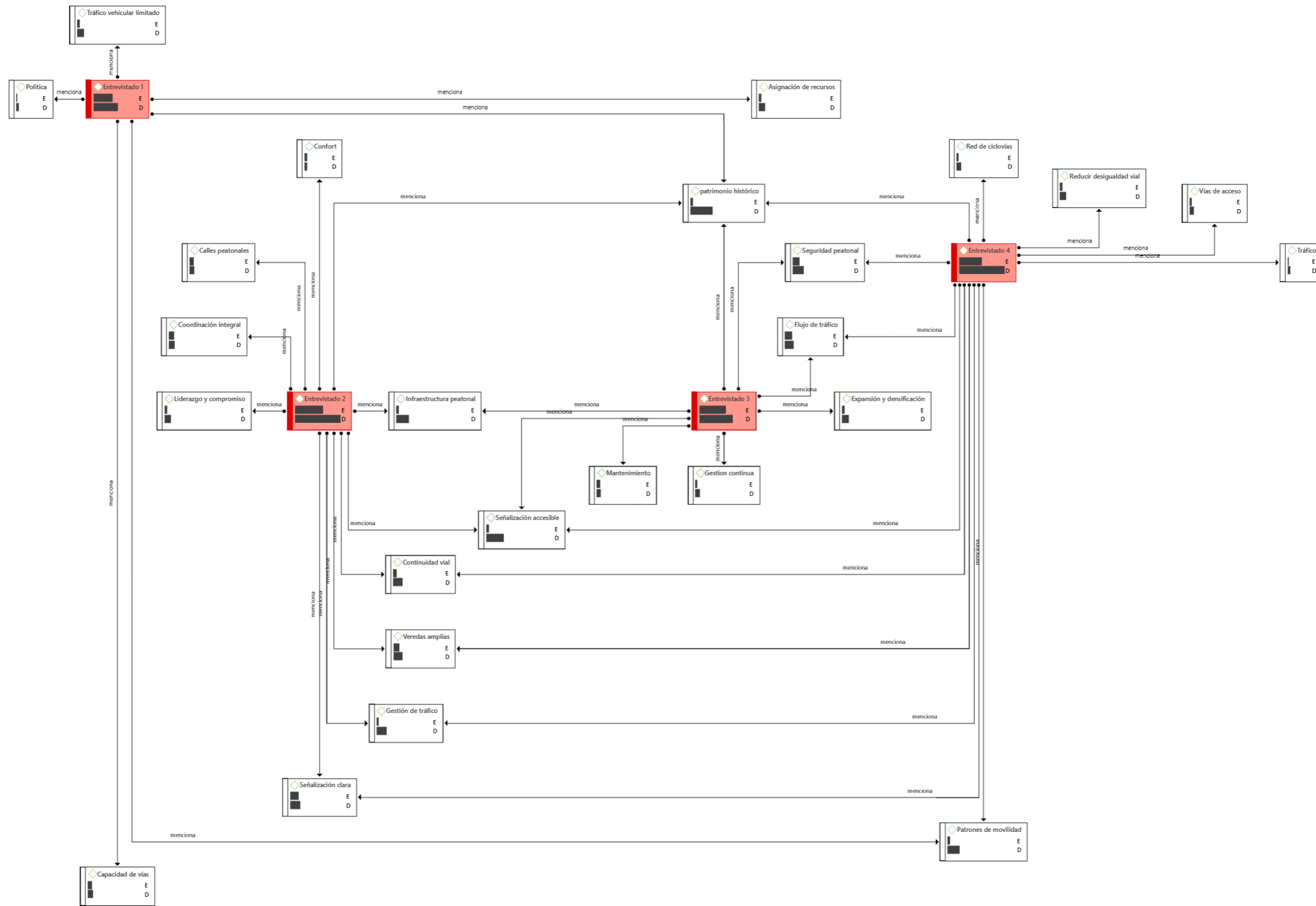
Anexo 6 – Red de subcategorías apriorísticas – Categoría II



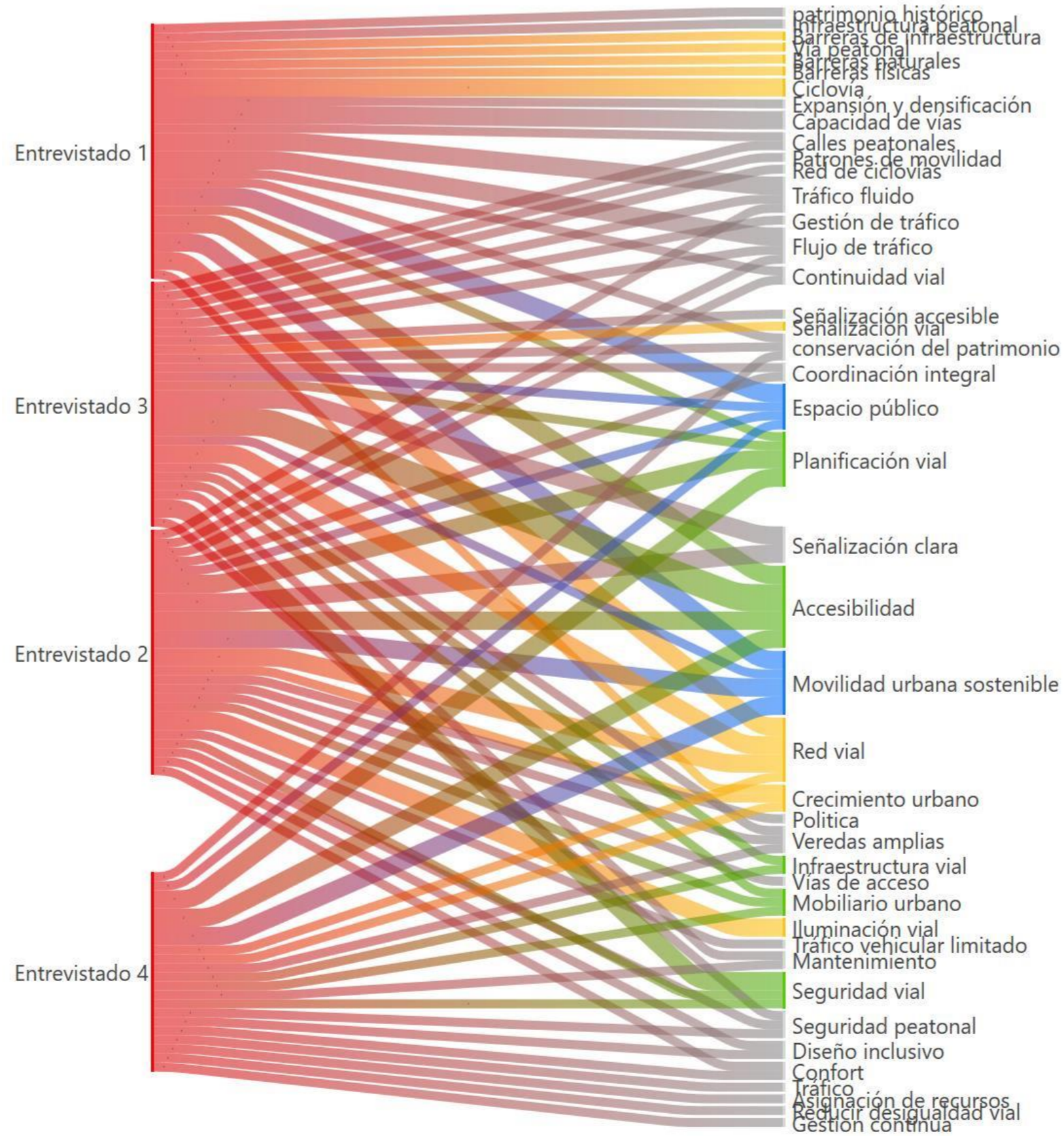
Anexo 7 – Diagrama Sankey – Subcategorías apriorísticas



Anexo 8 – Red de subcategorías emergentes



Anexo 9 – Diagrama Sankey – Subcategorías emergentes



Anexo 10 – Instrumento – Guía de entrevista

I. GENERALIDADES

Este documento ha sido creado con el propósito de recopilar opiniones técnicas de profesionales especializados que cuenten con experiencia y participación en proyectos tanto dentro como fuera del ámbito de estudio en el tema de movilidad urbana sostenible que fomentan la articulación de los espacios públicos, en particular en el entorno urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

II. ESCENARIO DE ESTUDIO

2.1. Escenario general

El escenario general de la presente investigación es el Centro Histórico de la metrópoli trujillana, la cual está delimitada por el primer anillo vial de la ciudad (Av. España), la cual posee una trama regular en su núcleo central, sobre una superficie de 133.5 Ha. de los cuales 45% está destinada a espacios públicos e infraestructura vial.

2.2. Escenario específico

El ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, La Libertad, es el área circunscrita dentro de la Avenida España, la cual fue declarada como Zona Monumental por resolución Suprema N°2900-72-ED, al cual se le ha añadido las áreas de Protección y Tratamiento Especial - Sector "C", de acuerdo con el Plan de Estructuración Urbana del Centro Histórico de Trujillo establecido en la Ordenanza Municipal N°05-95-MPT. (Anexo 06). Además, esta área se compone de 72 manzanas catastrales y alberga 1,783 lotes y más de 4,800 unidades prediales

2.3. Periodo de entrevista

El periodo de la entrevista será desde el 16 de junio hasta el 23 de junio del 2023.

III. DATOS GENERALES DEL INVESTIGADOR

Los datos del investigador se detallan a continuación:

- 3.1. Apellidos y nombres : Alison Samanta Rojas Toledo
- 3.2. Institución : Universidad César Vallejo
- 3.3. Nombre de la investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
- 3.4. Tipo de la investigación : Enfoque cualitativo, con diseño fenomenológico
- 3.5. Técnica : Entrevista
- 3.6. Instrumento : Entrevista semiestructurada
- 3.7. Categorías : (I categoría)
Movilidad urbana sostenible
(II categoría) espacio público
- 3.8. Subcategorías : (I categoría) Planificación vial, accesibilidad vial urbana, tipos de transporte, infraestructura vial, seguridad urbana.
(II categoría): espacios recreativos, arte y cultura, mobiliario urbano

IV. CARACTERÍSTICAS DEL ANÁLISIS

Para obtener una visión integral sobre la importancia de la movilidad urbana sostenible que promueva la articulación de espacios públicos, es necesario comprender las diferentes perspectivas de los entrevistados en relación a las categorías y subcategorías relacionadas con el tema en estudio. Además, se utilizarán los constructos para identificar cuáles son los desafíos y factores clave al implementar estos componentes en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

4.1. Objetivo general

Determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

4.2. Objetivos específicos

- Identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo.
- Diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.
- Identificar cuáles son las principales barreras que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y precisar cómo se podrían superar.
- Precisar cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible mejora la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.
- Señalar la prospectiva urbana considerando los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

4.3. Técnica utilizada

Se llevará a cabo una entrevista semiestructurada utilizando una guía predefinida, la cual será grabada en formato de audio. Posteriormente, se transcribirá la grabación y se procederá a organizar, analizar e interpretar la información utilizando un software especializado en análisis de datos cualitativos. (ATLAS.ti)

4.4. Constructos

CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	CÓDIGOS
	Planificación vial urbana	Red vial, crecimiento urbano.
	Accesibilidad	Barreras físicas, barreras naturales, barreras de infraestructura.
Movilidad urbana sostenible	Tipos de transporte	Transporte activo, transporte pasivo.
	Infraestructura vial	Vías automovilistas, vías peatonales, ciclovías.
	Seguridad urbana	Diseño vial, señalización vial, iluminación vial.
	Espacios recreativos	Espacios recreativos activos, espacios recreativos pasivos.
Espacio público	Arte y cultura	Estilo arquitectónico, espacios artístico – culturales, ornamentos artístico – culturales.
	Mobiliario	Mobiliario fijo, mobiliario móvil, mobiliario temporal

V. GUÍA DE PAUTAS

5.1. Presentación de la entrevista

Buenos días/tardes, (según horario de la entrevista). Soy la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo, identificada con N° de DNI 72617673 y CAP 25305. Me complace tener la oportunidad de entrevistar a un destacado experto en urbanismo y movilidad urbana sostenible, así como en el diseño de espacios públicos. Esta entrevista tiene como objetivo profundizar en su experiencia y conocimientos sobre estos temas de interés en la actualidad.

Durante esta entrevista, me enfocaré en explorar su visión y experiencia como especialista en relación a la movilidad urbana sostenible y los espacios públicos en ambientes urbanos monumentales. A través de una serie de preguntas, buscaré obtener información valiosa sobre las mejores prácticas, los desafíos actuales y las soluciones innovadoras en estos ámbitos. Asimismo, examinaremos cómo la movilidad sostenible y el diseño de espacios públicos contribuyen a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

5.2. Datos personales y perfil del entrevistado

¿Cuál es su nombre y que profesión tiene? ¿Cuál es su cargo actualmente? ¿Cuál es su trayectoria profesional en la planificación urbana y diseño de ciudades? ¿Qué funciones cumple?

5.3. Aproximación a las categorías

¿Cuál es su opinión sobre la importancia de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo de espacios públicos en ambientes urbano monumentales?, ¿Cuáles considera que son los principales desafíos y oportunidades que surgen al trabajar en la promoción de una movilidad sostenible en áreas urbanas monumentales?, ¿Qué tipo de colaboraciones y alianzas considera fundamentales para el éxito de proyectos de movilidad sostenible y mejora de espacios públicos en entornos urbanos monumentales?,

5.4. Guía de preguntas

Categoría N°01: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Preguntas
Planificación vial urbana	<ul style="list-style-type: none">- ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible?- ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?- ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores?- ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales?
Accesibilidad vial urbana	<ul style="list-style-type: none">- ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el centro histórico de Trujillo?- ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?- ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?- ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico?- ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables

y otros actores relevantes para abordar las barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?

- ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?

- ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?

- ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

- ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

¿Qué opina al respecto?

Tipos de transporte

- ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

- ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?
 - ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?
 - ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?
 - ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?
 - ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?
 - ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?
 - ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos y cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para
-

mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

Categoría N°02: Espacios públicos

SUBCATEGORÍA	PREGUNTAS
Espacios recreativos	<ul style="list-style-type: none">- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?

- ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?

- ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?

- ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?

Arte y cultura

- ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

- ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?

Mobiliario urbano

- ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

- ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?
 - ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?
 - ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?
 - ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?
 - ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?
-

5.5. Cierre de la entrevista

Para finalizar de manera satisfactoria la entrevista, agradecería responder a la siguiente pregunta: ¿A 10 años cómo visualiza la dinámica de la movilidad urbana en el ambiente urbano monumental de Trujillo?, ¿Hay algún aspecto adicional que le gustaría agregar o destacar sobre la importancia de la movilidad urbana sostenible y los espacios públicos en entornos urbanos monumentales antes de concluir?

Agradezco sinceramente su tiempo y participación en esta investigación, muchas gracias.

- 5.6. Fecha de elaboración
9 de junio de 2023
- 5.7. Elaborado por
Alison Samanta Rojas Toledo
- 5.8. Carrera/Profesión
Arquitecta
- 5.9. Firma

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alison', with a stylized flourish underneath.

Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

Anexo 11 - Instrumento - Ficha de observación

I. GENERALIDADES

Se ha creado esta ficha con el propósito de contrarrestar la información relacionada con las categorías y el entorno de investigación. Se llevará a cabo un análisis de la información en relación con los elementos de la movilidad urbana sostenible que fomentan la articulación de los espacios públicos, en específico en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

II. ESCENARIO DE ESTUDIO

2.1. Escenario general

El escenario general de la presente investigación es el Centro Histórico de la metrópoli trujillana, la cual está delimitada por el primer anillo vial de la ciudad (Av. España), la cual posee una trama regular en su núcleo central, sobre una superficie de 133.5 Ha. de los cuales 45% está destinada a espacios públicos e infraestructura vial.

2.2. Escenario específico

El ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, La Libertad, es el área circunscrita dentro de la Avenida España, la cual fue declarada como Zona Monumental por resolución Suprema N°2900-72-ED, al cual se le ha añadido las áreas de Protección y Tratamiento Especial - Sector "C", de acuerdo con el Plan de Estructuración Urbana del Centro Histórico de Trujillo establecido en la Ordenanza Municipal N°05-95-MPT. (Anexo 06). Además, esta área se compone de 72 manzanas catastrales y alberga 1,783 lotes y más de 4,800 unidades prediales.

2.3. Periodo del levantamiento de información

El periodo del levantamiento de información mediante la ficha de observación será desde el 16 de junio hasta el 23 de junio del 2023.

III. DATOS GENERALES DEL INVESTIGADOR

Los datos del investigador se detallan a continuación:

- 3.1. Apellidos y nombres : Alison Samanta Rojas Toledo
- 3.2. Institución : Universidad César Vallejo
- 3.3. Nombre de la investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
- 3.4. Tipo de la investigación : Enfoque cualitativo, con diseño fenomenológico
- 3.5. Técnicas : Guía de observación
- 3.6. Instrumentos : Ficha de observación
- 3.7. Categorías : (I categoría)
Movilidad urbana sostenible
(II categoría) espacio público
- 3.8. Subcategorías : (I categoría) Accesibilidad, tipos de Transporte.
(II categoría): Espacios recreativo, mobiliario urbano

IV. CARACTERÍSTICAS DEL ANÁLISIS

Se llevará a cabo un proceso minucioso de recolección y análisis de datos, con el objetivo de obtener información precisa y completa. Posteriormente, estos datos serán sometidos a un proceso de modelamiento de datos en un sistema de información geoespacial de alta capacidad (ArcMap). Mediante el uso de esta herramienta, se realizarán diversas operaciones y manipulaciones en los datos recopilados, permitiendo su visualización y análisis espacial de manera eficiente y precisa. En este software, se generarán mapas temáticos, y se realizará

un análisis espacial para obtener resultados significativos que contribuirán a comprender y abordar de manera efectiva los desafíos y oportunidades relacionados con la movilidad urbana sostenible y los espacios públicos en el entorno específico de estudio.

4.1. Objetivo general

Determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

4.2. Objetivos específicos

- Identificar los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo.
- Diagnosticar el comportamiento de los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.
- Identificar cuáles son las principales barreras que impiden la implementación de soluciones de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo y precisar cómo se podrían superar.
- Precisar cómo la implementación de los componentes del Plan de movilidad urbana sostenible mejora la accesibilidad y la inclusión en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.
- Señalar la prospectiva urbana considerando los componentes que articulan el espacio público en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

4.3. Técnicas utilizadas

Para la presente investigación se utilizará la ficha de observación como técnica de recolección de datos. Esta ficha permitirá registrar de manera sistemática las características y datos relevantes para esta investigación, posteriormente se procesará

los datos utilizando el software geoespacial ArcMap, el cual permitirá analizar y visualizar de manera precisa los patrones y las relaciones espaciales de los diferentes elementos estudiados.

4.4. Constructos

Categorías	Subcategorías	Códigos
Movilidad urbana sostenible	Accesibilidad	Barreras físicas, barreras naturales, barreras de infraestructura.
	Tipos de transporte	Transporte activo, transporte pasivo.
Espacio público	Espacios recreativos	Espacios recreativos activos, espacios recreativos pasivos
	Mobiliario urbano	Fijo, móvil, temporal

4.5. Fuentes de información

Se tomará como línea base documentos existentes tales como: el Plan de Desarrollo Urbano de Trujillo (PDU), el Plan de Manejo y Desarrollo del centro Histórico de Trujillo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Trujillo, y la Ordenanza Municipal N.º 22-2001-MPT.

4.6. Características del análisis

El levantamiento de información será a través de la inspección ocular en el entorno de estudio, ya que se observará de cerca las dinámicas y el comportamiento de las personas en relación a la movilidad y el uso de los espacios públicos para registrarla en la ficha técnica. Se llevará un registro detallado de las observaciones, reflexiones y hallazgos en el entorno delimitado. En esta ficha técnica se registrarán lo eventos relevantes, las

percepciones personales y cualquier otro detalle que pueda enriquecer el análisis cualitativo.

Una vez recopilada la información cualitativa, se realizará un análisis del contenido. Se codificarán los datos en el software ATLAS.ti, en el cual se identificarán patrones, tendencias y relaciones para obtener una comprensión más profunda de los aspectos clave de la movilidad urbana y los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo.

4.7. Estructura del análisis

4.7.1. Levantamiento de información in situ:

- Realizar inspección ocular en el escenario de estudio.
- Observar y registrar de cerca las dinámicas y comportamientos relacionados con la movilidad y el uso de espacios públicos.
- Utilizar la ficha técnica para documentar de manera sistemática las observaciones y reflexiones.
- Registrar eventos relevantes, percepciones personales y otros detalles que enriquezcan el análisis cualitativo.

4.7.2. Registro y organización de datos:

- Mantener un registro detallado de las observaciones, reflexiones y hallazgos en el entorno delimitado.
- Utilizar la ficha técnica para documentar los datos recopilados de manera organizada y estructurada.

4.7.3. Análisis de contenido:

- Importar los datos recopilados en el programa ATLAS.ti.
- Codificar los datos según los temas emergentes y las ideas recurrentes identificadas en el análisis cualitativo.
- Utilizar las herramientas de ATLAS.ti para explorar y analizar los datos codificados en busca de patrones, tendencias y relaciones.

4.7.4. Integración de datos geoespaciales:

- Importar los datos geoespaciales como, mapas y capas geográficas en el software ArcMap.
- Vincular los datos codificados en ATLAS.ti con los datos geoespaciales relevantes en ArcMap.
- Realizar el análisis espacial y explorar la relación entre las subcategorías y los datos geoespaciales.

4.7.5. Interpretación y elaboración de conclusiones:


- Analizar los resultados obtenidos del análisis de contenido y los datos geoespaciales.
- Identificar patrones, tendencias y relaciones significativas que surgen de la integración de datos y el análisis cualitativo.
- Interpretar los hallazgos y elaborar conclusiones relevantes sobre la movilidad urbana y los espacios públicos en el entorno urbano monumental de Trujillo.

4.8. Representación gráfica

En el encabezado, se registrará el título de la ficha, la fecha, la hora y la ubicación específica de la observación y el nombre del observador. Luego, se colocarán las categorías de observación, como la accesibilidad vial urbana, el transporte urbano activo y pasivo, los espacios recreativos activos y pasivos, y el mobiliario urbano fijo, móvil y temporal.

Para cada categoría, se dejará espacio para registrar las observaciones específicas relacionadas a los constructos, describiendo en detalle los aspectos relevantes en el escenario de estudio. Al final de la ficha, se incluirá un espacio para resumir las conclusiones o notas finales, donde se destacarán los patrones identificados, aspectos relevantes observados, desafíos identificados y posibles recomendaciones.

Representación gráfica – Ficha de observación

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.					 Universidad César Vallejo	
FICHA N°....	FECHA		HORA		OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA () SUCATEGORÍA ()	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	Constructo N°					
	OBSERVACIONES:					
IMÁGENES REFERENCIALES						
CONCLUSIONES						

Anexo 12 – Carta de invitación a validadores

Trujillo, 15 de junio de 2023

Señor (a):

Ana Patricia Canchucaya Bonarriba

Arquitecta

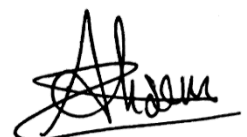
Me dirijo a Ud. para saludarla cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como experto para validar la información relacionada con la investigación cualitativa titulada “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”, a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se han desarrollado instrumentos de recolección de datos que requieren su análisis y juicio como experto antes de ser aplicados. Adjunto a este documento el anexo 1, que describe el problema, los objetivos y las categorías de investigación, así como el anexo 2, que solo se completará si acepta ser colaborador como experto en la investigación.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Trujillo, 15 de junio de 2023

Señor (a):

Cristhian Omar Yanavilca Anticona

Arquitecto

Me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como experto para validar la información relacionada con la investigación cualitativa titulada "Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023", a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se han desarrollado instrumentos de recolección de datos que requieren su análisis y juicio como experto antes de ser aplicados. Adjunto a este documento el anexo 1, que describe el problema, los objetivos y las categorías de investigación, así como el anexo 2, que solo se completará si acepta ser colaborador como experto en la investigación.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Trujillo, 15 de junio de 2023

Señor (a):

Elmer Miky Torres Loyola

Arquitecto

Me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como experto para validar la información relacionada con la investigación cualitativa titulada "Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023", a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se han desarrollado instrumentos de recolección de datos que requieren su análisis y juicio como experto antes de ser aplicados. Adjunto a este documento el anexo 1, que describe el problema, los objetivos y las categorías de investigación, así como el anexo 2, que solo se completará si acepta ser colaborador como experto en la investigación.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Trujillo, 15 de junio de 2023

Señor (a):

Erick Jhunion Bazán Tarrillo

Arquitecto


Me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como experto para validar la información relacionada con la investigación cualitativa titulada "Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023", a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se han desarrollado instrumentos de recolección de datos que requieren su análisis y juicio como experto antes de ser aplicados. Adjunto a este documento el anexo 1, que describe el problema, los objetivos y las categorías de investigación, así como el anexo 2, que solo se completará si acepta ser colaborador como experto en la investigación.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Trujillo, 15 de junio de 2023

Señor (a):

Gueidy Sánchez Escobar

Arquitecta

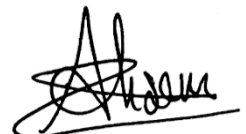
Me dirijo a Ud. para saludarla cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como experto para validar la información relacionada con la investigación cualitativa titulada “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo , 2023”, a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se han desarrollado instrumentos de recolección de datos que requieren su análisis y juicio como experto antes de ser aplicados. Adjunto a este documento el anexo 1, que describe el problema, los objetivos y las categorías de investigación, así como el anexo 2, que solo se completará si acepta ser colaborador como experto en la investigación.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Anexo 13 – Formato de suscripción de expertos (Validadores)

Formato de suscripción de expertos – Experto validador N°1

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Ana Patricia Canchucaja Bonarriba
1.2. DNI O CE : 18133192
1.3. ORCID : 0000-0003-0821-5818
1.4. Grado académico : Doctor
1.5. Profesión : Arquitecta
1.6. Institución donde labora : Universidad Privada del Norte
1.7. Cargo que desempeña : Docencia universitaria
1.8. Dirección : Av. Fátima 115. Int 200
1.9. Teléfono : 979337489
1.10. Correo electrónico : patriciaca.bo18@gmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 18133192
FECHA : 15/06/23



Firma del experto

Formato de suscripción de expertos – Experto validador N°2

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Yanavilca Anticona Omar Cristhian
1.2. DNI O CE : 18216501
1.3. ORCID : 0000-0002-8144-2518
1.4. Grado académico : Doctor
1.5. Profesión : Arquitecto
1.6. Institución donde labora : Universidad César Vallejo
1.7. Cargo que desempeña : Docencia universitaria
1.8. Dirección : Av. El cortijo s/n Condominio
1.9. Teléfono : 942840327
1.10. Correo electrónico : arquitecto_6776@hotmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 18216501
FECHA : 15/06/23



CRISTHIAN YANAVILCA ANTONA
6776
ARQUITECTO

Firma del experto

Formato de suscripción de expertos – Experto validador N°3

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Elmer Miky Torres Loyola
1.2. DNI O CE : 45436181
1.3. ORCID : 0000-0001-8309-0547
1.4. Grado académico : Magister
1.5. Profesión : Arquitecto
1.6. Institución donde labora : Universidad Nacional de Trujillo
1.7. Cargo que desempeña : Docencia universitaria
1.8. Dirección : Av.29 de diciembre 208 – Trujillo
1.9. Teléfono : 969863979
1.10. Correo electrónico : torresarquitectura180488@gmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 45436181
FECHA : 15/06/23



Firma del experto

Formato de suscripción de expertos – Experto validador N°4

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Erick Jhunion Bazán Tarrillo
1.2. DNI O CE : 45729812
1.3. ORCID : 0000-0003-2661-242X
1.4. Grado académico : Doctor
1.5. Profesión : Arquitecto
1.6. Institución donde labora : Universidad César Vallejo
1.7. Cargo que desempeña : Docencia universitaria
1.8. Dirección : Trujillo
1.9. Teléfono : 51 991 670 686
1.10. Correo electrónico : er_bazta02@hotmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 45729812
FECHA : 15/06/23



Firma del experto

Formato de suscripción de expertos – Experto validador N°5

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Sánchez Escobar Gueidy
1.2. DNI O CE : 72167993
1.3. ORCID : orcid.org/0000-0003-0452
1.4. Grado académico : Magister en Gestión Pública
1.5. Profesión : Arquitecta
1.6. Institución donde labora : Hábitat SAC
1.7. Cargo que desempeña : Proyectista
1.8. Dirección : Condominio Andalucía 1005 Huanchaco
1.9. Teléfono : 977642826
1.10. Correo electrónico : gueidySE@gmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 72167993
FECHA : 15 de junio de 2023


 Gueidy Sánchez Escobar
ARQUITECTA
CAP 18928

Firma del experto

Anexo 14 - Matriz de evaluación por juicio de expertos

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 1

Guía de entrevista

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Guía de entrevista”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	
Grado profesional:	Maestría <input type="checkbox"/>	Doctor <input checked="" type="checkbox"/>
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad Privada del Norte	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años <input type="checkbox"/>	Más de 5 años <input checked="" type="checkbox"/>

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Guía de entrevista semiestructurada” por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista semiestructurada
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	50 – 60 minutos
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Planificación vial urbana, accesibilidad vial urbana, tipos de transporte, infraestructura vial, seguridad vial.	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, arte y cultura, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Guía de preguntas” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio
1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Guía de entrevista

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Planificación vial urbana	- ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?				
	- ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores?	no	no	no	
Accesibilidad	- ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales?				
	- ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el centro histórico de Trujillo?				
	- ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?				
	- ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido?	no	no	no	
	- ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las				

barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?

- ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?

- ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?

- ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Tipos de transporte

- ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?

- ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

no no no

- ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Infraestructura vial

- ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?

no no no

- ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?

- ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

- ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Seguridad
vial

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos y cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

no no no

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

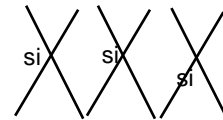
- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?				
	- ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?	no	no	no	
Arte y cultura	- ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?				
	- ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?	no	no	no	

- ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

- ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?



- ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

- ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?

Mobiliario urbano

- ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

no no no

- ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

- ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico?

¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

- ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?



Firma del evaluador

DNI: 18133192

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 1
Ficha de observación

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Ficha técnica”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	
Grado profesional:	Maestría <input type="checkbox"/>	Doctor <input checked="" type="checkbox"/>
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad Privada del Norte	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años <input type="checkbox"/>	Más de 5 años <input checked="" type="checkbox"/>

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Ficha de observación”, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Ficha de observación
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	5 días calendarios
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Accesibilidad vial urbana, tipos de transporte	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.
-----------------	---	---

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Ficha de observación” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio

1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Ficha de observación

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Accesibilidad	<p>- Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).</p> <p>- Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.</p> <p>- Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.</p> <p>- Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.</p>	si	si	si	no no no
Tipos de transporte	<p>- Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.</p>	no	no	no	

- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
	<ul style="list-style-type: none"> - Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos. - Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc. 	si	si	si	
Espacios recreativos	<ul style="list-style-type: none"> - Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc. - Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes. 	no	no	no	

- Indicar los diferentes tipos de mobiliario urbano presentes en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como bancos, mesas, papeleras, farolas, señales de tráfico, paradas de autobús, estaciones de bicicletas, entre otros.

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

- Indicar el diseño y la estética del mobiliario urbano, incluyendo la forma, los materiales utilizados, los colores, la coherencia estilística y cómo se integra con el entorno urbano y el estilo arquitectónico del Centro Histórico.

- Indicar la funcionalidad del mobiliario urbano. Ejemplo, ¿los bancos son cómodos y adecuados para descansar? ¿Las papeleras son accesibles y fáciles de usar?

Mobiliario urbano

- Indicar la durabilidad y el estado de mantenimiento del mobiliario urbano del espacio público del centro histórico de Trujillo, si está en buen estado o muestra signos de deterioro.

no no no

- Indicar si el mobiliario urbano es accesible para todas las personas. Ejemplo: apoyabrazos en los bancos para facilitar el levantamiento, asientos diseñados para personas de diferentes estaturas y habilidades y espacios para sillas de ruedas.



Firma del evaluador

DNI: 18133192

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 2

Guía de entrevista

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Guía de entrevista”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Yanavilca Anticona Omar Cristhian	
Grado profesional:	Maestría <input type="checkbox"/> ()	Doctor <input checked="" type="checkbox"/> (x)
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años <input type="checkbox"/> ()	Más de 5 años <input checked="" type="checkbox"/> (x)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Guía de entrevista semiestructurada” por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista semiestructurada
----------------------	-------------------------------------

Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	50 – 60 minutos
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Planificación vial urbana, accesibilidad vial urbana, tipos de transporte, infraestructura vial, seguridad vial.	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, arte y cultura, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Guía de preguntas” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio
1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Guía de entrevista

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Planificación vial urbana	- ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?				
	- ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores?	no	no	no	
	- ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales?				
Accesibilidad	- ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el centro histórico de Trujillo?				
	- ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?				
	- ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido?	no	no	no	
	- ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las				

barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?

- ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?

- ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?

- ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Tipos de transporte

- ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?

- ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

no no no

- ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Infraestructura vial

- ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?

no no no

- ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?

- ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

- ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Seguridad
vial

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos y cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

no no no

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

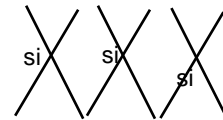
- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?				
	- ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?	no	no	no	
Arte y cultura	- ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?				
	- ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?	no	no	no	

- ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

- ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?



- ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

- ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?

Mobiliario urbano

- ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

no no no

- ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

- ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico?

¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

- ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?



Firma del evaluador

DNI: 18216501

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 2

Ficha de observación

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Ficha técnica”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Yanavilca Anticona Omar Cristhian	
Grado profesional:	Maestría <input type="checkbox"/> ()	Doctor <input checked="" type="checkbox"/> (x)
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años <input type="checkbox"/> ()	Más de 5 años <input checked="" type="checkbox"/> (x)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Ficha de observación”, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Ficha de observación
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	5 días calendarios
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Accesibilidad vial urbana, tipos de transporte	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.
-----------------	---	---

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Ficha de observación” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio

1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Ficha de observación

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Accesibilidad	<p>- Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).</p> <p>- Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.</p> <p>- Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.</p>	si	si	si	no no no
Tipos de transporte	<p>- Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.</p> <p>- Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.</p>	si	si	si	no no no

- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	<p>- Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos.</p>	si	si	si	
	<p>- Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc.</p>				
	<p>- Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc.</p>	no	no	no	
	<p>- Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes.</p>				

- Mobiliario urbano
- Indicar los diferentes tipos de mobiliario urbano presentes en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como bancos, mesas, papeleras, farolas, señales de tráfico, paradas de autobús, estaciones de bicicletas, entre otros.
 - Indicar el diseño y la estética del mobiliario urbano, incluyendo la forma, los materiales utilizados, los colores, la coherencia estilística y cómo se integra con el entorno urbano y el estilo arquitectónico del Centro Histórico.
 - Indicar la funcionalidad del mobiliario urbano. Ejemplo, ¿los bancos son cómodos y adecuados para descansar? ¿Las papeleras son accesibles y fáciles de usar?
 - Indicar la durabilidad y el estado de mantenimiento del mobiliario urbano del espacio público del centro histórico de Trujillo, si está en buen estado o muestra signos de deterioro. no no no
 - Indicar si el mobiliario urbano es accesible para todas las personas. Ejemplo: apoyabrazos en los bancos para facilitar el levantamiento, asientos diseñados para personas de diferentes estaturas y habilidades y espacios para sillas de ruedas.
-


 CRISTIAN YANAVILCA ANTICON
 CAP. 6776
 CRISTIAN YANAVILCA ANTICON
 CAP. 6776
 ARQUITECTO

Firma del evaluador

DNI: 18216501

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 3

Guía de entrevista

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Guía de entrevista”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Elmer Miky Torres Loyola	
Grado profesional:	Maestría <input checked="" type="checkbox"/> (x)	Doctor ()
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Proyectual y docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad Nacional de Trujillo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años (x)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Guía de entrevista semiestructurada” por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista semiestructurada
----------------------	-------------------------------------

Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	50 – 60 minutos
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Planificación vial urbana, accesibilidad vial urbana, tipos de transporte, infraestructura vial, seguridad vial.	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, arte y cultura, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Guía de preguntas” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio
1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Guía de entrevista

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Planificación vial urbana	- ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?				
	- ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores?	no	no	no	
	- ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales?				
Accesibilidad	- ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el centro histórico de Trujillo?				
	- ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?				
	- ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido?	no	no	no	
	- ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las				

barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?

- ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?

- ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?

- ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Tipos de transporte

- ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?

- ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

no no no

- ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Infraestructura vial

- ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?

no no no

- ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?

- ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

- ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Seguridad vial

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos y cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

no no no

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

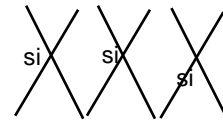
- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?				
	- ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?	no	no	no	
Arte y cultura	- ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?				
	- ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?	no	no	no	

- ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

- ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?



- ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

- ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?

Mobiliario urbano

- ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

no no no

- ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

- ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico?

¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

- ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?



Firma del evaluador

DNI: 45436181

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 3

Ficha de observación

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Ficha técnica”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Elmer Miky Torres Loyola	
Grado profesional:	Maestría <input checked="" type="checkbox"/> (x)	Doctor ()
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Proyectual y docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad Nacional de Trujillo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años (x)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Ficha de observación”, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Ficha de observación
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	5 días calendarios
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Accesibilidad vial urbana, tipos de transporte	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.
-----------------	---	---

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Ficha de observación” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio

1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Ficha de observación

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Accesibilidad	<p>- Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).</p> <p>- Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.</p> <p>- Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.</p>	si	si	si	no no no
Tipos de transporte	<p>- Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.</p> <p>- Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.</p>	si	si	si	no no no

- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
	<ul style="list-style-type: none"> - Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos. - Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc. 	si	si	si	
Espacios recreativos	<ul style="list-style-type: none"> - Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc. - Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes. 	no	no	no	

- Indicar los diferentes tipos de mobiliario urbano presentes en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como bancos, mesas, papeleras, farolas, señales de tráfico, paradas de autobús, estaciones de bicicletas, entre otros.

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

- Indicar el diseño y la estética del mobiliario urbano, incluyendo la forma, los materiales utilizados, los colores, la coherencia estilística y cómo se integra con el entorno urbano y el estilo arquitectónico del Centro Histórico.

- Indicar la funcionalidad del mobiliario urbano. Ejemplo, ¿los bancos son cómodos y adecuados para descansar? ¿Las papeleras son accesibles y fáciles de usar?

Mobiliario urbano

- Indicar la durabilidad y el estado de mantenimiento del mobiliario urbano del espacio público del centro histórico de Trujillo, si está en buen estado o muestra signos de deterioro.

no no no

- Indicar si el mobiliario urbano es accesible para todas las personas. Ejemplo: apoyabrazos en los bancos para facilitar el levantamiento, asientos diseñados para personas de diferentes estaturas y habilidades y espacios para sillas de ruedas.



Firma del evaluador

DNI: 45436181

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 4

Guía de entrevista

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Guía de entrevista”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Erick Jhunion Bazán Tarrillo	
Grado profesional:	Maestría <input type="checkbox"/>	Doctor <input checked="" type="checkbox"/>
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Proyectual y docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años <input type="checkbox"/>	Más de 5 años <input checked="" type="checkbox"/>

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Guía de entrevista semiestructurada” por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista semiestructurada
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	50 – 60 minutos
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Planificación vial urbana, accesibilidad vial urbana, tipos de transporte, infraestructura vial, seguridad vial.	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, arte y cultura, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Guía de preguntas” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio
1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Guía de entrevista

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Planificación vial urbana	- ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?				
	- ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores?	no	no	no	
Accesibilidad	- ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales?				
	- ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el centro histórico de Trujillo?				
	- ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?				
	- ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido?	no	no	no	
	- ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las				

barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?

- ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?

- ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?

- ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Tipos de transporte

- ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?

- ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

no no no

- ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Infraestructura vial

- ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?

no no no

- ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?

- ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

- ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Seguridad vial

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos y cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

no no no

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

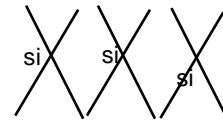
- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?				
	- ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?	no	no	no	
Arte y cultura	- ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?				
	- ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?	no	no	no	

- ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

- ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?



- ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

- ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?

Mobiliario urbano

- ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

no no no

- ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

- ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico?

¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

- ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is stylized and appears to be 'J. A. S. 10/12/12'.

Firma del evaluador

DNI: 45729812

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 4

Ficha de observación

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Ficha técnica”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Erick Jhunion Bazán Tarrillo	
Grado profesional:	Maestría <input type="checkbox"/> ()	Doctor <input checked="" type="checkbox"/> (x)
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Proyectual y docencia universitaria	
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años <input type="checkbox"/> ()	Más de 5 años <input checked="" type="checkbox"/> (x)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Ficha de observación”, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Ficha de observación
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	5 días calendarios
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Accesibilidad vial urbana, tipos de transporte	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.
-----------------	---	---

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Ficha de observación” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio

1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Ficha de observación

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Accesibilidad	<p>- Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).</p> <p>- Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.</p> <p>- Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.</p>	si	si	si	no no no
Tipos de transporte	<p>- Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.</p> <p>- Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.</p>	si	si	si	no no no

- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	<p>- Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos.</p>	si	si	si	
	<p>- Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc.</p>				
	<p>- Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc.</p>	no	no	no	
	<p>- Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes.</p>				

- Indicar los diferentes tipos de mobiliario urbano presentes en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como bancos, mesas, papeleras, farolas, señales de tráfico, paradas de autobús, estaciones de bicicletas, entre otros.

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

- Indicar el diseño y la estética del mobiliario urbano, incluyendo la forma, los materiales utilizados, los colores, la coherencia estilística y cómo se integra con el entorno urbano y el estilo arquitectónico del Centro Histórico.


- Indicar la funcionalidad del mobiliario urbano. Ejemplo, ¿los bancos son cómodos y adecuados para descansar? ¿Las papeleras son accesibles y fáciles de usar?

Mobiliario urbano

- Indicar la durabilidad y el estado de mantenimiento del mobiliario urbano del espacio público del centro histórico de Trujillo, si está en buen estado o muestra signos de deterioro.

no no no

- Indicar si el mobiliario urbano es accesible para todas las personas. Ejemplo: apoyabrazos en los bancos para facilitar el levantamiento, asientos diseñados para personas de diferentes estaturas y habilidades y espacios para sillas de ruedas.



Firma del evaluador

DNI: 45729812

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 5

Guía de entrevista

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Guía de entrevista”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Gueidy Sánchez Escobar	
Grado profesional:	Maestría <input checked="" type="checkbox"/> (x)	Doctor ()
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Arquitectura Inmobiliaria. Instalaciones sanitarias. Construcción	
Institución donde labora:	Hábitat SAC	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años <input checked="" type="checkbox"/> (x)	Más de 5 años ()

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Guía de entrevista semiestructurada” por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista semiestructurada
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	50 – 60 minutos
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Planificación vial urbana, accesibilidad vial urbana, tipos de transporte, infraestructura vial, seguridad vial.	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, arte y cultura, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Guía de preguntas” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio
1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Guía de entrevista

- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Planificación vial urbana	- ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?				
	- ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores?	no	no	no	
	- ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales?				
Accesibilidad	- ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el centro histórico de Trujillo?				
	- ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?				
	- ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido?	no	no	no	
	- ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las				

barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?

- ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?

- ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?

- ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

- ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Tipos de transporte

- ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?

- ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

- ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

no no no

- ¿Las entidades intergubernamentales trabajan en coordinación o se trabaja de forma desarticulada para la adopción de estas medidas de mejora vial?

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?

Infraestructura vial

- ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

- ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?

no no no

- ¿Cuáles son las tendencias emergentes en la infraestructura vial y cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la sostenibilidad y las necesidades cambiantes de la movilidad urbana?

- ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

- ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

~~si~~ ~~si~~ ~~si~~

Seguridad vial

- ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos y cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

- ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

no no no

- ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

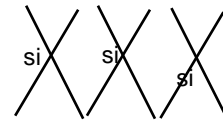
- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	- ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?				
	- ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?	no	no	no	
Arte y cultura	- ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?				
	- ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?	si	si	si	
	- ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?	no	no	no	

- ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

- ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

- ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?



- ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

- ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico? ¿Cuáles han sido los resultados y la aceptación por parte de la comunidad?

Mobiliario urbano

- ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

no no no

- ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

- ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico?

¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

- ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?



Guaidy Sánchez Escobar
ARQUITECTA
CAP 18928

Firma del evaluador

DNI: 72167993

Matriz de evaluación por juicio de expertos – Experto 5

Ficha de observación

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Ficha técnica”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez	Gueidy Sánchez Escobar	
Grado profesional:	Maestría <input checked="" type="checkbox"/> (x)	Doctor ()
Área de formación académica:	Arquitectura	
Áreas de experiencia profesional:	Arquitectura Inmobiliaria. Instalaciones sanitarias. Construcción	
Institución donde labora:	Hábitat SAC	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (x)	Más de 5 años ()

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento “Ficha de observación”, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Ficha de observación
Autora:	Alison Samanta Rojas Toledo
Procedencia:	Universidad César Vallejo (UCV) – Escuela de posgrado – Maestría en arquitectura
Tiempo de aplicación:	5 días calendarios
Ámbito de aplicación:	Ambiente urbano monumental del distrito de Trujillo.
Significación:	Explicar Cómo está compuesta la escala (dimensiones, áreas, ítems por área, explicación breve de cuál es el objetivo de medición)

4. Soporte teórico

Categorías	Subcategorías	Definición
Movilidad urbana sostenible	Accesibilidad vial urbana, tipos de transporte	Comisión Económica para Europa (UNECE) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (2013), señalan que la movilidad urbana sostenible se refiere a la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios de transporte eficientes, equitativos y seguros, que minimicen el impacto ambiental, promuevan la equidad social y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se disminuye la dependencia del automóvil privado.

Espacio público	Espacios recreativos, mobiliario urbano	OCLEI (2018), determina que el espacio público sostenible es un entorno urbano diseñado y gestionado de manera consciente y equilibrada, que busca integrar la dimensión social, económica y ambiental. Se caracteriza por ser inclusivo, accesible, seguro, verde, participativo y resiliente, fomentando la interacción social, la movilidad sostenible, la biodiversidad, la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad.
-----------------	---	---

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario “Ficha de observación” elaborado por Alison Samanta Rojas Toledo en el año 2023 De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

0 – No cumple con el criterio

1 – Cumple con el criterio

Categoría del instrumento: Ficha de observación

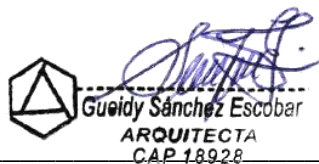
- Primera categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Accesibilidad	<p>- Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).</p>	si	si	si	
	<p>- Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico.</p> <p>- Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.</p>	si	si	si	
Tipos de transporte	<p>- Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.</p> <p>- Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.</p>	no	no	no	

- Segunda categoría: Espacio público

Subcategoría	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y recomendaciones
Espacios recreativos	<p>- Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos.</p>	si	si	si	
	<p>- Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc.</p>				
	<p>- Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc.</p>	no	no	no	
	<p>- Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes.</p>				

- Mobiliario urbano
- Indicar los diferentes tipos de mobiliario urbano presentes en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como bancos, mesas, papeleras, farolas, señales de tráfico, paradas de autobús, estaciones de bicicletas, entre otros. ~~si~~ ~~si~~ ~~si~~
 - Indicar el diseño y la estética del mobiliario urbano, incluyendo la forma, los materiales utilizados, los colores, la coherencia estilística y cómo se integra con el entorno urbano y el estilo arquitectónico del Centro Histórico.
 - Indicar la funcionalidad del mobiliario urbano. Ejemplo, ¿los bancos son cómodos y adecuados para descansar? ¿Las papeleras son accesibles y fáciles de usar?
 - Indicar la durabilidad y el estado de mantenimiento del mobiliario urbano del espacio público del centro histórico de Trujillo, si está en buen estado o muestra signos de deterioro. no no no
 - Indicar si el mobiliario urbano es accesible para todas las personas. Ejemplo: apoyabrazos en los bancos para facilitar el levantamiento, asientos diseñados para personas de diferentes estaturas y habilidades y espacios para sillas de ruedas.
-



 Guaidy Sánchez Escobar

 ARQUITECTA

 CAP 18928

Firma del evaluador

DNI: 72167993

Anexo 15 - Matriz de validez de expertos por V.Aiken – Entrevista

		CRITERIO: CLARIDAD					CRITERIO: COHERENCIA					CRITERIO: RELEVANCIA													
Constructo	JUEZ N°01	JUEZ N°02	JUEZ N°03	JUEZ N°04	JUEZ N°05	Acuerdos	V Aiken	Descriptivo	JUEZ N°01	JUEZ N°02	JUEZ N°03	JUEZ N°04	JUEZ N°05	Acuerdos	V Aiken	Descriptivo	JUEZ N°01	JUEZ N°02	JUEZ N°03	JUEZ N°04	JUEZ N°05	Acuerdos	V Aiken	Descriptivo	
	ARQ. Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	ARQ. Cristhian Omar Yanavilca Anticona	ARQ. Elmer Miky Torres Loyola	ARQ. Erick Jhunion Bazan Tarrillo	ARQ. Gueidy Sánchez Escobar				ARQ. Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	ARQ. Cristhian Omar Yanavilca Anticona	ARQ. Elmer Miky Torres Loyola	ARQ. Erick Jhunion Bazan Tarrillo	ARQ. Gueidy Sánchez Escobar				ARQ. Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	ARQ. Cristhian Omar Yanavilca Anticona	ARQ. Elmer Miky Torres Loyola	ARQ. Erick Jhunion Bazan Tarrillo	ARQ. Gueidy Sánchez Escobar				
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	Planificación vial urbana					100.0%	Válido																		
	P1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	
	P2	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	P3	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	P4	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	Accesibilidad vial urbana					100.0%	Válido																		
	P5	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	
	P6	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	P7	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	P8	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	P9	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	P10	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	Tipos de transporte					100.0%	Válido																		
	P11	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	
	P12	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
	P13	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		
P14	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P15	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P16	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
Infraestructura vial					100.0%	Válido																			
P17	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido		
P18	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P19	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P20	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
Seguridad vial					100.0%	Válido																			
P21	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido		
P22	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P23	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P24	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P25	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P26	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
Espacios recreativos					100.0%	Válido																			
P27	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido		
P28	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P29	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P30	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P31	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
Arte y cultura					100.0%	Válido																			
P32	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido		
P33	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P34	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P35	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
Mobiliario urbano					100.0%	Válido																			
P36	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido		
P37	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P38	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P39	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P40	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P41	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
P42	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%		1	1	1	1	1	5	100.0%			
CRITERIO: CLARIDAD					100.0%	Válido		CRITERIO: COHERENCIA					100.0%	Válido		CRITERIO: RELEVANCIA					100.0%	Válido			

Anexo 16 - Matriz de validez de expertos por V.Aiken – Ficha de observación

Constructo	CRITERIO: CLARIDAD								CRITERIO: COHERENCIA								CRITERIO: RELEVANCIA							
	JUEZ N°01 ARQ. Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	JUEZ N°02 ARQ. Cristhian Omar Yanavilca Anticona	JUEZ N°03 ARQ. Elmer Miky Torres Loyola	JUEZ N°04 ARQ. Erick Jhunion Bazan Tarrillo	JUEZ N°05 ARQ. Gueidy Sánchez Escobar	Acuerdos	V Aiken	Descriptivo	JUEZ N°01 ARQ. Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	JUEZ N°02 ARQ. Cristhian Omar Yanavilca Anticona	JUEZ N°03 ARQ. Elmer Miky Torres Loyola	JUEZ N°04 ARQ. Erick Jhunion Bazan Tarrillo	JUEZ N°05 ARQ. Gueidy Sánchez Escobar	Acuerdos	V Aiken	Descriptivo	JUEZ N°01 ARQ. Ana Patricia Canchucaja Bonarriba	JUEZ N°02 ARQ. Cristhian Omar Yanavilca Anticona	JUEZ N°03 ARQ. Elmer Miky Torres Loyola	JUEZ N°04 ARQ. Erick Jhunion Bazan Tarrillo	JUEZ N°05 ARQ. Gueidy Sánchez Escobar	Acuerdos	V Aiken	Descriptivo
	MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	CRITERIO: CLARIDAD								CRITERIO: COHERENCIA								CRITERIO: RELEVANCIA						
Accesibilidad	100.0%								100.0%								100.0%							
1	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
2	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
Tipos de transporte	100.0%								100.0%								100.0%							
3	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
4	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
5	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
ESPACIOS PÚBLICOS	CRITERIO: CLARIDAD								CRITERIO: COHERENCIA								CRITERIO: RELEVANCIA							
Espacios recreativos	100.0%								100.0%								100.0%							
6	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
7	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
8	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
9	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
Mobiliario urbano	100.0%								100.0%								100.0%							
10	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
11	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
12	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
13	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
14	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido	1	1	1	1	1	5	100.0%	Válido
CRITERIO: CLARIDAD								CRITERIO: COHERENCIA								CRITERIO: RELEVANCIA								
100.0%								100.0%								100.0%								
Válido								Válido								Válido								

Anexo 17 – Carta de invitación a expertos (Entrevistados)

Trujillo, 18 de junio de 2023

Señor (a):

Carlos Rafael Torres Mosqueira

Arquitecto

Me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente;

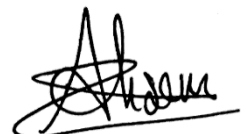
El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como especialista, para ser entrevistado en el marco de la presente investigación cualitativa titulada “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”, a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo.

Para alcanzar este objetivo, se ha desarrollado una guía de entrevista donde se invita a su participación como especialista en el tema para ser entrevistado.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Trujillo, 18 de junio de 2023

Señor (a):

Elio Reider Fabian Arteaga

Arquitecto

Me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como especialista, para ser entrevistado en el marco de la presente investigación cualitativa titulada "Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023", a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se ha desarrollado una guía de entrevista donde se invita a su participación como especialista en el tema para ser entrevistado.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Trujillo, 18 de junio de 2023

Señor (a):

Manuel Germán Lizarzaburu Aguinaga

Arquitecto

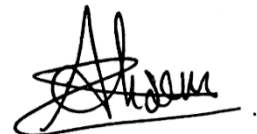
Me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como especialista, para ser entrevistado en el marco de la presente investigación cualitativa titulada "Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, 2023", a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se ha desarrollado una guía de entrevista donde se invita a su participación como especialista en el tema para ser entrevistado.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Trujillo, 18 de junio de 2023

Señor (a):

Eduardo Enrique Navarro Paredes

Arquitecto

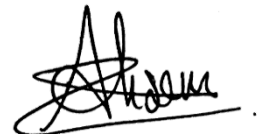
Me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente;

El propósito de este documento es solicitar su participación y experiencia como especialista, para ser entrevistado en el marco de la presente investigación cualitativa titulada "Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, 2023", a cargo de la arquitecta Alison Samanta Rojas Toledo en calidad de tesista para obtener el título de Maestra en Arquitectura en la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo.

El objetivo general de la investigación es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo. Para alcanzar este objetivo, se ha desarrollado una guía de entrevista donde se invita a su participación como especialista en el tema para ser entrevistado.

Agradezco su atención y participación en esta investigación, ya que su contribución será fundamental para ampliar el conocimiento sobre el tema de estudio y su relación con el desarrollo de la ciudad.

Atentamente:



Alison Samanta Rojas Toledo

DNI: 72617673

ORCID: 0000-0003-1784-7104

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

TELEFONO: 955624237

EMAIL: alisonrojastoledo@hotmail.com

Anexo 18 – Formato de suscripción de expertos (Entrevistados)

Formato de suscripción de expertos – Entrevistado N°1

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Carlos Rafael Torres Mosqueira
1.2. DNI O CE : 18073912
1.3. ORCID : 0000-0002-6699-5405
1.4. Grado académico : Doctor
1.5. Profesión : Arquitecto
1.6. Institución donde labora : Universidad César Vallejo
1.7. Cargo que desempeña : Docente universitario
1.8. Dirección : Las Chiras 255 – Víctor Larco Herrera
1.9. Teléfono : 979969201
1.10. Correo electrónico : carlosrtm@hotmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 18133192
FECHA : 18/06/23



Firma del experto

Formato de suscripción de expertos – Entrevistado N°2

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Elio Reider Fabian Arteaga
1.2. DNI O CE : 40675684
1.3. ORCID :
1.4. Grado académico : Magister
1.5. Profesión : Arquitecto
1.6. Institución donde labora : Gobierno Regional La Libertad
1.7. Cargo que desempeña : Arquitecto Especialista
1.8. Dirección : Jr. Montufar N°1260 – La Esperanza
1.9. Teléfono : 961578057
1.10. Correo electrónico : arq_efabian@hotmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 40675684
FECHA : 18/06/23



Firma del experto

Formato de suscripción de expertos – Entrevistado N°3

A. Datos generales del experto

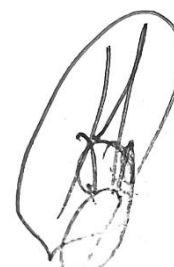
- 1.1. Apellido y nombres : Manuel Germán Lizarzaburu Aguinaga
- 1.2. DNI O CE : 16766872
- 1.3. ORCID : 0000-0002-5150-5370
- 1.4. Grado académico : Doctor
- 1.5. Profesión : Arquitecto
- 1.6. Institución donde labora : Gobierno Regional La Libertad
- 1.7. Cargo que desempeña : Arquitecto Especialista
- 1.8. Dirección : Trujillo, Perú
- 1.9. Teléfono : 981610027
- 1.10. Correo electrónico : m.g.lizarzaburu@gmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
- 2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
- 2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
- 2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 16766872
- FECHA : 18/06/23



Firma del experto

Formato de suscripción de expertos – Entrevistado N°4

A. Datos generales del experto

- 1.1. Apellido y nombres : Eduardo Enrique Navarro Paredes
1.2. DNI O CE : 17907479
1.3. ORCID :
1.4. Grado académico : Arquitecto
1.5. Profesión : Arquitecto
1.6. Institución donde labora : Gobierno Regional La Libertad
1.7. Cargo que desempeña : Arquitecto Especialista
1.8. Dirección : jr. Londres 307 urb. San Nicolás
1.9. Teléfono : 949968041
1.10. Correo electrónico : edunav909@hotmail.com

B. Datos de la investigación

- 2.1. Título de investigación : Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.
2.2. Autor o investigador : Alison Samanta Rojas Toledo
2.3. Programa de Posgrado : Maestría en Arquitectura
2.4. Institución : Universidad César Vallejo–Sede Trujillo

C. Autorización del experto

- DNI N° : 17907479
FECHA : 18/06/23



Firma del experto

Anexo 19 – Consentimiento informado

Consentimiento informado – Entrevistado N°1

Título de la investigación: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.

Investigadora: Alison Samanta Rojas Toledo

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”, cuyo objetivo es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Esta investigación es desarrollada por estudiante de posgrado en el Programa Académico de Maestría de Arquitectura, de la Universidad César Vallejo, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

El impacto del problema de la investigación es el siguiente:

Los resultados de esta investigación buscan tener un impacto positivo en la accesibilidad, la interacción social, la valorización del patrimonio cultural, la promoción de la movilidad sostenible y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de Trujillo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación la autora realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”.
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 60 minutos y se realizará en el ambiente de las oficinas de los entrevistados.

Participación voluntaria:

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

Riesgo:

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

Beneficios:

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad:

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

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con la Investigadora Alison Samanta Rojas Toledo, email: alisonrojastoledo@hotmail.com y Docente asesor Magdiel Torres Vanegas, email: mgtorresv@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Carlos Rafael Torres Mosqueira

Fecha: 18 de junio de 2023



Firma

Consentimiento informado – Entrevistado N°2

Título de la investigación: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.

Investigadora: Alison Samanta Rojas

Toledo Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”, cuyo objetivo es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Esta investigación es desarrollada por estudiante de posgrado en el Programa Académico de Maestría de Arquitectura, de la Universidad César Vallejo, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

El impacto del problema de la investigación es el siguiente:

Los resultados de esta investigación buscan tener un impacto positivo en la accesibilidad, la interacción social, la valorización del patrimonio cultural, la promoción de la movilidad sostenible y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de Trujillo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación la autora realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada : “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”.
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 60 minutos y se realizará en el ambiente de las oficinas de los entrevistados.

Participación voluntaria:

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

Riesgo:

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

Beneficios:

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad:

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

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con la Investigadora Alison Samanta Rojas Toledo, email: alisonrojastoledo@hotmail.com y Docente asesor Magdiel Torres Vanegas, email: mgtorresv@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Elio Reider Fabian Arteaga

Fecha: 18 de junio de 2023



Firma

Consentimiento informado – Entrevistado N°3

Título de la investigación: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.

Investigadora: Alison Samanta Rojas Toledo

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”, cuyo objetivo es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Esta investigación es desarrollada por estudiante de posgrado en el Programa Académico de Maestría de Arquitectura, de la Universidad César Vallejo, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

El impacto del problema de la investigación es el siguiente:

Los resultados de esta investigación buscan tener un impacto positivo en la accesibilidad, la interacción social, la valorización del patrimonio cultural, la promoción de la movilidad sostenible y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de Trujillo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación la autora realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”.
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 60 minutos y se realizará en el ambiente de las oficinas de los entrevistados.

Participación voluntaria:

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

Riesgo:

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

Beneficios:

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad:

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

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con la Investigadora Alison Samanta Rojas Toledo, email: alisonrojastoledo@hotmail.com y Docente asesor Magdiel Torres Vanegas, email: mgtorresv@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Manuel Germán Lizarzaburu Aguinaga

Fecha: 18 de junio de 2023



Firma

Consentimiento informado – Entrevistado N°4

Título de la investigación: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.

Investigadora: Alison Samanta Rojas Toledo

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”, cuyo objetivo es determinar de qué manera los componentes del Plan de Movilidad Urbana Sostenible promueven la articulación de los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Esta investigación es desarrollada por estudiante de posgrado en el Programa Académico de Maestría de Arquitectura, de la Universidad César Vallejo, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

El impacto del problema de la investigación es el siguiente:

Los resultados de esta investigación buscan tener un impacto positivo en la accesibilidad, la interacción social, la valorización del patrimonio cultural, la promoción de la movilidad sostenible y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de Trujillo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación la autora realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023”.
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 60 minutos y se realizará en el ambiente de las oficinas de los entrevistados.

Participación voluntaria:

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

Riesgo:

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

Beneficios:

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad:

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

Problemas o preguntas:

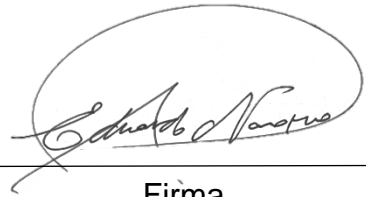
Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con la Investigadora Alison Samanta Rojas Toledo, email: alisonrojastoledo@hotmail.com y Docente asesor Magdiel Torres Vanegas, email: mgtorresv@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Eduardo Enrique Navarro Paredes

Fecha: 18 de junio de 2023



Firma

Anexo 20 – Entrevistas desarrolladas

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible Subcategoría: Planificación vial

Pregunta: 1. ¿Cuáles son los principales objetivos de la planificación vial y cómo se relacionan con la movilidad urbana sostenible?

E1	E2	E3	E4
<p>La planificación vial tiene unos objetivos bien claros cuando se trata de mejorar la eficiencia del transporte y promover una movilidad urbana sostenible. Hay tres metas principales que se persiguen.</p> <p>Primero, se quiere que el tráfico fluya como la seda. ¿Quién no odia los embotellamientos y los tiempos de viaje interminables? Por eso, se trabaja en diseñar y gestionar las vías de manera inteligente. Se considera cuántos</p>	<p>Cuando hablamos de promover modos de transporte sostenibles en la ciudad, se tienen metas principales.</p> <p>Por ejemplo, en primer lugar, queremos animar a la gente a dejar el carro en casa y probar otras opciones más ecológicas. Esto significa fomentar el uso del transporte público, que puedas utilizar</p>	<p>La planificación vial tiene unos objetivos bien marcados cuando se trata de mejorar la seguridad en nuestras calles y avenidas.</p> <p>Mira, yo te voy a decir cuales considero que son los más importantes.</p> <p>Lo principal es reducir los accidentes y proteger la vida de las personas.</p> <p>Nadie quiere que ocurran accidentes de</p>	<p>Mira, el principal objetivo en mi experiencia es tratar de crear espacios urbanos donde nos encante vivir y movernos.</p> <p>Entonces, para mí es diseñar calles y avenidas que sean más amigables para las personas.</p> <p>Ya no queremos que las ciudades sean solo para los carros, sino que también sean para</p>

carros pueden para moverte tránsito y que caminar, caber en una vía y por la ciudad sin alguien resulte disfrutar y cómo distribuir el agregar más herido o peor encontrarse con tráfico para evitar autos a la vía. aún, pierda la otros. Por eso, que todo se vuelva También se vida. Por eso, la la planificación un caos. El objetivo trata de planificación vial busca crear es mantener un flujo construir calles vial se enfoca espacios donde constante de y veredas en diseñar y podemos de vehículos y evitar seguras y mantener las pasear los los agradables vías de manera tranquilamente, congestionamientos para caminar y que sean más sentarnos en que nos hacen andar en seguras. Se bancos, y perder la paciencia. bicicleta . ¡No disfrutar del entorno. Segundo, se busca hay nada mejor que pedalear También se que la gente deje de por la ciudad y disfrutar del aire considera el depender tanto del libre! diseño de transporte privado y explore otras parques, plazas y áreas verdes y explore otras opciones más sostenibles. Aquí también, se busca reducir la contaminación y las emisiones nocivas para el medio para que tengamos los medios de transporte como las bicicletas o simplemente ambiente. La lugares agradables donde simplemente caminar. Se quiere planificación vial se enfoca en relajarnos y disfrutar del aire libre. que el transporte público sea promover los vehículos más libres. Otro objetivo que se relaciona eficiente y baratos los más eficientes, como bastante a lo que sea asequible, que sea los vehículos importantes que te acabo de fácil y seguro usar la los vehículos importante

bici en la ciudad, y que las calles sean amigables para los peatones. Así se anima a la gente a dejar el carro en casa y probar estas alternativas más amigables con el medio ambiente.

Tercero, se trata de reducir las emisiones y hacer nuestra huella ecológica más pequeña. Es un tema importante, porque el transporte es una gran fuente de contaminación. Entonces, la planificación vial también se enfoca en promover vehículos más limpios y eficientes. Además, se implementan políticas para incentivar el uso compartido del transporte. La

que funcionan con combustibles más amigables con el planeta. Así, contribuimos a mejorar la calidad del aire en la ciudad y a cuidar nuestro entorno.

Y, por último, se pretende facilitar la movilidad de las personas de forma segura y rápida. Esto significa diseñar rutas eficientes para el transporte público, crear carriles exclusivos para bicicletas y peatones, y asegurarse de que todos puedan acceder a las diferentes

mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías, como los peatones y los ciclistas. Sabemos que ellos corren más riesgo al compartir la calle con los carros. Por eso, la planificación vial busca crear espacios adecuados para que caminen y anden en bicicleta de manera segura. Esto incluye la construcción de veredas anchas y bien iluminadas, la implementación de carriles exclusivos para bicicletas, y la creación de zonas

decir, es que se debe fomentar la convivencia entre los diferentes usuarios de la vía. No queremos una guerra constante entre peatones, ciclistas y conductores de carros. La idea es que todos podamos compartir la calle de manera respetuosa y segura. Por eso, la planificación vial se enfoca en crear espacios donde cada uno tenga su lugar, como carriles exclusivos para bicicletas y pasos de peatones seguros.

planificación vial busca que el tráfico fluya sin problemas, que la gente explore opciones más sostenibles como el transporte público, la bicicleta o caminar, y que se reduzcan las emisiones y el impacto ambiental del transporte. El objetivo es lograr una movilidad urbana más eficiente, amigable con el medio ambiente y que nos haga la vida más fácil a todos los que nos movemos por la ciudad.

opciones de transporte de manera sencilla. ¡La idea es que todos puedan desplazarse sin problemas y llegar a donde necesitan ir sin complicaciones!

En resumen, la planificación vial busca que la gente deje de depender tanto del carro y explore otras alternativas sostenibles, como el transporte público, caminar o andar en bicicleta. Y, por último, se trata de hacer que la movilidad en la ciudad sea más fácil y segura para todos.

peatonales seguras. Queremos que todos puedan moverse sin miedo y con confianza.

También creo que es importante el educar y concientizar a las personas sobre la importancia de la seguridad vial. Por más que se diseñen calles seguras, si los conductores y los peatones no respetan las normas, los accidentes seguirán ocurriendo. Por eso, la planificación vial también busca promover

Además, se promueve el respeto y la cortesía entre todos los usuarios, ¿no crees?

De la mano a esto, es crear también un entorno urbano más agradable y sostenible. Esto significa que se busca reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad de vida de las personas. La planificación vial se relaciona con la movilidad urbana sostenible al promover el uso de medios de transporte más ecológicos, como caminar,

campañas de educación vial y concienciar a todos sobre la importancia de respetar las señales de tránsito, ser cortés con los demás usuarios de la vía, y conducir de manera responsable.

andar en bicicleta o utilizar el transporte público. También se considera la eficiencia energética en el diseño de las vías y se busca reducir las emisiones contaminantes.

Lo que queremos son ciudades más verdes y saludables.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: planificación vial

Pregunta:

2. ¿Cuáles son los desafíos comunes en la planificación vial con la red vial existente y cómo se abordan?

E1

Uno de los principales problemas es que nuestras calles, especialmente las del Centro Histórico no siempre son lo suficientemente grandes para manejar el flujo de vehículos. A veces, hay demasiados carros tratando de pasar por una sola vía. La planificación vial se enfrenta a este desafío buscando formas de aumentar la capacidad de nuestras vías existentes. Esto

E2

El desafío es asegurarnos de que todas las calles estén bien conectadas y tengan acceso a los servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. Algunas áreas pueden estar mal conectadas o tener una infraestructura de transporte insuficiente. La planificación vial busca abordar este desafío mejorando la conectividad entre diferentes barrios mediante la

E3

El problema más común de la planificación vial en relación a la vía existente aquí en el centro de Trujillo, creo yo, es la falta de espacio. Las calles simplemente no tienen suficiente espacio para acomodar todo el tráfico y satisfacer las necesidades de movilidad de las personas. Pero si bien es cierto, si existen soluciones ingeniosas que

E4

Uno de los desafíos más importantes en la planificación vial es la desigualdad en la distribución de la infraestructura. A veces, algunas áreas de la ciudad carecen de la infraestructura vial necesaria, Entonces, la planificación vial busca reducir estas desigualdades asegurándose de que todas las comunidades tengan una infraestructura

puede implicar la construcción de carriles adicionales, la creación de vías de acceso más directas o la implementación de sistemas de señalización inteligente para regular el tráfico.

Otro desafío es el crecimiento constante de la población y el aumento del número de carros en nuestras ciudades. A medida que más personas se mudan a las áreas urbanas, es necesario encontrar formas de manejar el aumento de la demanda de transporte. La planificación vial busca solucionar

creación de rutas más directas, la expansión de la red de transporte público y la construcción de nuevas vías de acceso. La idea es que todos puedan acceder fácilmente a los lugares que necesitan ir sin importar dónde vivan.

También, se busca garantizar que la infraestructura vial sea segura y adecuada para todos los usuarios, ya sea que estén caminando, en bicicleta o conduciendo. Esto implica la creación de

se están implementando. Por ejemplo, una buena forma de abordar este desafío es buscar formas de utilizar el espacio existente de manera más eficiente. Por ejemplo, se pueden implementar sistemas de gestión del tráfico más inteligentes para optimizar el flujo de vehículos y reducir la congestión. Y, sobre todo, se debe considerar la reorganización del espacio vial, priorizando el transporte público y

vial adecuada. Esto implica identificar las áreas que tienen una mayor necesidad de mejoras y priorizar la asignación de recursos para su desarrollo. Se busca equilibrar la distribución de la infraestructura vial para garantizar que todos tengan acceso a calles seguras, veredas amplias y paraderos públicos cercanos.

Además, se busca promover la participación comunitaria en la planificación vial. Esto significa involucrar a los

esto fomentando el uso de alternativas al transporte privado, como el transporte público, las bicicletas y caminar. Esto puede incluir la mejora de la infraestructura del transporte público, la creación de carriles exclusivos para bicicletas y la implementación de medidas para hacer que caminar sea más atractivo y seguro.

veredas amplias y seguras, carriles exclusivos para bicicletas, cruces peatonales bien señalizados y la implementación de medidas para reducir la velocidad del tráfico en áreas residenciales. La planificación vial también considera la instalación de tecnología inteligente para gestionar el flujo de tráfico y mejorar la seguridad en las intersecciones.

fomentando el uso de modos de transporte más sostenibles, como caminar o andar en bicicleta.

Otra solución es la llamada "densificación inteligente". ¿Y qué es esto? Esto es más que nada aprovechar al máximo el espacio disponible en las áreas urbanas densamente pobladas.

residentes y a las organizaciones locales en el proceso de toma de decisiones. Se busca escuchar sus necesidades y preocupaciones, y tener en cuenta sus perspectivas al diseñar y desarrollar la infraestructura vial. Esto ayuda a garantizar que las soluciones sean inclusivas y respondan a las necesidades de todas las personas, especialmente de aquellas que han sido históricamente desfavorecidas.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Planificación vial

Pregunta:

3. ¿Existen desafíos específicos relacionados con el crecimiento urbano u otros factores?

E1	E2	E3	E4
<p>Definitivamente sí, el crecimiento urbano y la expansión de las ciudades pueden generar problemas y desafíos en la movilidad urbana. A medida que las ciudades se expanden y se densifican, hay una mayor demanda de transporte y una mayor presión sobre la infraestructura existente. Esto puede llevar a la congestión del tráfico, largos tiempos de viaje y dificultades para moverse de un</p>	<p>Sí, claro; el crecimiento urbano no planificado es uno de estos desafíos específicos porque esto puede generar problemas en la movilidad urbana. Cuando las ciudades crecen sin una planificación adecuada, pueden surgir problemas como la congestión del tráfico, la falta de infraestructura de transporte</p>	<p>Definitivamente existen desafíos relacionados con el crecimiento urbano y el principal a mi criterio son los cambios en los patrones de movilidad. A medida que las ciudades crecen y se desarrollan, la forma en que la gente se desplaza también cambia. Esto puede generar desafíos en la movilidad urbana. Los cambios en los patrones de movilidad pueden influir en la</p>	<p>Claro, si existen desafíos y bastantes relacionados con el crecimiento urbano. Pero en general es importante que a medida que las ciudades crecen, es importante abordar los problemas de movilidad urbana de una manera que sea amigable con el medio ambiente y sostenible a largo plazo.</p>

lugar a otro. Para abordar estos desafíos, es importante implementar estrategias de planificación que fomenten un transporte público eficiente, promuevan la movilidad activa como caminar y andar en bicicleta, y prioricen la construcción de infraestructuras de transporte sostenibles y bien conectadas.

suficiente y la escasez de espacios peatonales y ciclovías. Estos desafíos dificultan el desplazamiento y generan un mayor estrés en la movilidad de las personas. Para abordar estos desafíos, es importante llevar a cabo una planificación urbana integral y sostenible que priorice el transporte público eficiente, la construcción de infraestructuras necesarias y la creación de espacios seguros.

demanda de infraestructuras de transporte. Por ejemplo, si más personas optan por andar en bicicleta, se necesitarán más carriles para bicicletas y estacionamientos seguros para bicicletas en toda la ciudad, pero ese no es el caso ¿no? Debería, pero no, aquí vemos todo lo contrario, la gente cada vez más cambia al transporte privado.

Un desafío común por ejemplo es el aumento del tráfico y la congestión en las calles. Imagina una ciudad en la que más y más personas se mudan y utilizan automóviles. Si no se toman medidas adecuadas, esto puede generar un caos vial, contaminación del aire y una calidad de vida más baja para los residentes. Y la verdad no estamos lejos de eso.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Planificación vial

PREGUNTA: 4. ¿Cuáles son los factores clave a considerar al diseñar y desarrollar infraestructuras viales?

E1	E2	E3	E4
<p>Quando diseñamos y desarrollamos infraestructuras viales, hay factores clave que debemos considerar. Uno de ellos es la capacidad y el flujo de tráfico. La capacidad se refiere a la cantidad de vehículos que una vía puede manejar de manera eficiente y segura. Por ejemplo, si una vía tiene un flujo constante de</p>	<p>Para mí, la seguridad vial es un factor clave que debemos considerar al diseñar infraestructuras viales. Y es crucial, porque la base de todo es crear un entorno vial seguro para todos los usuarios, ya sean conductores, peatones o ciclistas, etc. Por ejemplo, al diseñar una intersección, es importante asegurarse de</p>	<p>Quando diseñamos y desarrollamos infraestructuras viales, la accesibilidad es un punto importante que debemos considerar. Se trata de asegurarnos de que todas las personas, independientemente de su movilidad, puedan acceder a las vías de manera segura y cómoda. Por ejemplo, al diseñar veredas, es importante tener en cuenta la anchura suficiente para permitir el paso de sillas de ruedas, cochecitos de bebé y personas con</p>	<p>Al diseñar y desarrollar infraestructuras viales, es crucial considerar la sostenibilidad y el impacto ambiental. Esto implica por ejemplo buscar formas de minimizar el uso de recursos naturales, reducir la contaminación y promover prácticas respetuosas con el medio ambiente. Al diseñar se debe considerar la elección de materiales sostenibles para</p>

tráfico durante las horas punta, pero no puede manejar ese volumen de vehículos, se producirá congestión y retrasos. En ese caso, se podría considerar ensanchar la carretera para aumentar su capacidad y permitir que más vehículos circulen de manera fluida. Además, es importante tener en cuenta las necesidades de los diferentes modos de transporte, no solo los automóviles. Por ejemplo, si que haya señalización clara y visible, así como suficiente iluminación. Esto ayudará a los conductores a comprender las reglas de tránsito y a evitar colisiones. Además, se pueden construir pasos de peatones elevados o instalar semáforos peatonales para mejorar la seguridad de los peatones al cruzar la calle. También debemos considerar la velocidad del tráfico. Si una vía tiene una movilidad reducida. También se pueden construir rampas para facilitar el acceso a las veredas. Además, debemos considerar la accesibilidad en el transporte público. Esto implica contar con paradas de autobús accesibles, generar sistemas de información que sean comprensibles para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades visuales o auditivas. También debemos asegurarnos de que haya pasos de peatones seguros y accesibles para todos, con suficiente tiempo para cruzar y señalización adecuada. Esto garantiza que las la construcción de las vías. Por ejemplo, se pueden utilizar materiales de bajo impacto ambiental en lugar de opciones más tradicionales. Además, se pueden implementar técnicas de construcción más eficientes que reduzcan el desperdicio de materiales y la emisión de gases de efecto invernadero. Otro punto importante es el fomento de modos de transporte más sostenibles. Esto implica diseñar infraestructuras que fomenten el uso de transporte

hay una alta demanda de ciclistas en una determinada área, se podría considerar la construcción de carriles para bicicletas separados y seguros. También debemos considerar cómo afecta el diseño vial al flujo de tráfico. Los elementos como las intersecciones bien diseñadas, los semáforos sincronizados y las vías de acceso eficientes pueden mejorar el flujo de tráfico.

velocidad máxima demasiado alta para las condiciones existentes, puede aumentar el riesgo de accidentes. Reducir los límites de velocidad y utilizar técnicas de diseño vial, como reductores de velocidad o carriles estrechos, puede ayudar a reducir los riesgos y promover una conducción más segura.

personas con movilidad reducida, como los adultos mayores, puedan cruzar las calles de manera segura.

público, como la creación de carriles exclusivos para autobuses o bicicletas. Y ya que menciono la bicicleta, también se pueden incluir facilidades para estas, como estacionamientos seguros o carriles dedicados, para promover la movilidad activa y reducir las emisiones de carbono.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Accesibilidad vial

Pregunta: 5. ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el Centro Histórico de Trujillo?

E1	E2	E3	E4
<p>La conservación del patrimonio sin duda, uno de los principales desafíos en términos de accesibilidad vial urbana en el Centro Histórico de nuestra ciudad está relacionado con la conservación del patrimonio cultural. Al tratarse de un área monumental, es necesario encontrar un equilibrio entre la preservación del patrimonio y la accesibilidad para todos los ciudadanos. Por ejemplo, las calles estrechas y empedradas del Centro Histórico pueden dificultar el</p>	<p>En términos de accesibilidad en el Centro Histórico de Trujillo un desafío es por ejemplo las limitaciones para el tráfico vehicular, y me explico: debido a la antigüedad y el diseño de las calles, el acceso de vehículos puede ser complicado. Por ejemplo, las calles estrechas y la presencia de edificios</p>	<p>Un desafío es la falta de infraestructura peatonal adecuada. Y me refiero a la falta de veredas amplias, seguras y bien mantenidas para que las personas puedan caminar cómodamente por la zona. Por ejemplo, la mayoría de calles, por no decir todas las calles del Centro de Trujillo tienen</p>	<p>Uno de los desafíos asociados a la accesibilidad vial en el Centro Histórico es el acceso limitado para personas con discapacidades. Esto significa que las calles y veredas no están adaptadas adecuadamente para permitir que estas personas se desplacen de manera segura y cómoda.</p>

acceso para personas con movilidad reducida, como aquellos que utilizan sillas de ruedas o tienen dificultades para caminar. La conservación de las características originales de estas calles es importante para mantener el encanto histórico de la zona, pero claro, también se debe encontrar una manera de hacerlas más accesibles, no se trata de dejarlo ahí sino de encontrar soluciones.

históricos dificultan la circulación de vehículos grandes o en horas punta de tráfico. Esto puede generar congestión y dificultades para acceder a ciertos lugares en el Centro Histórico. Una solución sería establecer zonas peatonales o restringir el acceso vehicular en determinados horarios, permitiendo que las personas puedan caminar libremente

veredas estrechas, lo que dificulta el paso de peatones y esto genera riesgos, porque ¿la gente que hace cuando no cabe en las veredas? Camina por la pista, y esto obviamente genera riesgos para su seguridad. Una solución sería realizar mejoras en la infraestructura peatonal, ampliando las veredas existentes y creando nuevas donde sea necesario.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Accesibilidad vial

Pregunta: 6. ¿Qué aspectos se deben considerar al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo?

E1	E2	E3	E4
<p>Al diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales como el centro histórico de Trujillo, es crucial considerar el respeto al patrimonio cultural. Esto implica buscar soluciones que permitan mejorar la accesibilidad sin comprometer la integridad y belleza de nuestros edificios</p>	<p>Es fundamental considerar el diseño inclusivo. Esto implica crear soluciones que permitan el acceso y la movilidad de todas las personas, independientemente de sus capacidades. Por ejemplo, se pueden incorporar señalización clara y fácil de entender, cruces peatonales seguros y cómodos, y espacios amplios para permitir el paso de sillas de ruedas. También es importante tener en cuenta las necesidades de las personas con</p>	<p>Cuando se trata de diseñar y planificar la accesibilidad vial en áreas patrimoniales, un punto clave que casi no se considera en el centro histórico de Trujillo es la señalización clara. Es importante tener señales que indiquen claramente las rutas accesibles y los puntos de interés, para que todos puedan</p>	<p>El mantenimiento y la gestión continua son aspectos clave que se deben considerar. No es suficiente con implementar medidas de accesibilidad, también es necesario asegurar que se mantengan en buen estado y se gestionen adecuadamente con el tiempo, ¿no crees? Por ejemplo, es importante realizar</p>

históricos y el entorno. Por ejemplo, se pueden diseñar considerando elementos que se integren de manera armoniosa con la arquitectura existente, evitando alteraciones visuales muy bruscas. Además, es importante respetar los materiales y estilos arquitectónicos originales al implementar medidas de accesibilidad, como utilizar materiales similares para el diseño. También es esencial

discapacidades visuales, auditivas o cognitivas. Además, es esencial involucrar a la comunidad y a las organizaciones de personas con discapacidad en el proceso de diseño y planificación. Sus perspectivas y experiencias pueden brindar ideas valiosas para garantizar que las soluciones sean inclusivas y satisfagan las necesidades de todos.

movilizarse sin dificultad. Por ejemplo, se pueden colocar letreros grandes y fáciles de leer en puntos estratégicos, claro que respeten la ornamentación arquitectónica. Además, es esencial asegurarse de que la señalización esté ubicada a una altura adecuada, que tenga un contraste claro entre el texto y el fondo, y que esté bien iluminada durante la noche. Esto facilita la comprensión y la orientación,

inspecciones regulares para identificar cualquier daño o deterioro en las rampas, veredas y demás elementos accesibles. Si se encuentran problemas, como baches o desniveles, es necesario repararlos de manera oportuna para evitar obstáculos para las personas con movilidad reducida. Además, la gestión continua implica garantizar que los servicios y las instalaciones accesibles estén disponibles y en

trabajar de la mano con los expertos en patrimonio cultural y consultar a la misma comunidad para asegurarse de que las soluciones de accesibilidad sean apropiadas y respetuosas con el entorno histórico.

especialmente para las personas con discapacidades visuales o cognitivas.

funcionamiento. Por ejemplo, asegurarse que los espacios de estacionamiento reservados estén claramente marcados y libres de obstáculos.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Accesibilidad vial

Pregunta:

7. ¿Cuál es la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico? ¿Qué medidas se han tomado para garantizar su inclusión?

E1

E2

E3

E4

La movilidad y accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico tiene algunos problemas debido a las barreras arquitectónicas que existen.

Por ejemplo, aquí las personas con discapacidad visual enfrentan dificultades debido a la falta de señalización táctil en los cruces peatonales. Ese solo es un caso de muchos.

Por eso es necesario hacer

Pues mira, uno de los problemas que veo aquí es que no hay una coordinación adecuada entre las diferentes entidades y organizaciones que se encargan de planificar y gestionar la movilidad y la accesibilidad en el centro histórico. Cada uno hace lo suyo sin tener en cuenta al otro, y eso

Actualmente hay una ausencia de señalización para el desplazamiento adecuado y no solo me refiero al desplazamiento locomotor sino también por ejemplo al desplazamiento peatonal y en el centro histórico, la movilidad y accesibilidad para personas con discapacidades está bastante complicada

Pues mira, te cuento que la movilidad y accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico está bastante complicada. La infraestructura vial es bastante limitada para personas con alguna discapacidad física, que tienen dificultades para desplazarse.

ajustes en la infraestructura para garantizar que todos puedan moverse libremente y sin obstáculos.

causa que las cosas se hagan a medias o se repitan esfuerzos innecesarios.

Lo que necesitamos es que todas estas partes se pongan de acuerdo y trabajen juntas de verdad, para resolver los desafíos y lograr que todo el mundo pueda moverse por el centro histórico sin problemas. Si no hay una buena coordinación, pues no vamos a llegar muy lejos, ¿no?

debido a que no hay señalización que sea fácil de entender y adaptada. La señalética por ejemplo no es inclusiva para las personas con problemas de visión. Y en las veredas, ni se diga. Por ejemplo, si soy ciego, no puedo leer braille en las señales y no tengo una forma de saber hacia dónde voy. Si uso una silla de ruedas, es difícil encontrar rutas que sean accesibles, porque no hay indicaciones claras.

Por ejemplo, las veredas son muy estrechas y algunas tienen obstáculos como postes, baches, que ocupan todo el espacio. No hay suficiente espacio para poder caminar con comodidad.

La verdad es que se necesita mejorar la infraestructura vial en el centro histórico para que todas las personas puedan desplazarse sin tantas dificultades.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Accesibilidad vial

Pregunta: 8. ¿Se han implementado medidas de adaptación para personas con discapacidades en términos de accesibilidad vial en el centro histórico? ¿Qué acciones se han llevado a cabo y qué resultados se han obtenido?

E1	E2	E3	E4
<p>Sí, se han implementado algunas medidas de adaptación para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico. Por ejemplo, si podemos decir que hay rampas de acceso en las veredas. Si ha habido avances, pero aún hay mucho por hacer. Las rampas facilitan el desplazamiento de algunas</p>	<p>No del todo, hasta ahora, las medidas tomadas para garantizar la inclusión han sido insuficientes y poco efectivas. La falta de recursos y la falta de coordinación entre las diferentes entidades involucradas, como te mencione hace un momento, dificultan la implementación</p>	<p>Lamentablemente, la situación actual de la movilidad y la accesibilidad vial para personas con discapacidades en el centro histórico de nuestra ciudad es bastante deficiente. A pesar de algunos esfuerzos realizados, todavía existe una falta significativa de infraestructuras adaptadas y servicios accesibles.</p>	<p>Desafortunadamente no las necesarias, si hay algunas como las rampas, pero si están ahí es porque el reglamento lo dictamina, pero no hay un estudio más allá de eso, un estudio de la habitabilidad, y las necesidades que necesitan muchas personas con alguna discapacidad para desplazarse, no se considera nada de eso. Por ejemplo, no vemos pavimento podotáctil ni</p>

personas con discapacidades, pero todavía hay carencias en cuestión de accesibilidad. Además, se necesita seguir trabajando en la concientización, ya que todavía hay falta de comprensión y respeto hacia las personas con discapacidad.

n de acciones concretas para mejorar la movilidad y la accesibilidad vial.

En términos de infraestructuras viales, la mayoría de las calles y veredas no están diseñadas de manera adecuada para garantizar la movilidad de las personas con discapacidades, lo que limita su participación activa en la vida urbana.

superficies antideslizantes para personas con discapacidades visuales.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Accesibilidad vial

Pregunta: 9. ¿Se trabaja de forma articulada entre las gerencias municipales, organismos responsables y otros actores relevantes para abordar las barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico?

E1	E2	E3	E4
<p>Hablando de la colaboración entre las gerencias municipales, los organismos responsables y otros actores clave para resolver los problemas de barreras físicas e infraestructura en el centro histórico, la verdad es que hay una falta de liderazgo y compromiso que se nota. No se ve una dirección clara ni un verdadero</p>	<p>Debo ser honesto y decir que no se trabaja de forma articulada. Lamentablemente, lo que prevalece en muchos casos es la competencia y rivalidad por aspectos políticos. En lugar de unir fuerzas y trabajar juntos para resolver los problemas de accesibilidad y mejorar la infraestructura vial, se nota una competencia por recursos y poder. Cada parte</p>	<p>Desde mi perspectiva, debo decir que la colaboración entre las gerencias municipales, los organismos responsables y otros actores deja mucho que desear en términos de abordar las barreras físicas y de infraestructura en el centro histórico. Existe una clara falta de comunicación y coordinación</p>	<p>Definitivamente no, una de las principales razones de esta falta de colaboración es la burocracia que prevalece en el sistema. La burocracia se convierte en un obstáculo significativo para una acción efectiva. Los trámites, los procesos lentos y los protocolos excesivos dificultan la toma de decisiones y la implementación de soluciones en</p>

compromiso para afrontar estos desafíos.

A veces, parece que las autoridades municipales no están realmente liderando el tema y que no hay una voluntad política sólida para abordar las barreras físicas e infraestructurales en el centro histórico. Esto se traduce en una falta de visión compartida y poca acción coordinada entre las diferentes entidades involucradas.

Además, se nota que los organismos responsables y otros actores relevantes no

parece estar más interesada en destacar sus propias iniciativas y proyectos, en lugar de colaborar en beneficio de la comunidad.

Esta falta de colaboración y articulación tiene un impacto negativo en los esfuerzos para abordar las barreras físicas e infraestructurales en el centro histórico. En lugar de aprovechar los conocimientos y recursos de todas las partes interesadas, nos encontramos con un escenario en el que cada entidad trabaja por separado, duplicando esfuerzos y dejando lagunas

entre estas entidades.

Se nota que no hay una comunicación fluida y efectiva entre las gerencias municipales y los organismos responsables.

Esto dificulta la identificación de las necesidades y prioridades en términos de accesibilidad y movilidad urbana en el centro histórico. Las decisiones se toman de forma aislada.

Además, la falta de coordinación es evidente. No hay una entidad o grupo que se

tiempo oportuno. Las diferentes entidades involucradas a menudo se ven atrapadas en laberintos administrativos, lo que retrasa los proyectos y dificulta la coordinación.

Además, esto puede generar una falta de articulación en la asignación de responsabilidades y la toma de decisiones. La falta de transparencia y la excesiva regulación pueden generar confusiones y diluir la responsabilidad de las partes involucradas. Esto lleva a la inacción y al

están realmente comprometidos. No se ve un esfuerzo conjunto para trabajar juntos y mejorar la accesibilidad en el centro histórico. Es que hay intereses encontrados y simplemente una falta de prioridad en la agenda de trabajo.

en la solución de los problemas existentes.

Es importante reconocer que esta competencia y rivalidad no beneficia a nadie, especialmente a las personas que enfrentan barreras de accesibilidad en el centro histórico. Se necesita un cambio de mentalidad y una mayor voluntad de colaboración para superar estos desafíos y lograr una movilidad urbana inclusiva y accesible.

encargue de liderar y coordinar los esfuerzos para abordar las barreras físicas y de infraestructura de manera integral. Como resultado, se producen solapamientos, se desaprovechan recursos y se generan proyectos fragmentados que no logran tener un impacto significativo en la mejora de la accesibilidad en el centro histórico.

estancamiento en la mejora de la accesibilidad vial en el centro.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Accesibilidad vial

Pregunta:

10. ¿Qué soluciones se podrían implementar para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico?

E1	E2	E3	E4
<p>Mira, una forma de mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico es ampliando las zonas donde la gente pueda caminar tranquilamente. Así, se reduciría el problema de carros y habría más espacio para que la gente pueda moverse sin problema. Además, es importante ensanchar las veredas para que sean más cómodas y se puedan poner elementos que</p>	<p>Creo que una solución importante para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico es realizar mejoras en la iluminación. Esto implica instalar luces adecuadas en calles y veredas para asegurar una iluminación suficiente y uniforme durante la noche. Porque si te das cuenta una buena iluminación no solo mejora la</p>	<p>Una solución sería establecer políticas de estacionamiento estratégicas. Esto implica limitar el acceso y la disponibilidad de estacionamiento para vehículos privados en el centro histórico y, en su lugar, promover la creación de aparcamientos accesibles en las afueras del área histórica. De esta manera, se reduce la congestión y se fomenta el uso</p>	<p>La solución definitivamente es promover el diseño de accesibilidad universal en el centro histórico. El diseño universal se trata de crear entornos y espacios accesibles para todas las personas, sin importar su edad, condición física o capacidad. Esto implica considerar las necesidades de todas las personas al</p>

ayuden a las personas con discapacidades. seguridad, sino que también facilita la orientación y el desplazamiento de las personas, especialmente aquellas con discapacidades visuales. Además, se pueden implementar medidas como la instalación de señalización luminosa para indicar cruces de peatones, zonas de interés o rutas accesibles. Estas señales luminosas son especialmente útiles para personas con discapacidades visuales,

de transporte público, bicicletas o caminatas como alternativas más accesibles. También es importante establecer normativas y regulaciones que promuevan la accesibilidad en el diseño y construcción de nuevas infraestructuras viales. Al hacerlo, se garantiza que las nuevas infraestructuras cumplan con estándares de accesibilidad y se mejore la movilidad de las personas con discapacidades.

diseñar y construir las infraestructuras viales. Una de las medidas que se debe implementar es la adaptación de las veredas y pasos de peatones para hacerlos accesibles a personas con movilidad reducida. También se pueden instalar señalizaciones táctiles y sonoras para orientar a personas con discapacidad visual.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Accesibilidad vial

Pregunta: 11. ¿Cuáles serían las recomendaciones clave para mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, considerando las particularidades del área y la preservación del patrimonio histórico y cultural?

E1	E2	E3	E4
<p>Primero es fundamental realizar un estudio detallado del centro histórico de Trujillo para identificar las principales barreras físicas y de infraestructura que afectan la accesibilidad vial, eso principalmente. Ya que este análisis minucioso permitirá comprender los puntos críticos y las</p>	<p>Cuando hablamos de mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, es importante tener en cuenta que no queremos arruinar la belleza y la historia de este lugar. Por eso, una de las recomendaciones clave es diseñar soluciones que se integren perfectamente con el entorno y respeten el patrimonio cultural.</p>	<p>Si queremos mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo sin dañar su encanto y riqueza histórica, una de las recomendaciones clave sería establecer políticas de conservación y mantenimiento de las infraestructuras viales. Por eso, es esencial establecer políticas que garanticen la</p>	<p>Una recomendación sería mejorar la accesibilidad vial en el centro histórico de Trujillo, sin perder de vista las particularidades del área y la importancia de preservar su patrimonio histórico y cultural, una recomendación clave sería establecer programas de formación y capacitación para el personal</p>

necesidades específicas de mejora. Por ejemplo, podría involucrar la evaluación de veredas estrechas, cruces peligrosos, etc.	Queremos que las soluciones de accesibilidad vial sean como parte del paisaje, que no se vean como algo fuera de lugar. Por eso, es necesario utilizar los mismos patrones arquitectónicos.	conservación y el mantenimiento adecuado de las infraestructuras viales.	encargado de la gestión y mantenimiento de la infraestructura vial.
Una vez que se haya obtenido un diagnóstico preciso, se deben implementar soluciones prácticas y efectivas que este estudio arroje.	Es crucial tener en cuenta la comodidad y la seguridad de las personas. Aunque queremos que las soluciones se integren armoniosamente, no podemos descuidar la funcionalidad. Las rampas, las veredas y otros elementos deben ser accesibles para todos, incluyendo a personas en sillas	Esto significa que las autoridades municipales y los organismos responsables deben asignar recursos y personal para mantener las calles en buenas condiciones. Esto incluye reparar los adoquines dañados, arreglar las veredas agrietadas y garantizar que los pasos de peatones estén visibles y en buen estado. Además, es importante llevar a cabo inspecciones regulares para identificar y	Imagínate que tienes un equipo de personas encargadas de mantener las calles y la infraestructura vial en buen estado. Ahora, imagina que este equipo recibe una capacitación especializada para comprender las particularidades del centro histórico y cómo preservar su encanto y valor histórico al mismo tiempo que se mejora la

de ruedas, con
muletas o con
carritos de bebé.
Debemos
asegurarnos de
que sean lo
suficientemente
anchos y
estables, y que
cumplan con los
estándares de
seguridad.

abordar cualquier
problema de
infraestructura
vial de manera
oportuna.

accesibilidad
para todos.

Esto implica
que el personal
encargado de la
gestión y
mantenimiento
de la
infraestructura
vial debe recibir
formación en
temas como
arquitectura
histórica,
técnicas de
conservación
del patrimonio,
diseño
universal y
accesibilidad.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Tipos de transporte

Pregunta: 12. ¿Cuáles son los beneficios del transporte activo en términos de sostenibilidad, salud y reducción de la congestión vehicular en el centro histórico?

E1	E2	E3	E4
<p>El transporte activo es una maravilla para el medio ambiente. Mira, lo primero que tienes que saber es que, al elegir estas formas de moverte, estás ayudando a reducir la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire. ¿Por qué? Pues porque no usas combustibles ni generas residuos. Es</p>	<p>El transporte activo, tiene un impacto positivo en términos de reducción de la congestión vehicular en el centro histórico. Imagínate esto: cuantos más autos haya circulando por las estrechas calles del centro, más tráfico y caos habrá. Pero si más personas optan por caminar o usar la bicicleta, se liberará espacio en las vías y se</p>	<p>Tiene grandes beneficios, especialmente para la salud de cada uno. Cuando optamos por estas formas de movilidad, estamos realizando actividad física de manera natural y constante. Caminar y pedalear son excelentes ejercicios que nos ayudan a mantenernos activos. En lugar de estar sentados en un auto, estamos</p>	<p>El transporte activo promueve la salud de las personas al fomentar la actividad física, mejorar la calidad de vida y prevenir enfermedades. Al mismo tiempo, contribuye a reducir la congestión vehicular y sus impactos negativos en el medio ambiente. Es una opción beneficiosa</p>

una buena forma de luchar contra el cambio climático y mejorar el aire del centro histórico. reducirán los embotellamientos. Lo bueno del transporte activo es que no ocupa tanto espacio como los vehículos

moviéndonos, respirando aire fresco y disfrutando del paisaje mientras nos desplazamos por el centro histórico. tanto para nosotros como individuos, como para la comunidad en general.

Además, el transporte activo promueve la conservación de recursos naturales al disminuir la dependencia de los combustibles. Al no utilizar vehículos motorizados, se reducen las demandas de energía y se conservan los recursos naturales para su producción y uso. motorizados. Una sola bicicleta o un peatón ocupan muchísimo menos espacio que un carro. Esto significa que, en lugar de tener calles abarrotadas de autos, se pueden tener veredas más amplias y carriles exclusivos para bicicletas, lo cual mejora la fluidez del tráfico y evita que el centro histórico se convierta en un laberinto de vehículos. Además de los beneficios individuales, la promoción del transporte activo contribuye a la reducción de la congestión vehicular en el centro histórico. Menos autos en las calles significan menos embotellamientos y un flujo de tráfico más ágil. Esto no solo mejora la movilidad de las personas, sino que también reduce la contaminación.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana
sostenible

Subcategoría: Tipos de transporte

Pregunta: 13. ¿Cuáles son los principales desafíos para fomentar el uso del transporte activo en el centro histórico?

E1	E2	E3	E4
<p>Uno de los principales desafíos para fomentar el uso del transporte no motorizado en el centro histórico es la infraestructura inadecuada. Las calles estrechas y congestionadas dificultan la movilidad de peatones y ciclistas, lo que desalienta su uso como medios de transporte.</p> <p>A quien le da ganas de caminar por veredas angostas y deterioradas, con obstáculos y vehículos mal estacionados. Esto</p>	<p>Yo opino que uno de los principales y más importantes desafíos para fomentar el uso del transporte no motorizado en el centro histórico está relacionado con la cultura y los hábitos de movilidad de las personas.</p> <p>En muchos casos, las personas están acostumbradas a utilizar el automóvil como su</p>	<p>Un desafío es la falta de conciencia y educación de la comunidad respecto a esta forma de movilidad.</p> <p>Muchas personas están acostumbradas a depender del automóvil como su principal medio de transporte y no consideran otras opciones.</p> <p>Es muy común ver que las calles del centro histórico no están</p>	<p>El desafío para fomentar el uso del transporte activo en nuestra ciudad es la falta de apoyo político, sin duda. Los líderes políticos no priorizan la promoción de alternativas de transporte sostenible y no brindan el respaldo necesario para implementar medidas que</p>

no solo dificulta el paso, sino que también crea situaciones peligrosas para los peatones. Además, la falta de señalización clara y de cruces seguros dificulta aún más la movilidad peatonal.

En el caso de los ciclistas, la ausencia de carriles exclusivos o la falta de conectividad entre ellos hace que sea arriesgado y poco atractivo utilizar la bicicleta como medio de transporte en el centro histórico.

principal medio de transporte, lo cual genera una dependencia del transporte motorizado y dificulta el cambio hacia opciones más sostenibles.

Por ejemplo, es común observar que las personas optan por utilizar el auto para desplazarse por distancias cortas en el centro histórico, incluso cuando caminar o utilizar la bicicleta sería una opción más conveniente y saludable. Esta mentalidad

diseñadas de manera amigable para los peatones o ciclistas. Las veredas no son amplias ni hay carriles exclusivos para bicicletas, lo que dificulta la movilidad y la seguridad de quienes optan por medios de transporte activo.

Además, existe una falta de información sobre los beneficios de este tipo de transporte, como la reducción de la contaminación, el ahorro de costos y los beneficios para la salud. Muchas

fomenten su uso.

Por ejemplo, la falta de inversión en infraestructura adecuada para peatones y ciclistas puede ser un reflejo de la falta de apoyo político. Si no se destinan recursos suficientes para construir y mantener veredas amplias, carriles para bicicletas o zonas peatonales seguras, se dificulta el desarrollo de una red de transporte no motorizada eficiente y segura en el

arraigada en la comodidad y la velocidad del auto representa un desafío para fomentar el transporte activo.

Además, la falta de conciencia sobre los beneficios del transporte activo y la falta de infraestructura adecuada también contribuyen a estos desafíos. Si no se brindan alternativas seguras y atractivas, las personas seguirán optando por el auto.

personas no son conscientes de cómo estas opciones pueden mejorar su calidad de vida y contribuir a la preservación del centro histórico.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana
sostenible

Subcategoría: Tipos de transporte

Pregunta: 14. ¿Considera que existe infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo? ¿Qué opina al respecto?

E1	E2	E3	E4
<p>Actualmente no hay una infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el centro, principalmente debido a la escasez de ciclovías.</p> <p>En la actualidad, Trujillo no tiene una red de ciclovías, por lo menos no el centro histórico. La falta de ciclovías limita la posibilidad de que los ciudadanos</p>	<p>Considero que no existe una infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, especialmente en relación a la escasez de calles peatonales. La falta de vías exclusivas para peatones dificulta la movilidad</p>	<p>Realmente no, y un ejemplo claro de esto respecta a la ausencia de estacionamientos seguros para bicicletas. La falta de lugares para estacionar bicicletas de manera segura y protegida dificulta el uso de este medio de transporte.</p> <p>Por ejemplo, muchas personas que desean utilizar la bicicleta como forma de desplazamiento</p>	<p>No, considero que actualmente no existe una infraestructura adecuada para fomentar el transporte activo en el centro de Trujillo. La falta de espacios seguros y adecuados para caminar y andar en bicicleta limita la movilidad de las personas que desean utilizar estas formas de transporte.</p> <p>Ejemplo de esto que te estoy diciendo es que</p>

opten por la bicicleta como medio de transporte y contribuye a que prevalezca el uso de vehículos motorizados.

La ausencia de ciclovías dificulta la movilidad de los ciclistas, quienes se ven obligados a compartir la vía con los automóviles, lo que puede resultar peligroso y desalentador para aquellos que quieren usar la bicicleta como opción de transporte.

segura y cómoda de los transeúntes, desincentivando el uso de medios de transporte activos como caminar, andar en skate o bicicleta.

En el centro histórico de Trujillo, por ejemplo, solo está el jr. Pizarro como única calle peatonal, no tenemos más.

se enfrentan al desafío de encontrar un lugar seguro donde dejar su bicicleta mientras realizan sus actividades en el centro histórico. La ausencia de estacionamientos adecuados expone las bicicletas a riesgos de robo o daño, ¿esto que genera? Obviamente genera que las personas no opten por este medio de transporte.

se carece bastante de carriles exclusivos para bicicletas y de estacionamientos seguros también para bicicletas. Esto por lo tanto evidentemente limita su uso como medio de transporte.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana
sostenible

Subcategoría: Tipos de transporte

Pregunta: 15. ¿Qué medidas se podrían implementar para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

E1	E2	E3	E4
En cuanto a la situación actual del transporte activo en el centro de Trujillo, considero que existen importantes desafíos por superar. Una medida fundamental para fomentar el uso de la bicicleta y otros medios de transporte activo sería crear una red extensa de ciclovías en todo el centro histórico. Tener una red de carriles	Bueno, una medida clave para fomentar el transporte activo sería ampliar y mejorar la infraestructura peatonal. Esto implica crear más espacios para caminar, con veredas más amplias, seguras y bien mantenidas. Veredas más anchas que permitan a las personas caminar cómodamente, sin sentirse	Implementar zonas peatonales. Esto implicaría crear áreas exclusivas para el tránsito de peatones, tal como lo se hizo en Pizarro, donde los vehículos motorizados no están permitidos. De esta forma lograr que calles del centro de Trujillo que hoy por hoy son paisajes locomotores se	Una medida podría ser fomentar el diseño urbano inclusivo, es decir, crear entornos que sean accesibles y seguros para todas las personas, independientemente de su capacidad física. Esto implica considerar las necesidades de peatones, ciclistas y personas con discapacidades. También, se podrían implementar ciclovías segregadas y protegidas del tráfico vehicular,

exclusivos para bicicletas que conecten los principales puntos de interés de Trujillo, como el centro histórico, plazas y espacios recreativos. Esto facilitaría el desplazamiento en bicicleta, brindando a los ciclistas mayor seguridad y comodidad.

Obviamente, sería esencial que estas ciclovías estén bien señalizadas y estas señalizaciones sean visibles, para que los usuarios puedan movilizarse sin problemas y sin riesgo de perderse. También sería

aglomeradas o expuestas a peligros.

Además, es importante garantizar que estas veredas estén en buenas condiciones, libres de obstáculos como postes, basuras o vehículos estacionados indebidamente.

También se podrían crear calles completamente peatonalizadas facilitando el cruce seguro de peatones y conectando con áreas importantes del centro

puedan convertir en zonas peatonales, donde las personas puedan caminar libremente sin preocuparse por el tráfico.

Además, dotar estas áreas con sus respectivas señalizaciones, mobiliario urbano como bancos, áreas verdes y espacios para descansar.

Además, se podrían organizar eventos y actividades en estas zonas peatonales para incentivar su uso. Por ejemplo, se podrían

que brinden una ruta segura para los ciclistas. Estas ciclovías podrían estar bien señalizadas y conectadas a los puntos clave del centro histórico, como museos, iglesias y lugares turísticos.

importante contar con estacionamiento seguros para bicicletas en diferentes áreas de la ciudad, como estaciones de transporte público y lugares concurridos. histórico. Estos paseos peatonales podrían ser diseñados de manera atractiva, respetando el entorno monumental y brindando una experiencia agradable a quienes las utilicen. realizar las ya conocidas ferias de artesanía, exposiciones de arte, etc. Esto atraería a residentes y turistas, generando un ambiente animado y agradable para caminar y disfrutar del entorno histórico.

Otra medida sería limitar el acceso de vehículos motorizados en ciertas áreas o establecer horarios específicos en los que las calles sean exclusivas para peatones.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana
sostenible

Subcategoría: Tipos de transporte

Pregunta: 16. ¿En qué plazo de tiempo podrían estas medidas ser implementadas?

E1	E2	E3	E4
Puede variar dependiendo de diferentes factores, como el presupuesto disponible, la planificación urbana existente y la voluntad política, sobre todo eso, la voluntad política. Sin embargo, en general, se puede decir que la implementación de medidas para fomentar el transporte activo en el ambiente urbano monumental de Trujillo requeriría un enfoque a largo plazo.	Depende, pero, así como va la situación política y así como ha ido en todo este tiempo, aún para un largo plazo	El plazo para implementar estas medidas puede variar según diferentes factores, como el nivel de inversión, la complejidad de las intervenciones y la disponibilidad de recursos. No existe un plazo fijo establecido, ya que cada medida requiere un enfoque específico.	Lamentablemente, no existe un plazo exacto para la implementación de medidas. La realidad es que estas iniciativas suelen enfrentar numerosos obstáculos y retrasos que dificultan su ejecución en un tiempo razonable.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible Subcategoría: Infraestructura vial

Pregunta: 17. ¿Cuáles son las mejores prácticas en términos de diseño y construcción de vías para garantizar la movilidad urbana sostenible?

E1	E2	E3	E4
<p>Bueno, una de las mejores prácticas constructivas es el uso de materiales sostenibles. Esto implica utilizar materiales y técnicas que sean amigables con el medio ambiente y promuevan la eficiencia energética.</p> <p>Es fundamental optar por materiales duraderos y de alta calidad, lo cual reduce la necesidad de reemplazos frecuentes y, por ende, el impacto ambiental.</p>	<p>En mi opinión, es la incorporación de áreas verdes y paisajismo. Esto significa incluir espacios naturales y elementos de paisajismo en las vías y sus alrededores.</p> <p>Por ejemplo, se pueden plantar árboles y arbustos a lo largo de las vías, creando corredores verdes que brinden sombra, mejoren la</p>	<p>En mi experiencia, considero que es necesaria la construcción de carriles exclusivos. Estos carriles están destinados específicamente para el uso de modos de transporte sostenibles, como el transporte público, las bicicletas y los vehículos compartidos.</p> <p>Por ejemplo, se pueden construir carriles</p>	<p>Te puedo decir que una práctica constructiva efectiva es la implementación de zonas de calma. Con esto me refiero a las zonas que buscan reducir la velocidad de los vehículos y priorizar la seguridad de los peatones y ciclistas.</p> <p>Imagina una calle residencial en la que los conductores suelen ir a alta velocidad. Al</p>

También, utilizar materiales de baja emisión de carbono, como el concreto de baja emisión de CO2, ayuda a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la construcción de vías.

calidad del aire y embellezcan el entorno. También se pueden diseñar jardines y parques lineales en áreas adyacentes a las vías, proporcionando espacios agradables para el descanso, la recreación y la interacción social.

Creo que la incorporación de áreas verdes y paisajismo no solo tiene beneficios estéticos, sino que también contribuye a la sostenibilidad ambiental. Porque las

exclusivos para autobuses, lo que permitiría un flujo más eficiente y rápido del transporte público. Esto fomentaría su uso y reduciría la dependencia de los vehículos privados, disminuyendo la congestión vehicular y las emisiones de gases contaminantes.

También, la construcción de carriles exclusivos para bicicletas es otra medida efectiva. Estos carriles brindan un espacio seguro y separado para que los ciclistas se desplacen,

implementar una zona de calma, se reduciría el límite de velocidad, se colocarían topes o resaltos viales y se mejorarían las señalizaciones. Esto crea un ambiente más seguro y agradable para los peatones, fomentando el uso de modos de transporte activos y reduciendo los accidentes.

Además, las zonas de calma pueden incluir la creación de espacios para encuentros sociales, como plazas y áreas verdes, que

áreas verdes promoviendo la promuevan la
actúan como movilidad activa interacción
sumideros de y reduciendo comunitaria y el
carbono, sobre todo los disfrute del
ayudando a riesgos de entorno urbano.
mitigar los accidentes. Estas medidas
efectos del contribuyen a
cambio crear una
climático. ciudad más
Además, amigable y
mejoran la humana.
calidad del aire
al filtrar
contaminantes
y también
reducen el
impacto de la
contaminación
acústica al
actuar como
barreras
naturales de
ruido.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: movilidad urbana sostenible

Subcategoría: infraestructura vial

Pregunta:

18. ¿Cómo se aborda la movilidad urbana sostenible en el diseño y desarrollo de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

E1

E2

E3

E4

Lamentablemente no se aborda de manera adecuada. Existen limitaciones y deficiencias en la incorporación de prácticas sostenibles en el diseño de las vías. Por ejemplo, se observa una falta de consideración hacia el uso de materiales sostenibles en la construcción de las vías, prevaleciendo el uso de materiales convencionales que generan un mayor impacto ambiental.

En realidad, no se aborda una movilidad urbana sostenible como tal, si existen planes, pero no se han abordado aún, ejemplo de esto es que la planificación y el diseño de las vías carecen de un enfoque hacia la creación de espacios peatonales seguros.

Bueno, lo que se ha abordado hasta el día de hoy podría decirse que es la creación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo, ósea existe un plan, pero no se ha ejecutado aún.

Se ha abordado por ejemplo en temas quizá de accesibilidad un poco, al considerar por ejemplo rampas en las veredas, pero eso es todo, en realidad el centro de Trujillo está lejos de tener una movilidad urbana sostenible.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible Subcategoría: Infraestructura vial

Pregunta: 19. ¿Cuáles son las estrategias para fomentar el uso de transporte público, la caminata, el ciclismo y reducir la dependencia de los vehículos privados?

E1	E2	E3	E4
<p>Una estrategia para incentivar el uso del transporte público, caminar y andar en bicicleta, y reducir la dependencia de los autos particulares, es implementar sistemas de alquiler de bicicletas en la ciudad. Así, la gente puede agarrar una bicicleta cuando la necesite y devolverla en distintos puntos de la ciudad. Es una buena manera de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte y dar una alternativa sostenible a los carros.</p>	<p>Hay dos cosas bien importantes: ampliar las rutas del transporte público y asegurarnos de tener una red extensa de ciclovías en todo el casco histórico.</p> <p>Si hay más rutas de autobús que te lleven desde tu casa hasta el centro, pues es más fácil y práctico usar el transporte</p>	<p>Primero, podemos crear programas de educación vial y concientización para que la gente entienda la importancia de usar alternativas más sostenibles.</p> <p>Crear talleres en las escuelas donde los niños aprendan sobre seguridad vial y la ventaja de caminar o andar en bicicleta.</p> <p>Otra estrategia clave es mejorar la integración</p>	<p>Implementar políticas de restricción de vehículos privados. Y con esto me refiero a establecer regulaciones que limiten el acceso a la circulación de automóviles en ciertas áreas o en ciertos horarios. Esto puede llegar a crear un entorno más amigable y seguro para las personas que caminan y andan en bicicleta, y a la vez reduce la</p>

Otra idea es crear zonas peatonales en lugares clave del área urbana. Estas zonas serían solo para los peatones y se restringiría o limitaría el acceso de los carros. Con esto, se le da prioridad a la gente que camina, creando un ambiente más seguro y amigable para ellos, y de paso, se motiva a dejar el carro en casa y usar otros medios de transporte.

En el centro histórico de Trujillo podrían cerrar algunas calles al tráfico de autos y convertirlas en zonas exclusivas para los peatones.

público en vez de tu propio carro. Y si además tienes ciclovías por toda la ciudad, te sentirás más seguro y animado a usar la bicicleta para moverte de un lado a otro.

Además, es clave informar y educar a la gente sobre los beneficios de usar el

transporte público y andar en bicicleta.

intermodal, es decir, hacer que sea más fácil combinar diferentes formas de transporte. Por ejemplo, si tienes una estación de autobús cerca de una estación de bicicletas, se puede hacer una conexión más fluida entre ambos, así la gente puede usar ambos medios sin complicaciones.

congestión vehicular. Además, se pueden implementar restricciones de estacionamiento en áreas clave, lo que alentaría a las personas a buscar alternativas de movilidad.

Estas políticas pueden ir acompañadas de incentivos para el uso del transporte público, como implementación de carriles exclusivos para buses. De esta manera, se promueve el uso del transporte público como una opción conveniente y atractiva.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Infraestructura vial

Pregunta:

20. ¿Cómo se prevé que evolucione la infraestructura vial en el ambiente urbano monumental de Trujillo en el futuro, teniendo en cuenta los avances tecnológicos?

E1

E2

E3

E4

En realidad, el Centro histórico de Trujillo aún no está preparado para la implementación de nuevas tecnologías por la infraestructura que tiene, no sin un cambio drástico en ella que le haga dar el gran paso a nuestro centro histórico. Y no digo que sea imposible, sino que lo contemplo un poco complicado por un tema más político, un tema de nunca acabar.

En el futuro, se espera que la infraestructura vial en el centro de Trujillo evolucione gracias a los avances tecnológicos, especialmente con la implementación de sistemas inteligentes de gestión del tráfico. Estos sistemas utilizarán tecnología avanzada, como sensores y cámaras, para monitorear el flujo

Se prevé que evolucione teniendo en cuenta los avances tecnológicos, especialmente a través de la integración de sistemas de transporte. Esto significa que se buscará crear una red de transporte interconectada que permita a los usuarios moverse de manera más eficiente y conveniente.

Por ejemplo, se prevé que se implementen sistemas inteligentes de gestión del tráfico que utilicen sensores, cámaras y algoritmos avanzados para optimizar el flujo vehicular y reducir la congestión. También, se espera que se integren sistemas de transporte, lo que permitirá una mayor interconexión

vehicular y tomar decisiones en tiempo real para mejorar la circulación.

Un ejemplo... estás conduciendo hacia el centro histórico y de repente te encuentras con una intersección congestionada. Con los sistemas inteligentes de gestión del tráfico, los sensores detectarán el flujo de vehículos y enviarán información a un centro de control.

Por ejemplo, vives en una zona alejada del centro de Trujillo y necesitas llegar al centro histórico. En lugar de depender únicamente de un medio de transporte, como un autobús, la integración de sistemas de transporte te permitiría combinar diferentes modos de transporte de manera fluida. Podrías utilizar una aplicación móvil para planificar tu viaje, por ejemplo.

entre diferentes modos de transporte, como autobuses, bicicletas y servicios de transporte compartido. Esto facilitará los desplazamientos de los ciudadanos, ya que podrán combinar diferentes opciones de transporte de manera más eficiente.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Seguridad vial

PREGUNTA:

21. ¿Qué elementos específicos, como señalización vial, iluminación, separadores de carriles, se consideran cruciales para mejorar la seguridad vial en áreas urbanas?

E1

E2

E3

E4

La seguridad vial en áreas urbanas depende de elementos clave que son cruciales para mantener el orden y proteger a los usuarios de la vía. La señalización vial desempeña un papel fundamental, ya que nos guía y nos indica cómo comportarnos en la vía.

La iluminación adecuada también es esencial para garantizar la seguridad vial, las luces en las calles nos brindan visibilidad y nos

En términos de seguridad vial en áreas urbanas, varios de estos elementos son importantes para garantizar la protección de los usuarios de la vía. La señalización vial es uno de ellos, ya que nos proporciona indicaciones claras sobre los límites de velocidad, los giros permitidos y las

Cuando se trata de mejorar la seguridad vial, los elementos que proporcionan seguridad son determinantes para garantizar la protección de las personas. Los pasos de cebra bien marcados y visibles son esenciales para proteger a los peatones al cruzar la calle. Las veredas amplias y los semáforos

Para garantizar la protección de todos los usuarios de la vía. Uno de ellos es la iluminación, que desempeña un papel fundamental en la visibilidad de los conductores y peatones. Calles bien iluminadas, tanto durante el día como en la noche, permiten una

ayudan a evitar accidentes.

Otro elemento importante son los separadores de carriles. Estos elementos físicos, como barreras o líneas pintadas, mantienen el tráfico organizado y evitan colisiones entre vehículos. Son como las "paredes" que nos guían y nos mantienen en nuestro carril.

Por último, los pasos peatonales también son cruciales para proteger a los peatones y permitirles cruzar la calle de manera segura.

advertencias de peligro. Por ejemplo, los letreros de "Pare" en las intersecciones nos alertan sobre la necesidad de detenernos y ceder el paso a otros vehículos.

La iluminación adecuada también es esencial para mejorar la seguridad vial. Las calles bien iluminadas permiten una mejor visibilidad tanto para conductores como para peatones, reduciendo los riesgos de colisiones y atropellos. Una

exclusivos para peatones son ejemplos de medidas que fomentan la seguridad de los peatones y los animan a caminar de manera segura.

Una buena iluminación también es esencial para mejorar la seguridad vial, especialmente durante la noche. Las calles que tienen una buena iluminación generan una mejor visibilidad, lo que ayuda a los conductores a anticipar los obstáculos y a

mejor percepción de obstáculos y señales de tránsito, reduciendo así el riesgo de accidentes.

La señalización vial también, que incluya una correcta colocación de letreros, señales verticales y horizontales. Señales claras y visibles, como las indicaciones de velocidad máxima, flechas direccionales, etc... ayudan a los conductores a tomar

iluminación eficiente en cruces peatonales y zonas de mayor actividad nocturna brinda mayor seguridad a los transeúntes.

Los separadores de carriles, desempeñan un papel crucial al dividir el tráfico y prevenir choques frontales. Por ejemplo, las barreras metálicas o de concreto en las autopistas ayudan a mantener a los vehículos separados.

los peatones a ser más visibles para los vehículos. La instalación de farolas en puntos estratégicos y la iluminación de cruces peatonales son ejemplos de medidas que pueden mejorar la seguridad en áreas urbanas.

decisiones informadas y a respetar las normas de tráfico.

Los separadores de carriles juegan también un papel importante en la seguridad vial. Estos pueden ser físicos, o bien, pueden ser demarcados mediante líneas pintadas en el pavimento. Estos separadores ayudan a mantener la organización del tráfico, reducir los choques.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Seguridad vial

Pregunta: 22. ¿Qué características físicas, como semáforos, pasos de peatones elevados, refugios para peatones, son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones en las áreas urbanas?

E1	E2	E3	E4
<p>En las áreas urbanas, existen diversas características físicas que son eficaces para garantizar la seguridad de los peatones. Una de ellas son los semáforos peatonales, estos son muy importantes porque regulan el tráfico y permiten a los peatones cruzar las calles de manera segura.</p> <p>Otra característica física efectiva son los pasos de peatones elevados, también conocidos como lomos de toro o resaltos peatonales.</p>	<p>La seguridad de los peatones en las áreas urbanas se puede mejorar mediante características físicas como la instalación de pasos de peatones bien señalizados y visibles. Estos pasos pueden contar con elementos como señalización luminosa, señales de advertencia y marcas en el</p>	<p>Los refugios para peatones ubicados por ejemplo en las bermas centrales son una característica física importante. Estos son espacios seguros ubicados en el centro de las pistas, con barreras de protección, donde los peatones pueden detenerse si necesitan</p>	<p>Para proporcionar seguridad para los peatones, se deben considerar elementos físicos cruciales. Además de los semáforos, y los reductores de velocidad, los pasos peatonales con señalización clara y visible, como los pasos de cebra bien</p>

Estos son pavimentos elevaciones en el pavimento ubicadas en los cruces peatonales, que obligan a los conductores a reducir la velocidad al aproximarse. Al elevar el nivel del paso de peatones, se mejora la visibilidad de los peatones y se crea una zona más segura para su cruce.

para indicar claramente la presencia de peatones y evitar posibles accidentes.

esperar para cruzar completamente la calle. Los refugios proporcionan una protección adicional, especialmente en calles de múltiples carriles y tráfico intenso.

marcados, alertan a los conductores sobre la presencia de peatones. También, la iluminación adecuada en áreas peatonales, como calles y veredas, mejora la visibilidad y la seguridad durante la noche. Estas características físicas combinadas contribuyen a crear un entorno urbano seguro para los peatones.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana
sostenible

Subcategoría: Seguridad vial

Pregunta: 23. ¿Cuáles son las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas en entornos urbanos?

E1

Creo que una de las prácticas clave es la creación de una separación física clara entre los carriles para bicicletas y el tráfico vehicular. Esto se logra mediante la instalación de barreras físicas como bolardos, jardineras o elementos de diseño que protejan a los ciclistas de los automóviles. Esta separación brinda mayor seguridad y tranquilidad a

E2

Mira, una de las mejores prácticas en el diseño y la implementación de carriles para bicicletas es asegurarse de que tengan el ancho suficiente. Esto significa que los carriles deben ser lo bastante amplios para que los ciclistas puedan andar seguros sin tener que esquivar a otros ciclistas o a los peatones. Se recomienda

E3

Pues, una buena práctica es hacer un mantenimiento regular de los mismos. Esto significa que se deben revisar periódicamente para asegurarse de que estén en buen estado. Si hay baches, grietas o cualquier otro problema, se deben arreglar lo antes posible para evitar que los ciclistas tengan accidentes.

E4

Asegurarse de tener intersecciones seguras es una práctica fundamental. Esto significa crear espacios claros y protegidos donde los ciclistas puedan cruzar las calles de manera segura, evitando conflictos con los vehículos motorizados. Por ejemplo, se pueden utilizar semáforos específicos para bicicletas o

los ciclistas, y también fomenta la confianza en el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Además, es importante también garantizar la continuidad de los carriles para bicicletas a lo largo de todo el recorrido. Se pueden implementar puentes o pasos a nivel exclusivos para bicicletas en áreas donde se cruzan vías automovilísticas

que tengan al menos 1.5 metros de ancho, si hay más espacio, mejor. Otra cosa también es la señalización clara. Los carriles para bicicletas deben estar bien señalizados. Se pueden usar letreros para bicicletas que indiquen la dirección o adviertan de zonas peligrosas. Además, se deben pintar señalizaciones horizontales para demarcar por donde pasan los ciclistas.

Otro punto importante es la integración con otros modos de transporte, es decir, se debe tener en cuenta cómo los carriles para bicicletas se conectan con el resto de la infraestructura vial y con otros medios de transporte, como el transporte público para que las personas puedan combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte en sus desplazamientos diarios.

carriles de giro exclusivos para garantizar una circulación fluida y segura.

Otra consideración en el diseño es prever una infraestructura complementaria adecuada, esto incluye cosas como estacionamientos para bicicletas en lugares estratégicos, como cerca de las paradas de transporte público o en áreas comerciales.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Seguridad vial

Pregunta:

24. ¿Cómo se pueden adaptar las características físicas de la infraestructura vial del ambiente urbano monumental de Trujillo para mejorar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte?

E1

E2

E3

E4

Una de las mejores formas de lograrlo sería construyendo carriles exclusivos para bicicletas. Tener su propio espacio en la vía, separado del tráfico de los autos.

Esto permitiría a los ciclistas moverse libremente sin preocuparse de los vehículos que pasan a toda velocidad.

Además, lo adecuado sería que estos carriles estuvieran bien señalizados y

Pues implementando ciclovías segregadas. Teniendo un espacio dedicado exclusivamente para los ciclistas, separado del tráfico de los vehículos. Esto les brindaría mayor seguridad y comodidad al pedalear por las calles de Trujillo. Estas ciclovías podrían estar

Pongámoslo de esta forma, estás dando un paseo en bicicleta por el centro de Trujillo, pero necesitas hacer una parada en un lugar específico. ¿Dónde vas a dejar tu bicicleta de forma segura? Ahí es donde entran en juego las zonas de estacionamiento seguro para bicicletas. Estas zonas estarían estratégicamente

Hay varias cosas que se pueden hacer. En primer lugar, se pueden crear pasos de peatones y cruces exclusivos para bicicletas. Estos cruces correctamente señalizados y separados de los cruces peatonales y de los vehículos motorizados. Contarían con

pintados de un color llamativo, así los conductores estarían más conscientes de su presencia y respetarían su espacio.

Otra medida importante sería mejorar la iluminación de las calles. Sabemos que muchas veces los ciclistas tienen que pedalear durante la noche, y la falta de luz puede convertirse en un peligro. Si instauramos una buena iluminación en las áreas frecuentadas por ciclistas, les brindaremos mayor visibilidad y, al mismo tiempo, alertaremos a los conductores de su presencia, bueno eso es lo que

claramente marcadas y protegidas físicamente con barreras o elementos visibles, garantizando que los ciclistas tengan un carril seguro y protegido.

Además, ideal sería que estas conecten los puntos clave de la ciudad, como los centros comerciales, zonas recreativas o lugares de interés turístico. De esta manera, los ciclistas podrían moverse de forma eficiente y segura, sin tener que preocuparse

ubicadas en diferentes puntos de la ciudad, como cerca de los centros comerciales, las estaciones de transporte público o los parques. Estarían diseñadas específicamente para que puedas dejar tu bicicleta de manera segura, sin preocuparte por robos o daños.

Es necesario tener un lugar con soportes o estructuras donde se pueda asegurar las bicicletas. Además, estas zonas de lleno tendrían que estar bien iluminadas y contar con

señales específicas y marcas en el pavimento que indiquen a los ciclistas y peatones por dónde deben pasar. Además, podrían incluir elementos físicos como reductores de velocidad para garantizar que los automóviles disminuyan su velocidad y cedan el paso a los ciclistas.

Por ejemplo, se podrían construir pasos elevados para bicicletas en intersecciones donde se cruza una vía principal con

particularmente yo considero. por el tráfico intenso o los obstáculos en el camino. cámaras de seguridad para garantizar aún más la protección de la bicicleta.

La idea es que te sientas tranquilo al dejar tu bicicleta en estos espacios, sabiendo que estará segura mientras haces tus actividades. Esto fomentará el uso de la bicicleta como medio de transporte, ya que te brinda la confianza de tener un lugar seguro donde estacionarla.

una ciclovia. Estos pasos elevados permitirían a los ciclistas cruzar de manera segura sin tener que detenerse o mezclarse con el tráfico de vehículos motorizados.

Otra opción es implementar sistemas de semáforos exclusivos para bicicletas en ciertos puntos de la ciudad. Estos semáforos podrían dar prioridad a los ciclistas en ciertos momentos del ciclo de luz.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Seguridad vial

Pregunta: 25. ¿Cómo influye la calidad del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura vial en la seguridad vial urbana?

E1	E2	E3	E4
<p>Influye de forma significativa obviamente, por ejemplo, reduce accidentes, porque un pavimento en mal estado, con baches, grietas o desniveles, aumenta la probabilidad de accidentes de tránsito, ya que puede causar pérdida de control de los carros o resbalones y caídas de motos. Por eso un pavimento en buen estado y correctamente mantenido reduce estos riesgos.</p> <p>Un pavimento en mal estado puede tener</p>	<p>Influye en el confort y estabilidad de los autos. Un pavimento en mal estado genera vibraciones, sacudidas y movimientos bruscos en los autos, lo que puede afectar la estabilidad y el confort de los ocupantes y esto a su vez puede distraer al que va manejando y disminuye su capacidad de respuesta ante</p>	<p>Influye, la calidad influye bastante, te doy un ejemplo, un pavimento en buen estado, con una superficie lisa y sin obstáculos, permite un mejor contacto entre los neumáticos y la carretera, esto reduce la distancia de frenado de los vehículos, lo que es crucial para evitar colisiones, especialmente</p>	<p>El pavimento y la infraestructura complementaria de la vía, por ejemplo, la señalética</p> <p>El pavimento influye evidentemente en la reducción de los accidentes de tránsito pero también la infraestructura complementaria de la vía, por ejemplo la señalética, esta tiene que estar en perfecto estado para que puedan ser</p>

superficies resbaladizas debido a la presencia de aceite, agua estancada u otros elementos que reducen la adherencia de los neumáticos. Un buen mantenimiento incluye la limpieza regular de la superficie, lo que contribuye a una mejor adherencia y, por lo tanto, a una mayor seguridad.

situaciones de emergencia.

en áreas urbanas donde puede haber peatones y ciclistas.

vistas sin mucho esfuerzo y sin estar descifrando.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Seguridad vial

Pregunta:

26. ¿Qué estrategias de diseño se pueden implementar para reducir la velocidad del tráfico en el ambiente urbano monumental de Trujillo y mejorar la seguridad vial?

E1

E2

E3

E4

En realidad, en el centro histórico de nuestra ciudad no tenemos ese problema, todo lo contrario, el tránsito vehicular es bastante lento, especialmente dentro del casco histórico.

Bueno, a través de una correcta señalización indicando los límites de velocidad, pero no es ese un problema aquí en el centro de Trujillo.

Educación vial y concientización, se puede llevar a cabo por ejemplo campañas de educación vial y concientización dirigidas tanto a residentes como a visitantes. Estas campañas pueden enfocarse en promover conductas seguras, el respeto a las normas de tránsito.

Incorporando señalética podría ser, especialmente en los alrededores, en los límites del centro histórico, más o menos por la Av. España, por la plazuela recreo, creo que ese es un punto necesario

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Movilidad urbana sostenible

Subcategoría: Seguridad vial

Pregunta:

27. ¿Existen medidas específicas que ya hayan sido implementadas en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como reductores de velocidad, calles compartidas o zonas de velocidad limitada, que hayan demostrado ser efectivas?

E1

E2

E3

E4

Si existe, pero la necesario porque como te dije hace un momento, no es tan necesario en realidad porque el centro histórico está lleno de semáforos, en cada esquina uno se tiene que parar, la velocidad no es un problema.

Si claro, en los límites, en la Av. España podemos encontrar señalización de ese tipo, de pronto dentro del mismo centro no tanto porque no es necesario, pero en los límites sí.

Bueno si, en el centro histórico hay restricciones de acceso para vehículos de carga pesada en determinados horarios, así que esta puede ser una medida específica que se ha implementado en el centro histórico para garantizar la seguridad vial.

Si existen medidas específicas, la semaforización en las intersecciones viales de casi todo el centro histórico es una muestra de ello. Esto se implementó de esta forma para evitar precisamente la excesiva velocidad, pro ser un ambiente urbano monumental.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Epacios recreativos

Pregunta: 28. ¿Cuáles son los principales espacios recreativos activos existentes en el entorno urbano del centro histórico de Trujillo?

E1	E2	E3	E4
<p>En realidad, existen muy pocos espacios recreativos en el centro histórico y además estos son limitados a un uso más cívico y de recreación pasiva, el jr. Pizarro cuadra 5 por ejemplo se puede usar como un espacio recreativo y los alrededores del centro histórico, en las zonas de amortiguamiento o complemento del centro histórico como el parque Yonel Arroyo donde si hay actividades activas recreativas, espacios de carácter público que no son de libre</p>	<p>El principal espacio recreativo del centro histórico de nuestra ciudad es definitivamente la plaza de armas, le sigue la plazuela recreo y por ahí también el paseo peatonal de Pizarro, pero fuera de eso, en realidad existe un gran déficit de áreas recreativas en el centro, especialmente áreas</p>	<p>La plaza de armas encabeza la lista, y luego la plazuela recreo, en realidad es una lista bastante reducida, porque se consideran espacios recreativos también a los atrios de las iglesias del centro, pero ¿en serio deben ser considerados espacios recreativos? Porque están</p>	<p>La plazuela recreo es uno de los espacios recreativos más emblemáticos de nuestra ciudad, tenemos también la plaza de armas, la plazuela pinillos, los baluartes de la muralla, el paseo peatonal de Pizarro, los atrios de las iglesias y ya eso es todo. Y todos de</p>

accesibilidad como
atrios de templos,
pasa lo mismo con
los baluartes de la
muralla antigua que
están encerradas,
por ejemplo.

recreativas
activas.

encerrados,
están
enrejados, son
espacios
recreativos
pasivos si,
pero
totalmente
públicos no lo
son, porque en
las noches los
cierran, y ya no
están
disponibles
para el disfrute
y uso de los
usuarios.

recreación
pasiva.

RESPUESTAS DE LOS ENTREVISTADOS

CATEGORÍA: ESPACIO PÚBLICO

SUBCATEGORÍA: ESPACIOS RECREATIVOS

PREGUNTA:

29. ¿Cuáles son los beneficios y la importancia de los espacios recreativos activos para la calidad de vida de los residentes del centro histórico?

E1

Tener espacios recreativos activos en centros históricos tienen muchos beneficios y son realmente importantes, en primer lugar, para mejorar la calidad de vida de los residentes, ¿cierto? Este tipo de espacios promueven un estilo de vida saludable. Al tener áreas recreativas como parques, plazas, etc., se fomenta la actividad física y el ejercicio, lo cual es bueno para la salud de las personas.

E2

Los espacios recreativos activos en los centros históricos tienen un gran impacto en la calidad de vida de sus usuarios. En primer lugar, contribuyen a mejorar la salud física y mental de las personas. Estos espacios brindan oportunidades para hacer ejercicio, jugar y disfrutar de actividades al

E3

Una de las ventajas más destacadas es el fortalecimiento de la cohesión social. Este tipo de espacios proporcionan lugares de encuentro y convivencia, donde las personas pueden interactuar y compartir experiencias. Imagina un parque en el centro histórico

E4

Bueno uno de los beneficios es la preservación del patrimonio histórico. Este tipo de espacios se diseñan y adaptan de manera que respeten y realcen la arquitectura y la historia de la zona. Por ejemplo, visualízate un parque en el centro histórico que cuente con áreas de juego y zonas

Además, este tipo de espacios también ayudan a incrementar el turismo y la economía local. Si el centro histórico contara con lugares recreativos atractivos, turistas de todas partes vendrían a disfrutar de ellos. Esto generaría un aumento en el flujo de visitantes y, por ende, en la economía local. Por ejemplo, si tuviéramos un parque con actividades recreativas activas para todas las edades, los turistas se sentirán atraídos y pasarían más tiempo en el centro histórico, lo que significaría más oportunidades de negocio para los comerciantes locales, para los restaurantes, las tiendas de souvenirs y servicios turísticos.

aire libre, lo cual es bastante beneficioso para mantenerse en saludable y reducir el estrés. Además, los espacios recreativos activos también tienen un impacto positivo en la calidad ambiental. Al contar con áreas verdes, árboles y espacios abiertos, se promueve la biodiversidad y se mejora la calidad del aire. Estos espacios actúan como pulmones verdes en

donde los vecinos se reúnen para participar en clases de baile, por ejemplo. Este tipo de actividades promueven el contacto social, crean lazos de amistad y fortalecen el sentido de comunidad entre los residentes. Además, los espacios recreativos activos también promueven la identidad cultural del centro histórico. Estos lugares pueden ser diseñados y

verdes, pero que también incorpore elementos arquitectónicos tradicionales, como fuentes antiguas o bancos con diseños inspirados en la época. Esto permitiría que los residentes disfrutaran de un entorno recreativo mientras se conectan con el pasado y valoran su patrimonio.

Otra cosa también es que, los espacios recreativos activos en el centro histórico proporcionan oportunidades de recreación y

medio del decorados de diversión para entorno urbano, ayudando a filtrar contaminantes y a crear un ambiente más saludable para los residentes. Además, contribuyen a reducir el efecto de isla de calor y a regular la temperatura en la zona.

manera que reflejen la historia y la herencia cultural de la zona. Por ejemplo, un parque temático que celebre las tradiciones y costumbres locales o un paseo peatonal adornado con obras de arte inspiradas en la historia. Estas características especiales ayudan a preservar la identidad del lugar y generan un sentido de pertenencia en los residentes.

Estos lugares ofrecen una variedad de actividades que van desde juegos infantiles hasta áreas para hacer picnic.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Espacios recreativos

Pregunta: 30. ¿Cuáles son los principales desafíos y limitaciones para la creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico?

E1	E2	E3	E4
La creación de espacios recreativos activos en el centro histórico enfrenta desafíos y limitaciones bien grandes. Uno de los principales es la restricción de espacio. El centro histórico de nuestra ciudad es una zona densamente construida, lo que dificulta encontrar áreas disponibles para la creación de nuevos espacios recreativos. Además, es importante preservar la integridad histórica	Uno desafío por ejemplo es la preservación del patrimonio. Esto, porque debido a la riqueza histórica y cultural de estas áreas, es crucial garantizar que cualquier intervención en los espacios públicos sea respetuosa y compatible con el entorno histórico. Esto puede requerir la realización de estudios de impacto y la obtención de	La creación y mantenimiento de espacios recreativos activos en el centro histórico puede enfrentar diversos desafíos y limitaciones, uno de ellos por ejemplo está relacionado con los conflictos de uso del suelo y las restricciones normativas y legales. En estos entornos, el espacio disponible puede ser limitado y ya	El mantenimiento y conservación de los espacios recreativos activos en el centro histórico puede ser un desafío debido a la preservación del patrimonio histórico y arquitectónico. Es necesario encontrar un equilibrio entre la conservación de los elementos

de la zona, lo que puede limitar aún más las opciones de diseño y ubicación de estos espacios. Por ejemplo, la falta de terrenos vacantes o la necesidad de respetar la arquitectura y la estructura existente pueden dificultar la creación de grandes parques o áreas de recreación.

Otro desafío clave es la gestión y sostenibilidad de estos espacios. Es fundamental contar con un adecuado plan de gestión que garantice el mantenimiento regular, la limpieza y la seguridad de los espacios recreativos. Sin embargo, la asignación de permisos especiales para asegurar la preservación de la identidad y la arquitectura histórica. Por ejemplo, construir una cancha de deportes en una plaza histórica puede generar controversia y requerir un cuidadoso equilibrio entre las necesidades recreativas y la preservación del patrimonio.

Otro desafío que va de la mano a esto que te digo es también lograr la aceptación y participación de la comunidad en la creación y mantenimiento de estos espacios asignado a diferentes usos, como viviendas, comercios o actividades culturales. Esto puede generar conflictos al intentar destinar áreas para actividades recreativas.

Además, lo que te decía, las restricciones normativas y legales pueden imponer limitaciones en cuanto a las modificaciones permitidas en el centro histórico. Estas restricciones tienen como objetivo proteger la integridad del patrimonio históricos y la adaptación de los espacios para actividades recreativas. Por ejemplo, en un parque ubicado en el centro histórico, puede ser necesario realizar reparaciones o mejoras en las estructuras antiguas sin comprometer su valor histórico.

Además, el financiamiento limitado es otro desafío importante. Los recursos económicos disponibles para la creación y

recursos financieros y la participación activa de las autoridades pueden ser limitantes en este sentido.

espacios. Es importante involucrar a los residentes y usuarios potenciales desde las etapas iniciales de planificación para asegurar que los espacios recreativos sean diseñados teniendo en cuenta sus necesidades y deseos. Además, se requiere un esfuerzo constante para mantener el interés y la participación de la comunidad en la gestión y cuidado de estos espacios a lo largo del tiempo.

histórico y arquitectónico. Por ejemplo, existen regulaciones que limitan la altura de las edificaciones y además prohíben ciertos tipos de construcciones en áreas protegidas. Estas restricciones pueden dificultar la creación de espacios recreativos activos que requieran cambios significativos en la infraestructura existente definitivamente.

mantenimiento de espacios recreativos pueden ser escasos, especialmente en el centro histórico donde pueden existir prioridades y demandas adicionales. Esto puede limitar la capacidad de realizar mejoras o implementar nuevos proyectos en los espacios existentes.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Espacios recreativos

Pregunta: 31. ¿Qué estrategias se están implementando para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo?

E1	E2	E3	E4
La verdad desconozco cuales son las estrategias que actualmente se están implementando.	Actualmente el Gobierno regional de La Libertad, ha aprobado la elaboración del expediente técnico del Centro Cultural en los límites del centro histórico de Trujillo donde probablemente en el diseño existan áreas recreativas activas y pasivas para el disfrute de la población.	Hoy por hoy no se ven implementaciones significativas de estrategias de fomentación de los espacios recreativos del centro histórico.	Hasta donde sé, no se están implementando estrategias específicas para promover y fomentar el uso de los espacios recreativos activos y pasivos en el centro histórico de Trujillo, la verdad desconozco.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Espacios recreativos

Pregunta: 32. ¿Qué innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico para mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar su uso activo?

E1	E2	E3	E4
<p>Algo tan básico como El Wi-Fi gratuito, eso sí o sí debería aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico porque permitiría a los visitantes y residentes disfrutar de conectividad a Internet de forma gratuita. Esto facilitaría el acceso a información, servicios y entretenimiento mientras están en el espacio</p>	<p>Una innovación tecnológica que podría aplicarse en los espacios recreativos del centro histórico es la iluminación inteligente. Sería bueno estar caminando por un parque en el centro histórico y, a medida que avanzas, las luces se encienden automáticamente, iluminando el camino por donde pasas. Esto sería posible si se implementara la iluminación</p>	<p>Hay muchas, una de ellas podría ser la señalización digital. Ir caminando por el centro y encontrarte con pantallas digitales en los parques y plazas que te brinden información útil sobre los eventos, actividades y puntos de interés cercanos. Estas pantallas podrían mostrar mapas interactivos, horarios de actividades, recomendaciones de restaurantes y tiendas, así como</p>	<p>Dispositivos de seguimiento y monitoreo de actividad física, yo creo esa sería una innovación tecnológica bastante útil. Te lo pongo de esta manera, estás en un parque del centro histórico y decides hacer ejercicio. Puedes utilizar un dispositivo de seguimiento, como un reloj inteligente o una pulsera, que registre tus pasos, distancia recorrida, calorías</p>

público. Por ejemplo, los usuarios podrían buscar información sobre eventos culturales o turísticos cercanos, compartir fotos en redes o incluso utilizar aplicaciones móviles relacionadas con actividades recreativas. Otro más sería, los sensores inteligentes, estos podrían desempeñar un papel importante en la mejora de la experiencia de los usuarios. Estos sensores podrían utilizarse para recopilar datos en tiempo real

inteligente. Este tipo de sistemas utilizan sensores y tecnología de control para ajustar la intensidad de la luz según las condiciones ambientales como la presencia de personas.

Por ejemplo, si hay poca luz natural debido a la hora del día o a las condiciones climáticas, las luces se encenderán más brillantes, esto para garantizar una buena visibilidad y seguridad. Pero si hay suficiente luz natural, las luces se atenuarán o incluso se

información histórica y cultural relevante.

Por ejemplo, si te encuentras en una plaza y quieres saber qué eventos se llevarán a cabo ese día, simplemente consultas la señalización digital y obtienes toda la información necesaria.

Además, estas pantallas podrían ofrecer opciones de rutas para caminatas temáticas, mostrando puntos de interés histórico y cultural a medida que te desplazas por el centro histórico.

La señalización digital también puede ser

quemadas y otros datos relacionados con tu actividad física. Estos dispositivos son capaces de conectarse a aplicaciones móviles que te brindan información en tiempo real sobre tu rendimiento y te motivan a mantener un estilo de vida activo.

Además, en los espacios recreativos podrían instalarse puntos de control equipados con sensores que interactúan con estos dispositivos de seguimiento. Por ejemplo, al pasar

sobre el uso y la ocupación de los espacios recreativos. Por ejemplo, se podrían instalar sensores en áreas de juegos para medir la afluencia de personas y la disponibilidad de equipos. Esta información podría utilizarse para optimizar el diseño y la gestión de los espacios, asegurando que haya suficiente capacidad y recursos para satisfacer la demanda de los usuarios.

apagarán para ahorrar energía. Además, la iluminación inteligente puede adaptarse a las necesidades específicas de los usuarios. Por ejemplo, si hay un evento nocturno en el parque, se pueden programar efectos de iluminación especiales para crear una atmósfera festiva. También se pueden utilizar luces de colores para resaltar características arquitectónicas o elementos históricos en el centro histórico.

utilizada para promover la participación activa de los usuarios. Por ejemplo, podrían incluir pantallas interactivas donde las personas puedan dejar mensajes, compartir sus experiencias y recomendaciones, incluso votar por actividades futuras y un sinfín de cosas más.

por un sendero o circuito de ejercicios, el dispositivo puede reconocer automáticamente el punto y brindarte información sobre la actividad específica que puedes realizar en ese lugar. Esto fomentaría el uso activo de los espacios recreativos, ya que los usuarios podrían establecer metas y medir su progreso, etc.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Arte y cultura

Pregunta:

33. ¿Cuáles son los diferentes tipos de arte y expresiones culturales que se pueden encontrar en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo?

E1

Principalmente esculturas y monumentos, Trujillo cuenta con una gran cantidad de esculturas y monumentos que representan personajes históricos, héroes y símbolos representativos, otro tipo de expresión cultural que también hay es que cuenta con numerosas iglesias y catedrales históricas que exhiben una arquitectura religiosa impresionante.

E2

En el centro, en ocasiones, se realizan intervenciones artísticas temporales en los espacios públicos de Trujillo, como instalaciones, performances o exposiciones al aire libre, que ofrecen una experiencia artística única y transitoria.

E3

Trujillo alberga diversos festivales y eventos culturales a lo largo del año. Estos incluyen festivales de música, danza, teatro, gastronomía y celebraciones tradicionales, que brindan una amplia gama de expresiones artísticas y culturales.

E4

Los espacios públicos del centro histórico de Trujillo están rodeados de magníficos edificios coloniales que son en sí mismos una expresión artística. Sus detalles arquitectónicos y fachadas históricas contribuyen a la atmósfera cultural y estética del lugar.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Arte y cultura

Pregunta: 34. ¿Cuáles son los desafíos y consideraciones clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo considerando su estilo arquitectónico?

E1	E2	E3	E4
<p>Uno de los desafíos clave al incorporar arte y cultura en los espacios públicos en el centro de Trujillo, considerando su estilo arquitectónico, es lograr una armonía visual que respete la identidad histórica de la ciudad. Es importante encontrar un equilibrio entre la expresión artística contemporánea y la preservación de la arquitectura colonial</p>	<p>Puedo decirte que, al incorporar arte y cultura en los espacios públicos en el centro histórico de Trujillo, existen desafíos y consideraciones clave que se deben tener en cuenta. Permíteme explicarlo. Uno de los desafíos es preservar la relevancia cultural y respetar el estilo arquitectónico</p>	<p>La conservación del patrimonio es un desafío y una consideración importante a considerar. Es fundamental encontrar un equilibrio entre la expresión artística contemporánea y la preservación de los elementos arquitectónicos históricos. El desafío está en asegurarse de que las intervenciones</p>	<p>Pues, es importante respetar y valorar la riqueza histórica y arquitectónica de la ciudad al introducir nuevas expresiones artísticas. Uno de los desafíos es encontrar formas de integrar el arte contemporáneo de manera armoniosa con el entorno histórico. Esto implica</p>

del lugar. En el caso de Trujillo, conocida por su arquitectura colonial y monumentos históricos, es esencial incorporar elementos artísticos que se integren de manera armónica con el entorno. Por ejemplo, se pueden crear esculturas o murales que representen la historia y la identidad cultural de la ciudad, utilizando materiales y técnicas que reflejen la tradición local.

artísticas no dañen o alteren los elementos patrimoniales existentes. Por ejemplo, al instalar esculturas o instalaciones artísticas, es necesario evitar perforar o dañar las estructuras históricas de los edificios coloniales. Se pueden utilizar métodos de instalación no invasivos, como soportes independientes, para preservar la integridad del patrimonio.

considerar el estilo arquitectónico predominante de nuestro centro histórico y adaptar las intervenciones artísticas para que se complementen con la estética de la ciudad.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Arte y cultura

Pregunta: 35. ¿Cuáles son los retos y oportunidades futuras para el arte y la cultura en los espacios públicos en el ambiente urbano monumental de Trujillo?

E1	E2	E3	E4
<p>Como reto podría ser garantizar la preservación y conservación adecuada del patrimonio arquitectónico y cultural en los espacios públicos. Me refiero a que se debe encontrar un equilibrio entre la necesidad de intervenir y revitalizar los espacios sin comprometer la integridad de los elementos históricos. Y una oportunidad podría ser el turismo, por ejemplo, Trujillo tiene un importante potencial turístico debido a su riqueza</p>	<p>En general, es fundamental promover la participación activa y significativa de la comunidad en la toma de decisiones y en la creación de proyectos artísticos y culturales en los espacios públicos. Es todo un reto lograr una mayor inclusión y diversidad de voces en la planificación y gestión de estas</p>	<p>Uno de los retos es seguir encontrando un equilibrio entre la innovación artística y el respeto por el patrimonio histórico. La ciudad tiene una rica historia y arquitectura que debe preservarse, pero también se debe permitir la creatividad y la expresión artística contemporánea. Esto implica encontrar nuevas formas de integrar el</p>	<p>Lo que estábamos hablando hace un momento, por ejemplo, es todo un reto encontrar formas creativas de incorporar la tecnología en el arte público sin perder la esencia y la autenticidad. Pero, así como es un reto también es una oportunidad, porque la tecnología puede ser</p>

histórica y cultural. Existen oportunidades para desarrollar proyectos culturales en los espacios públicos que atraigan a turistas interesados en conocer y experimentar la historia y el arte de la ciudad.

iniciativas
Considero que ese es un desafío importante.

arte en los espacios públicos sin comprometer la autenticidad y el valor histórico de Trujillo.

utilizada para difundir y promover el arte y la cultura de Trujillo a nivel global. A través de plataformas en línea, se pueden compartir imágenes, videos y testimonios de artistas locales capturando la atención de personas de todo el mundo y generando un interés renovado en la ciudad como destino cultural.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Arte y cultura

Pregunta: 36. ¿Cómo se puede promover una mayor integración de estas expresiones en la planificación urbana del ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo en la creación de entornos más vibrantes y enriquecedores?

E1	E2	E3	E4
<p>Sería bastante interesante por ejemplo involucrar a artistas y expertos en el proceso de planificación.</p> <p>Esto ayudaría a promover una mayor integración de expresiones artísticas en el centro histórico de Trujillo. Su participación garantizaría que se consideren aspectos creativos y enriquecedores desde el inicio del proceso, creando entornos más vibrantes y que</p>	<p>Sería crucial establecer políticas y regulaciones que promuevan el arte en el espacio público.</p> <p>Un ejemplo es la implementación de requisitos en los planes de desarrollo urbano que exijan la inclusión de elementos artísticos en los proyectos de infraestructura. Esto puede</p>	<p>Una forma de lograr esto es incorporar elementos artísticos desde la concepción de los proyectos y espacios públicos. Esto implica pensar en el arte desde las etapas iniciales del proceso de diseño, considerando cómo las formas, los materiales y las estructuras</p>	<p>Estableciendo alianzas y colaboraciones con instituciones culturales, organizaciones artísticas, grupos comunitarios y el sector privado, esto es clave para promover una mayor integración de expresiones artísticas en el centro de nuestra ciudad.</p>

reflejen la identidad cultural de la ciudad.

Por ejemplo, se podría proponer la creación de comités o grupos de trabajo formados por artistas, arquitectos, urbanistas y representantes de la comunidad. Estos equipos multidisciplinarios pueden trabajar juntos para identificar oportunidades en los espacios públicos donde se puedan incorporar obras de arte, instalaciones interactivas o intervenciones creativas.

incluir la asignación de un porcentaje del presupuesto para la integración de arte público en los diferentes espacios públicos.

pueden expresar la identidad cultural y artística de Trujillo.

Por ejemplo, se pueden utilizar colores y texturas en los diseños urbanos que evocan la riqueza artística de la ciudad.

Además, se pueden instalar esculturas, murales o instalaciones artísticas en plazas y calles, convirtiendo los espacios públicos en galerías al aire libre.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Mobiliario urbano

Pregunta:

37. ¿Cuáles son los criterios y consideraciones clave en el diseño y selección de mobiliario urbano fijo para el centro histórico, teniendo en cuenta la preservación del patrimonio y la estética del entorno?

E1

Al diseñar y seleccionar mobiliario urbano fijo para el centro histórico, es clave tener en cuenta dos cosas: coherencia estilística y que sea accesible para todos.

En cuanto a la coherencia estilística, debemos elegir mobiliario que se vean bien con la arquitectura histórica. Por ejemplo, debemos elegir detalles ornamentales que encajen con el estilo arquitectónico.

E2

Cuando se trata de diseñar y seleccionar mobiliario urbano fijo para el centro histórico, es importante considerar utilizar materiales duraderos y de calidad, como lograr una integración armoniosa con el entorno.

Es fundamental elegir mobiliarios que

E3

Pues una condición importantísima la flexibilidad del mobiliario, su adaptabilidad, porque el mobiliario urbano se tiene que adaptar a diferentes usos y necesidades. Por ejemplo, podemos elegir bancos modulares que se puedan reconfigurar según las

E4

Yo creo que la ergonomía y el confort, al seleccionar el mobiliario para nuestro centro histórico nos debemos asegurar que este sea cómodo y funcional para todos. Por ejemplo, al elegir bancos, es necesario considerar la altura, el respaldo y la forma del

En cuanto a la accesibilidad, debemos asegurarnos de que todos puedan usar el mobiliario, sin importar su edad o habilidades físicas. Esto implica tener en cuenta la altura adecuada de los asientos, añadir elementos táctiles para personas con discapacidad visual.

También debemos asegurarnos de que el mobiliario sea duradero y resistente al clima y al uso constante. Los materiales deben ser de buena calidad y requerir poco mantenimiento.

sean resistentes y perduren a lo largo del tiempo y fáciles de mantener.

La integración con el entorno es otra consideración esencial. El mobiliario urbano debe complementar la estética del centro histórico, evitando contrastes bruscos o elementos que desentonen. Por ejemplo, podemos seleccionar bancos o farolas que se asemejen a los diseños tradicionales.

actividades o eventos que se realicen en el centro. Esto permitiría aprovechar el espacio de manera más eficiente y brindar opciones versátiles a los visitantes. De la misma forma, es importante considerar la durabilidad de los materiales utilizados en el mobiliario urbano. Optar por materiales de alta calidad y resistencia asegura una mayor vida útil y reduce la necesidad de reemplazos frecuentes.

asiento para brindar una experiencia confortable a los visitantes. Además, se debe tener en cuenta la accesibilidad para personas con movilidad reducida, asegurando que el mobiliario sea inclusivo y fácil de utilizar para todos. Por otro lado, la iluminación adecuada también juega un papel fundamental en la valorización del centro en la noche.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Mobiliario urbano

Pregunta: 38. ¿Cuál es la participación de los comerciantes y residentes del centro histórico en la instalación y gestión de los mobiliarios móviles?

E1	E2	E3	E4
<p>Bueno, ellos son los que desde su posición validan los planes y las intervenciones y quienes usan el espacio público, vivir de cierta forma 24 horas o de forma temporal... hay que considerar sus necesidades y sus opiniones definitivamente.</p>	<p>Una forma es a través de la creación de comités o consejos conformados por representantes de los comerciantes, residentes y otras partes interesadas. Estos comités pueden tener la responsabilidad de tomar decisiones conjuntas, brindar recomendaciones y supervisar el uso y mantenimiento de los mobiliarios móviles. Por</p>	<p>Los comerciantes y residentes pueden desempeñar un papel activo en la promoción de los mobiliarios móviles al informar a los visitantes y turistas sobre su existencia y beneficios. Pueden compartir información en sus establecimientos, redes sociales o participar en eventos comunitarios para destacar la</p>	<p>Los comerciantes y residentes pueden participar en reuniones y talleres de planificación donde se discutan los diseños propuestos y se compartan ideas. Pueden ofrecer por ejemplo sugerencias basadas en su experiencia diaria y conocimiento del área, aportando información</p>

ejemplo, se pueden organizar reuniones periódicas donde se discutan los aspectos relacionados con los mobiliarios, como su ubicación, diseño, actividades a desarrollar en torno a ellos, y cualquier otra consideración relevante. Los comerciantes y residentes pueden aportar sus opiniones y sugerencias, garantizando así que los mobiliarios móviles se ajusten a las necesidades y preferencias de la comunidad.

importancia de utilizar y disfrutar de estos espacios.

Además, pueden ser responsables de reportar cualquier daño o problema, y colaborar en la organización de actividades o eventos que fomenten su uso activo.

valiosa sobre las demandas y preferencias de la comunidad. Por ejemplo, los comerciantes pueden proporcionar información sobre la ubicación óptima de los mobiliarios móviles en relación con las zonas de mayor afluencia de clientes o sugerir la inclusión de características específicas, como áreas de descanso, sombra o espacios para exhibir productos.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Mobiliario urbano

Pregunta: 39. ¿Existen iniciativas o políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales en el centro histórico?

E1

Si claro, existen políticas. Por ejemplo, existe un permiso especial que se otorga en acontecimientos especiales para la instalación de mobiliario temporal durante eventos culturales o festividades en el centro histórico.

E2

Si, está por ejemplo el hecho de que el mobiliario temporal utilizado en eventos especiales suele ser diseñado de manera modular y desmontable para facilitar su instalación y retirada. Esto permite que los espacios públicos vuelvan a su estado original.

E3

Claro que sí. En muchos centros históricos, incluido el centro histórico de Trujillo, existen iniciativas y políticas específicas para la implementación de mobiliario temporal en eventos especiales o actividades culturales.

E4

Si, existen iniciativas permiten adaptar el espacio urbano a las necesidades de cada evento, brindando comodidad y promoviendo la participación de los visitantes.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Mobiliario urbano

Pregunta: 40. ¿Cómo se asegura la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Se tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida?

E1

Desde el punto de vista normativo si está considerado, pero en el momento de elaborar los proyectos que contemplan el mobiliario urbano no están debidamente implementados este tipo de criterios, es decir en nuestro centro histórico falta un trabajo específico en este tema de mobiliario, falta interés profesional para que los expedientes que se realicen en los espacios públicos y

E2

Aunque se reconoce la importancia de la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico, existen desafíos y limitaciones en cuanto a la consideración de las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad

E3

Lamentablemente, la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano en el centro histórico a menudo no considera adecuadamente las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida, en realidad es bastante mediocre. Y esto es porque existen limitaciones y falta de compromiso

E4

No se tiene en cuenta como se debería. en el centro histórico de Trujillo no se toman en serio la inclusión y accesibilidad en el diseño y ubicación del mobiliario urbano, salvo por algunos parámetros normativos. Pero en general no se tiene en consideración

mobiliarios tengan reducida. por parte de las el diseño
en cuenta este Algunos autoridades y universal.
componente. aspectos responsables de la
negativos que planificación
pueden surgir urbana para
son por abordar este tema
ejemplo las de manera
barreras físicas efectiva.
y la falta de
conciencia y
sensibilización.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Mobiliario urbano

Pregunta: 41. ¿Cuál es la relación entre los mobiliarios y la promoción del arte y la cultura en el centro histórico?

E1

Bueno, se tiene museos y edificaciones que ya contienen espacios para esto, sin embargo, para la promoción itinerante dentro del espacio público para este tipo de actividades el mobiliario no cuenta con una condición específica para ese uso. En la actualidad es inexistente salvo algunas señalizaciones de calles que existen. No más.

E2

Si te refieres al centro histórico de nuestra ciudad, la promoción del arte quizá pueda estar en algunos elementos como esculturas que se pueden usar como mobiliarios a la vez, pero fuera de eso no existe una verdadera promoción del arte.

E3

No, no hay, no existe, no se ha tomado en consideración, es muy lamentable, pero son los hechos, el mobiliario de nuestra ciudad no promociona el arte ni la cultura, porque tener una tipología arquitectónica no es promocionarla exactamente.

E4

Los mobiliarios urbanos desempeñan un papel crucial en la promoción del arte y la cultura. Estos elementos no solo brindan comodidad y funcionalidad, sino que también se convierten en plataformas para la expresión artística y la difusión de la cultura local.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Mobiliario urbano

Pregunta: 42. ¿Cuáles son las perspectivas futuras en términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico? ¿Qué innovaciones podrían mejorar su funcionalidad y estética?

E1	E2	E3	E4
<p>La tecnología no tiene límite, se puede colocar tecnología de punta con sensores de movimiento dentro del centro histórico y no caería contra la condición de imagen del elemento, ni contra la condición de uso, mis perspectivas son bastante interesantes, pero depende valorar las condicionantes del mobiliario que se necesita.</p> <p>Por ejemplo, en Fráncfort hay postes de material removible en la base para que los perros hagan sus</p>	<p>En términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico, por lo menos mis perspectivas futuras son emocionantes. Se espera que se desarrollen innovaciones que mejoren tanto la funcionalidad como la estética de estos elementos</p>	<p>En términos de diseño y tecnología aplicada al mobiliario urbano en el centro histórico, hay varias perspectivas futuras. Por ejemplo, podríamos ver la incorporación de bancos con paneles solares integrados, lo que permitiría cargar dispositivos electrónicos mientras te relajas. Además,</p>	<p>En cuanto a la innovación en el mobiliario urbano del centro histórico, podríamos imaginar la instalación de bancos interactivos equipados con pantallas táctiles. Estas pantallas podrían mostrar información sobre los sitios históricos</p>

necesidades y que no la hagan en cualquier lado, es decir la inducen, eso es tecnología.

Otro ejemplo son sensores que levantan big data en la ciudad para determinar las personas que transitan para luego utilizarla en los paneles que se pueden crear.

esenciales. Por ejemplo, se podrían incorporar materiales más sostenibles y resistentes para garantizar la durabilidad del mobiliario. Además, la integración de la tecnología podría ofrecer características como carga inalámbrica, puertos USB y conectividad Wi-Fi, lo que permitiría a los usuarios estar conectados y disfrutar de una experiencia más cómoda en el espacio público.

podríamos tener sistemas de iluminación inteligente que se ajusten automáticamente según la luz natural o cambien de color para crear ambientes vibrantes durante festivales y eventos especiales.

cercanos, proporcionar mapas interactivos o incluso permitir a los visitantes dejar mensajes y comentarios. Sería como tener una guía turística virtual al alcance de tu mano mientras disfrutas de un descanso en el centro histórico.

Respuestas de los entrevistados

Categoría: Espacio público

Subcategoría: Mobiliario urbano

PREGUNTA: 43. ¿Qué mobiliario específico recomendaría desde su experiencia para promover la movilidad urbana sostenible y espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo?

E1	E2	E3	E4
<p>La instalación de bancas inteligentes con tecnología de big data sería una recomendación desde el punto de vista de la movilidad urbana sostenible y el aprovechamiento de la información para el ambiente urbano monumental de Trujillo. Estas bancas no solo proporcionarían un espacio público cómodo, sino que también generarían datos que ayuden a</p>	<p>Desde mi experiencia como especialista en centros históricos, recomendaría la instalación de bicicletas compartidas y estaciones de carga para vehículos eléctricos en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Estas opciones de movilidad sostenible fomentan la reducción de</p>	<p>Recomendaría la instalación de bancas artísticas y culturales que promuevan la movilidad urbana sostenible y la creación de espacios públicos articulados en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo. Estas bancas podrían tener diseños únicos y creativos que reflejen la identidad cultural de Trujillo y sean atractivas para</p>	<p>Bancas accesibles, estas bancas estarían diseñadas pensando en las necesidades de las personas con discapacidades y movilidad reducida. Se aseguraría que sean fácilmente accesibles físicamente, con rampas o plataformas de acceso para permitir el ingreso seguro</p>

mejorar la movilidad y a tomar decisiones informadas para beneficio de la comunidad.

emisiones de carbono y promueven un estilo de vida más activo y saludable.

Además, sería beneficioso colocar bancos y áreas de descanso estratégicamente en los espacios públicos para crear un entorno amigable y acogedor, invitando a los transeúntes a disfrutar del entorno histórico mientras descansan o socializan.




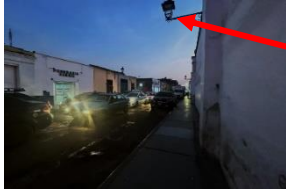

los residentes y visitantes.

Las bancas podrían estar inspiradas en elementos históricos o representaciones culturales de la región, como la arquitectura colonial, las tradiciones folclóricas o las manifestaciones artísticas locales. Podrían incluir detalles artísticos, como grabados o mosaicos, que cuenten historias y transmitan la riqueza cultural de la ciudad.



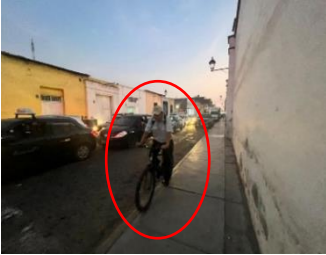



de sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad.




Además, se utilizarían materiales seguros y cómodos, como superficies antideslizantes para brindar una experiencia agradable a todos los usuarios.





Anexo 21 – Fichas de observación desarrolladas

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.					Universidad César Vallejo	
FICHA N°01	FECHA	16/06/2023	HORA	2:12pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Accesibilidad vial urbana)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	Constructo N° 1 Registrar los diferentes tipos de barreras urbanas que se encuentran en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como barreras físicas (muros, vallas, zonas de construcción, veredas sin rampas, veredas en mal estado, ausencia de señalización táctil, visual y podo táctil.), barreras de infraestructura (ausencia de paraderos, de estacionamientos, de espacios de descanso y de iluminación) y barreras naturales (Calles irregulares, vías muy inclinadas).					
	OBSERVACIONES:					
	<u>Barreras físicas</u> - Veredas sin rampa y en mal estado - Ausencia de señalización táctil en todas las calles del área de estudio. - Carencia de señalización podotáctil en todas las calles del centro histórico, salvo las cuadras 5, 6, 7, 8 y 9 del jr. Pizarro) - Zonas de construcción			<u>Barreras de infraestructura</u> - Carencia de paraderos en la Av. España (del lado que limita con el casco histórico) - Carencia de estacionamientos - Carencia de una correcta iluminación (farolas y luminarias urbanas se encontraban sin encender en la noche. <u>Barreras naturales</u> - x		
IMÁGENES REFERENCIALES	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center; margin: 5px;">  Carencia de paraderos (Av. España cuadra 27) </div> <div style="text-align: center; margin: 5px;">  Carencia de estacionamientos (Jr. Bolívar cuadra 9) </div> <div style="text-align: center; margin: 5px;">  Zona de construcción (Jr. Pizarro cuadra 2) </div> <div style="text-align: center; margin: 5px;">  Farolas apagadas en la noche </div> <div style="text-align: center; margin: 5px;">  Carencia de una correcta iluminación (Jr. Ayacucho cuadra 8) </div> <div style="text-align: center; margin: 5px;">  Veredas sin rampa Intersección Jr. Zepita y Junín </div> </div>					
CONCLUSIONES	<p>Se concluye que la presencia de barreras físicas, como veredas en mal estado y la falta de rampas, junto con la ausencia de señalización táctil y podotáctil, dificultan la movilidad de personas con discapacidades físicas y visuales, generando limitaciones en su autonomía y seguridad.</p> <p>La carencia de infraestructura adecuada, como paraderos y estacionamientos, afecta la accesibilidad y comodidad de las personas que utilizan tanto el transporte público como el transporte privado.</p> <p>Estas barreras representan obstáculos para una movilidad inclusiva, cómoda y segura en el área de estudio.</p>					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.					 Universidad César Vallejo  Escuela de Posgrado	
FICHA N°02	FECHA	16/06/2023	HORA	4:27pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Accesibilidad vial urbana)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Construido N° 2					
	Registrar cómo las diversas barreras afectan la movilidad de las personas y el flujo de tráfico. <ul style="list-style-type: none"> - Se observa que las barreras físicas, como las veredas sin rampas, en mal estado y las vías sin señalización táctil o podo táctil, generan molestias y frustraciones en el desplazamiento de las personas con movilidad reducida. - Se observa dificultad en el caminar y utilizar sillas de ruedas cuando estas personas se encuentran con veredas deterioradas y sin rampas adecuadas. - Se observa que la falta de paraderos y estacionamientos adecuados complica el desplazamiento de las personas. - Se observa que la ausencia de paraderos claros genera caos y confusión en las personas al intentar utilizar el transporte público. - Se observa que la escasez de espacios de estacionamiento provoca que los conductores circulen en busca de lugares libres, congestionando el tráfico y generando inconvenientes. - Se observa que la falta de una correcta iluminación constituye un verdadero problema. Caminar por calles oscuras y plazas poco iluminadas genera incomodidad y crea un ambiente inseguro. - Se observa sensación de miedo en los transeúntes al movilizarse por el área de estudio. 					
IMÁGENES REFERENCIALES						
	CONCLUSIONES Se concluye que la falta de accesibilidad, infraestructura adecuada, señalización clara y condiciones de seguridad influyen en la experiencia de movilidad de las personas. Estas limitaciones afectan principalmente a personas con movilidad reducida, pero también tienen un impacto en la comodidad y seguridad de todos los transeúntes					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.					 Universidad César Vallejo	 Escuela de Posgrado
FICHA N°03	FECHA	17/06/2023	HORA	5:47pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Tipos de transporte)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Construido N° 3 Identificar los diferentes tipos de transporte activo y pasivo que se están utilizando en el ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, conducir un vehículo privado, etc.					
	<u>Transporte activo</u> Se observó personas movilizándose: - A pie - En bicicleta (en vías peatonales o vías vehiculares)			<u>Transporte pasivo</u> Se observó personas movilizándose: - En transporte público (en los límites del casco histórico) - En vehículos privados		
IMÁGENES REFERENCIALES			Persona transportándose en bicicleta por la vereda. (Jr. Avacucho cuadra 8)			
						
			Personas transportándose en vehículos motorizados privados (Jr. Gamarra cuadra 5)			
			Personas transportándose en vehículos motorizados públicos (Av. España cuadra 27)			
CONCLUSIONES	Se concluye que el transporte activo, tanto a pie como en bicicleta, se caracteriza por una mayor interacción directa con el entorno y con otras personas. En contraste, el transporte pasivo, ya sea en transporte público o en vehículos privados, implica una mayor separación del entorno y una menor interacción directa con otras personas.					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.						
FICHA N°04	FECHA	17/06/2023	HORA	11:52pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Tipos de transporte)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Constructo N° 4					
	Identificar las características físicas de las personas observadas, como edad, género y condición física para analizar las preferencias y patrones de sus usos del transporte activo y pasivo.					
<p><u>Personas usando transporte pasivo</u></p> <p>Privado:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se observa usando transporte pasivo privado generalmente a personas en un rango de edad de entre 30 y 50 años. - Se observa usando transporte pasivo privado generalmente a personas de sexo masculino <p>Público:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se observa usando transporte pasivo público generalmente a personas en un rango de edad entre 15 a 29 años. <p><u>Personas usando transporte activo</u></p> <p>A pie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se observa a personas transportándose a pie generalmente a personas en un rango de edad de 30 a 50 años - Se observa a personas transportándose a pie generalmente a personas de sexo femenino <p>En bicicleta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se observa a personas transportándose en bicicleta generalmente a personas en un rango de edad de 40 a 60 años - Se observa a personas transportándose en bicicleta generalmente a personas de sexo masculino. - Se observa a pocas personas con alguna discapacidad física transportándose de forma activa. 						
IMÁGENES REFERENCIALES						
	<p>Persona en silla de ruedas movilizándose por la vía peatonal (Jr. Pizarro cuadra 9)</p>			<p>Personas transportándose de forma pasiva (Intersección Av. España cuadra 8 y Jr. Junín cuadra 1)</p>		
CONCLUSIONES	Se concluye de lo observado que las preferencias de pueden variar entre los diferentes modos de transporte pasivo y activo. Estos contrastes demuestran la importancia de considerar las experiencias y perspectivas individuales en la planificación de sistemas de transporte inclusivos y accesibles para diversas poblaciones.					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.					 Universidad César Vallejo	 Escuela de Posgrado
FICHA N°05	FECHA	17/06/2023	HORA	2:47pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Tipos de transporte)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Constructo N° 5 Registrar las interacciones sociales que ocurren durante el uso del transporte en el ambiente urbano monumental de Trujillo, como conversaciones entre peatones, ciclistas o usuarios del transporte público y considerar cómo el uso del transporte activo o pasivo puede promover o inhibir estas interacciones sociales.					
	<u>Transporte activo</u> - Se observa que los peatones que caminan tienden a interactuar más con su entorno y con otros peatones. Existen intercambios breves, como sonrisas, saludos o incluso pequeñas charlas mientras esperan en un semáforo o cruzan una calle. - Sin embargo, en áreas urbanas muy concurridas, especialmente durante las horas pico, se observa que los peatones están más centrados en sus destinos y menos propensos a interactuar socialmente. - Se observa que los ciclistas comparten el espacio con vehículos motorizados agresivos y que sus interacciones sociales son bajas entre ciclistas y otros usuarios de la vía. <u>Transporte activo</u> - Se observa que los usuarios del transporte público interactúan durante el viaje. Hay conversaciones casuales, intercambio de información e incluso debates amistosos sobre temas diversos. - También se observa que existen momentos de silencio y falta de interacción, especialmente cuando los pasajeros están ocupados con dispositivos electrónicos y prefieren mantener su privacidad. - Se observa que los pasajeros que viajan en transporte privado mantienen conversaciones durante el trayecto. Se establecen charlas casuales y discusiones más profundas, dependiendo de la relación y la dinámica entre los pasajeros. - Se observa que durante el tráfico o al detenerse en semáforos existe interacciones breves entre los conductores.					
IMÁGENES REFERENCIALES						
	Persona en bicicleta sin interacción social (Intersección entre Jr. Junín y Av. España)			Interacción social entre peatones (Jr. Pizarro cuadra 5)		
CONCLUSIONES	El tipo de transporte utilizado tiene un impacto en las interacciones sociales durante el viaje. El transporte activo, como caminar, fomenta interacciones sociales entre peatones; sin embargo, los ciclistas experimentan una menor interacción social, especialmente cuando comparten el espacio con vehículos motorizados agresivos. Esto puede deberse a preocupaciones por la seguridad y la falta de infraestructura adecuada para ciclistas, mientras que el transporte pasivo, como el transporte público, brinda más oportunidades para interactuar con otro usuario, y el transporte privado ofrece privacidad y la posibilidad de interacciones más íntimas entre los ocupantes del vehículo, aunque las interacciones con otros usuarios de la vía son más limitadas.					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.						
FICHA N°06	FECHA	17/06/2023	HORA	5:33pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Espacios recreativos)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Construido N° 6					
	Señalar cómo se distribuyen los espacios públicos recreativos en el ambiente urbano monumental de Trujillo, segregándolos en espacios recreativos activos y pasivos, incluyendo la disposición de áreas verdes, zonas de juego, áreas para deportes, zonas de descanso, entre otros elementos.					
						
<ul style="list-style-type: none"> - Se observa que todas las áreas recreacionales del ambiente urbano monumental de Trujillo son pasivas. - Se observa que solo existen zonas de descanso y contemplación más no zonas de deporte o juego. - Se observa que 5 de 13 áreas recreacionales son atrios de iglesias y se encuentran enrejadas - Se observa que, así como las anteriormente mencionadas, la plazuela Bolívar y el paseo las letras también se encuentran enrejados. - Solo la plaza Mayor, la plazuela El Recreo, la Plaza la Merced, la Plazuela Iquitos y el paseo peatonal de Pizarro son los únicos espacios recreativos que no se encuentran enrejados. 						
IMÁGENES REFERENCIALES						
CONCLUSIONES	<p>Se concluye que, las áreas recreacionales en el ambiente urbano monumental de Trujillo se caracterizan por ser completamente pasivas, con un enfoque en el descanso y la contemplación en lugar de actividades deportivas o de juego.</p> <p>La presencia de enrejados en algunas áreas recreacionales, especialmente en los atrios de iglesias y otros lugares como la plazuela Bolívar y el paseo las letras, puede limitar la accesibilidad y la interacción de los visitantes con estos espacios.</p>					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.					 Universidad César Vallejo	 Escuela de Posgrado
FICHA N°07	FECHA	18/06/2023	HORA	8:27pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Espacios recreativos)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Constructo N° 7 Indicar las actividades y eventos que se llevan a cabo en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, como conciertos, ferias, festivales, clases de ejercicio al aire libre, actividades deportivas, eventos comunitarios, etc.					
	<ul style="list-style-type: none"> - Se observa una manifestación pública donde un grupo de personas buscaba reunir a más simpatizantes para levantarse contra un régimen y gobierno en particular. - Se observa una interpretación artística musical callejera en un espacio público (Plaza La Merced) 					
IMÁGENES REFERENCIALES						
CONCLUSIONES	Estos resultados destacan la diversidad de actividades y eventos que tienen lugar en los espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo. Mientras que la manifestación pública refleja una acción de protesta y búsqueda de cambio político, la interpretación artística musical callejera añade un elemento cultural y de entretenimiento a través de la música en un contexto callejero. Estas actividades contribuyen a la vida comunitaria y enriquecen la experiencia de las personas en estos espacios públicos.					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.						
FICHA N°08	FECHA	18/06/2023	HORA	11:07pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Espacios recreativos)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Constructo N° 8					
	Indicar los diferentes atractivos estéticos del espacio público recreativo del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la presencia de elementos de diseño paisajístico, como plantas, flores, árboles, arte público, murales, esculturas, etc.					
<ul style="list-style-type: none"> - En la plaza mayor se observa una la presencia de árboles, arbustos, césped, flores, esculturas. - En el paseo peatonal de Pizarro se observan jardineras pequeñas, en las antiguas piletas se observan diseños paisajísticos con troncos, arena de colores y árboles de pequeño tamaño. - En la plaza Bolívar se observan árboles y césped limitados totalmente por una reja. - En la plazuela recreo se observan árboles, banquetas de concreto, flores y césped, vidrios en los pisos donde no se puede visualizar el interior por la humedad debajo de él, también se puede apreciar una pileta grande. - En el paseo las letras se observa árboles y césped limitados totalmente por una reja. - En la plaza La Merced se observa un busto, árboles y pequeñas áreas de césped. - En la plazuela Iquitos no se observan árboles, pero si se observan pequeñas áreas de vegetación y una escultura al centro. - En los atrios de las iglesias anteriormente mencionadas en la ficha de observación N°6 se observan árboles, flores y césped. - En la plazuela Iquitos se observan árboles limitados por unas pequeñas áreas de césped. 						
IMÁGENES REFERENCIALES	 <p style="text-align: center;">Árboles, césped, flores, escultura – Plaza de armas</p>		 <p style="text-align: center;">Tratamiento paisajístico a una ex pileta (Plantas, tronco, piedras, arena) . Paseo peatonal jr. Pizarro.</p>			
					 <p style="text-align: center;">Árboles, césped, pileta – Plazuela recreo</p>	
	CONCLUSIONES					
	estas observaciones revelan una variedad de elementos paisajísticos en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo. La presencia de árboles, arbustos, césped, flores y esculturas contribuye a la estética y el atractivo de estos espacios. Sin embargo, se observa la presencia de rejas que pueden generar una sensación de restricción y limitación en el acceso a las áreas verdes.					

FICHA DE OBSERVACIÓN						
TÍTULO: Componentes del Plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de de Trujillo, 2023.					 Universidad César Vallejo	 Escuela de Posgrado
FICHA N°09	FECHA	18/06/2023	HORA	2:11pm	OBSERVADOR	Alison Samanta Rojas Toledo
CATEGORÍA (Movilidad urbana sostenible) - SUCATEGORÍA (Espacios recreativos)	UBICACIÓN:		Ambiente urbano monumental de la ciudad de Trujillo			
	OBSERVACIONES:					
	Construido N° 9					
	<p>Indicar el estado de mantenimiento y limpieza de los diferentes espacios públicos recreativos del ambiente urbano monumental de Trujillo, incluyendo la limpieza de basura y el mantenimiento de áreas verdes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se observa que el estado de mantenimiento de la plaza se encuentra en óptimas condiciones, con mobiliario y vías bien conservadas. - Se observa que el estado de mantenimiento de la plazuela El Recreo es regular. Los jardines y áreas verdes están bien cuidados, pero algunos mobiliarios como bancos presentan pequeños desperfectos. Se mantiene un ambiente medianamente limpio - Se observa que el estado de mantenimiento de la plaza Bolívar es deficiente, tiene áreas verdes descuidadas y necesitan atención. Además, se observa acumulación de residuos en ciertas áreas. - El estado de mantenimiento de los atrios de las iglesias en general son muy buenos, los mobiliarios quizá presentan pequeños desperfectos, pero las áreas verdes se encuentran bastante conservadas y no se percibe basura en el área. - El estado de mantenimiento del paseo peatonal del Jr. Pizarro es regular, ya que existen puntos donde hay acumulación de basura y algunos mobiliarios y áreas de descanso presentan desperfectos o necesitan reparación. - El estado de mantenimiento del paseo Las Letras es bueno, Las áreas verdes están adecuadamente cuidados y no se observó basura en los alrededores. 					
IMÁGENES REFERENCIALES						
	Plazuela Bolívar (Restos de basura)			Paseo Las Letras – (Buen estado de conservación y mantenimiento)		
CONCLUSIONES	Se puede concluir que existen contrastes en el estado de mantenimiento y limpieza de los espacios públicos del centro histórico de Trujillo. Mientras que algunos lugares se encuentran en óptimas condiciones y son bien cuidados, otros muestran deficiencias en el mantenimiento y limpieza, lo que puede afectar la experiencia de los visitantes y residentes.					



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, TORRES VANEGAS MAGDIEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "Componentes del plan de movilidad urbana sostenible en los espacios públicos del ambiente urbano monumental de Trujillo, 2023.", cuyo autor es ROJAS TOLEDO ALISON SAMANTA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

TRUJILLO, 27 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
TORRES VANEGAS MAGDIEL CARNET EXT.: 000857681 ORCID: 0000-0002-7913-214X	Firmado electrónicamente por: MGTORRESV el 03- 08-2023 09:48:46

Código documento Trilce: TRI - 0623865