



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Red peatonal: el deterioro de las calles y la peatonalización del
Cercado de Lima, Lima, 2022.

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Arquitecto**

AUTORES:

Quispe Pereda, Cristel Liliana (orcid.org/0000-0003-4995-9637)

Rodriguez Aguilar, Frank Kenedy (orcid.org/0000-0001-5628-1153)

ASESORES:

Dr. Peña Corahua, Julio Daniel (orcid.org/0000-0002-9967-128X)

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

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Enfoque de género, inclusión social y diversidad cultural

LIMA – PERÚ

2022

DEDICATORIA

Cristel: Dedico este trabajo a mis padres: Haydeè Pereda y Angel Quispe por ser un ejemplo de superación en mi vida y a mis hermanos Fressia y Rodrigo por su paciencia y apoyo en esta etapa profesional. Ellos son los que me motivan hacer las cosas con esfuerzo y dedicación para cumplir cada meta que me proponga.

Frank: A mi madre Eva Aguilar, quien se preocupó siempre por mí y me dio su apoyo incondicional, a mi padre José Rodríguez, quien me alentó a no rendirme y seguir luchándola hasta el final y a mis hermanos J. Fernando y T. Ximena quienes confiaron en mí en todo momento. Ellos son los que me motivaron y me dieron las fuerzas de seguir adelante.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a Dios por permitirnos cumplir una de las metas de nuestra vida.

De igual manera, a nuestras familias por brindarnos todo su apoyo y confianza en estos años de carrera universitaria

Así mismo agradecemos a nuestros asesores, el Dr. Henry Lazarte Reátegui y el Dr. Julio Peña Corahua quienes nos guiaron y brindaron sus conocimientos para el desarrollo de nuestra investigación es esto este tiempo.

ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE DE CONTENIDO	vi
ÍNDICE DE IMÁGENES	v
ÍNDICE DE TABLAS	vii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	12
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	12
3.2. Categorías, sub categorías y matriz de categorización.....	12
3.3. Escenario de estudio.....	13
3.4. Participantes.....	13
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	14
3.6. Procedimiento	16
3.7. Rigor científico	16
3.8. Método de análisis.....	16
3.9. Aspectos éticos.....	17
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	18
V. CONCLUSIÓN	29
VI. RECOMENDACIONES	30
REFERENCIA	31
ANEXOS	36

ÍNDICE DE IMÁGENES

Figura 1.....	42
<i>Orden de pensamiento (Espiral OP).....</i>	<i>42</i>
Figura 2.....	43
<i>Método dialogo debate.....</i>	<i>43</i>
Figura 3.....	49
<i>Mapa semántico de códigos.....</i>	<i>49</i>
Figura 4.....	50
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-01.....</i>	<i>50</i>
Figura 5.....	51
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-02.....</i>	<i>51</i>
Figura 6.....	52
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-03.....</i>	<i>52</i>
Figura 7.....	53
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-04.....</i>	<i>53</i>
Figura 8.....	54
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-05.....</i>	<i>54</i>
Figura 9.....	55
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-06.....</i>	<i>55</i>
Figura 10.....	56
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-07.....</i>	<i>56</i>
Figura 11.....	57
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-08.....</i>	<i>57</i>
Figura 12.....	58
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-09.....</i>	<i>58</i>
Figura 13.....	59
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-10.....</i>	<i>59</i>
Figura 14.....	60
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-11.....</i>	<i>60</i>
Figura 15.....	61
<i>Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-12.....</i>	<i>61</i>
Figura 16.....	62
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-13.....</i>	<i>62</i>
Figura 17.....	63
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-14.....</i>	<i>63</i>
Figura 18.....	64
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-15.....</i>	<i>64</i>

Figura 19.....	65
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-16</i>	65
Figura 20.....	66
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-17</i>	66
Figura 21.....	67
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-18</i>	67
Figura 22.....	68
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-19</i>	68
Figura 23.....	69
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-20</i>	69
Figura 24.....	70
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-21</i>	70
Figura 25.....	71
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-22</i>	71
Figura 26.....	72
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-23</i>	72
Figura 27.....	73
<i>Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-24</i>	73
Figura 28.....	74
<i>Ficha cartográfica del estado de las calles</i>	74
Figura 29.....	75
<i>Ficha de cartográfica de movilidad peatonal</i>	75
Figura 30.....	87
<i>Evidencia de entrevista a especialistas multidisciplinares</i>	87
Figura 31.....	112
<i>Estructura de carta de presentación para validez de juicio de expertos</i>	112
Figura 32.....	113
<i>Certificado de validez de contenido de los instrumentos N.º 1</i>	113
Figura 33.....	114
<i>Certificado de validez de contenido de los instrumentos N.º 2</i>	114
Figura 34.....	115
<i>Certificado de validez de contenido de los instrumentos N.º 3</i>	115

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	15
Ficha técnica del instrumento de las categorías de investigación	15
Tabla 2	15
Ficha técnica del instrumento de la categoría 1: Deterioro de las calles	15
Tabla 3	16
Ficha técnica del instrumento de la categoría 2: Peatonalización	16
Tabla 4	44
Matriz de categorización	44
Tabla 6	46
Resultado de tablas de códigos y documentos primarios	46
Tabla 7	47
Tabla de criterios de saturación	47
Tabla 8	76
Tabla de lista de especialistas entrevistados	76
Tabla 9	77
Entrevista a Ruth Luna Cruz	77
Tabla 10	79
Entrevista con Vilma, Amaya Gutiérrez	79
Tabla 11	82
Entrevista con Horacio, Cornejo Rosales	82
Tabla 12	84
Entrevista con Mariana Evelyn Birche	84
Tabla 13	90
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 1	90
Tabla 14	91
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 2	91
Tabla 15	92
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 3	92
Tabla 16	93
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 4	93
Tabla 18	96
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 6	96
Tabla 19	97
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 7	97

Tabla 20.....	98
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 8	98
Tabla 21	99
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 9	99
Tabla 22.....	100
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 10.....	100
Tabla 23.....	101
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 11	101
Tabla 24.....	102
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 12.....	102
Tabla 25.....	103
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 13.....	103
Tabla 26.....	104
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 14.....	104
Tabla 27.....	106
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 15.....	106
Tabla 28.....	107
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 16.....	107
Tabla 29.....	108
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 17.....	108
Tabla 30.....	109
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 18.....	109
Tabla 31.....	110
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 19.....	110
Tabla 32.....	111
Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 20.....	111

RESUMEN

Ante la importancia de acceder a los espacios públicos sin limitaciones para las personas y pese a los esfuerzos para cumplir con la Agenda 2030 de la ONU, se realizó como objeto de estudio *“determinar como el deterioro de las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022”* en base a la estrategia del orden de pensamiento, así como el método del dialogo debate y alineándose al ODS 11.7.

La metodología fue de tipo sustantivo descriptivo, diseño fenomenológico, nivel descriptivo causal, enfoque cualitativo y método hermenéutico. Los participantes fueron 20 usuarios del sector a criterio del investigador, empleando entrevistas semiestructuradas, fichas de observación y cartografías, en la cual estos instrumentos fueron validados por tres de nuestros especialistas multidisciplinares reclutados para nuestra entrevista.

Se codificó fichas de observación y entrevistas a través del software de análisis cualitativo ATLAS.ti9, obteniendo códigos claves, teniendo como resultado que el mal estado de la imagen urbana genera en las personas sensaciones de inseguridad, lo cual hace que opten por otros accesos; concluyendo que el deterioro de las calles influye en el recorrido de las personas, pero también podemos mencionar que si dentro de estas hay una actividad que lo atraiga, se accederá sin importar como se encuentre el estado infraestructural del entorno, donde fácilmente se puede romper la continuidad vial dentro de una zona por decisión y presencia de personas, comenzando a perder el significado de ciudades y espacios inclusivos.

Palabras Claves: Deterioro, peatonalización, imagen urbana, sensaciones, calle.

ABSTRACT

Given the importance of accessing public spaces without limitations for people and despite the efforts to comply with the UN 2030 Agenda, the object of study was to "determine how the deterioration of the streets influences pedestrianization in the sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022" based on the strategy of the order of thought, as well as the method of dialogue and debate and aligning with SDG 11.7.

The methodology was descriptive substantive type, phenomenological design, causal descriptive level, qualitative approach and hermeneutic method. The participants were 20 users of the sector at the discretion of the researcher, using semi-structured interviews, observation sheets and cartographies, in which these instruments were validated by three of our multidisciplinary specialists recruited for our interview.

Observation and interview records were coded through the ATLAS.ti9 qualitative analysis software, obtaining key codes, with the result that the poor state of the urban image generates feelings of insecurity in people, which makes them opt for other accesses; concluding that the deterioration of the streets influences the path of people, but we can also mention that if within these there is an activity that attracts it, it will be accessed regardless of the infrastructural state of the environment, where the road continuity within an area can easily be broken by the decision and presence of people, beginning to lose the meaning of inclusive cities and spaces.

Keywords: Deterioration, pedestrianization, urban image, sensations, street.

I. INTRODUCCIÓN

Actualmente, el desplazamiento peatonal es inseguro por falta de espacios públicos en donde las condiciones de infraestructura no permiten que los peatones transiten con normalidad por una falta de planificación, mantenimiento y regulación por parte de los gobiernos de las ciudades responsables. Según Escalante (2022) las calles peatonales no tienen un mantenimiento regular, no se diseñan y restauran de acuerdo con los criterios relacionados con la identificación del lugar, conducen la decadencia de la imagen de la ciudad y la destrucción del espacio público

El deterioro de la calle está compuesto por varios elementos como el mal estado infraestructural que pueda presentar su entorno debido a la apropiación del espacio por los residentes o comerciantes, generando así una contaminación visual. Según Mireku et al. (2021) mencionan que la presencia de objetos distractores, tierras desoladas, estructuras abandonadas, sitios con acumulación de desechos y edificios degradados llevan a un deterioro de las calles en términos de belleza física y funcionalidad.

La peatonalización es una herramienta urbana para organizar espacios en donde todos los peatones puedan usar con normalidad, sin ningún obstáculo que pueda generarle problemas como la accesibilidad y transmitir una percepción de miedo emocional debido al entorno o los hábitos ciudadanos que se pueda percibir en la zona. En cuanto, Hend (2019) expresa que la peatonalización tiene la finalidad de originar la movilidad de los peatones, seguridad e interacción para todos los ciudadanos dentro de un barrio, aumentando la habitabilidad en la ciudad por percibir una buena calidad del espacio público para sus habitantes.

En un contexto global, Marroquín y Puentes (2020) expresan que, las ciudades de todo el mundo han dado mayor importancia al tráfico de vehicular, lo que ha resultado una disminución rápida y constante del número de peatones. Sin embargo, uno de los objetivos de desarrollo económico y cultural de las ciudades es aumentar la actividad peatonal. Al mismo tiempo, temas como la contaminación del aire y el tráfico vehicular han despertado el interés en nuevos anteproyectos de transpirabilidad y al aumento de la actividad peatonal, especialmente en los países más desarrollados.

En un contexto nacional, Del Aguila y Saavedra (2019) señala que, en la ciudad de Lima, las personas tienen una accesibilidad y movilidad muy limitada, incluso en áreas donde se han considerado pautas de diseño peatonal. Asimismo, en los cruces no se respeta el uso del espacio debido a la interrupción de peatones en las pistas y automóviles en los pasos peatonales por mal estado del pavimento o el ancho reducido de las vías, etc.

En un contexto local, podemos apreciar el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima contiene un nivel de deterioro considerable, la cual se ve reflejado en sus calles deterioradas, así como la infraestructura que lo rodea y la apropiación del espacio, generando el poco flujo de peatonalización, teniendo en cuenta que dicho sector pertenece a la zona histórica de Lima y su recorrido se ve interrumpida debido a estos elementos en deterioro originado por residentes y comerciantes, de manera que, esto trae como resultado una sensación de temor e inseguridad y convirtiendo así algunas calles en zonas desoladas.

Por lo tanto, la investigación plantea como problema general, ¿De qué manera el deterioro las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?, en segunda instancia tenemos como problemas específicos, ¿De qué manera la contaminación visual influye en el estado emocional en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?, ¿De qué manera el estado infraestructural influye en la accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?, ¿De qué manera la apropiación del espacio influye en el hábito cultural en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?.

Así mismo, tenemos como justificación, al sector de Santa Clara en Barrios Altos, la cual no presenta una continuidad peatonal, pese a que está dentro del área de Lima histórica, donde las obras públicas con respecto a la peatonalización se centran más en la plaza de armas y su periferia, dejando de lado al sector estudiado sabiendo que pertenece a Lima histórica, por ende los residentes se apropian del suelo para fines comerciales o su beneficio provocando un deterioro en las calles y la poca peatonalización. Por lo tanto, la investigación tiene como finalidad analizar el deterioro de las calles, que actualmente cuenta con pistas, fachadas, alumbrado

y cables aéreos en malas condiciones, influyendo en la peatonalización de las personas, haciendo que estas opten por tomar otros caminos para transitar debido a la percepción de lo que visualizan. Por ello, se busca lograr que tanto las personas como entidades públicas puedan llegar a generar conciencia y embellecer la imagen del entorno en las calles del sector Santa Clara, ya que actualmente no se encuentra en buenas condiciones y esto pueda producir a que las personas no se sientan seguras al transitar. En tal sentido, la investigación aportará con una información actualizada para los ciudadanos, entidades o futuras investigaciones sobre como el deterioro de las calles afecta en la peatonalización de las personas, porque se recopilará entrevistas, fichas de observación, así como una cartografía caminable del lugar. Igualmente, el beneficio de la investigación es concientizar sobre el cuidado y mantenimiento de las calles, asimismo diferenciar entre opiniones y experiencias de las personas al transitar. En ese mismo contexto, los beneficiarios serán la misma población que residen en el sitio de estudio, así como personas externas que por algún motivo transitan por la zona y también para estudiantes que estén investigando temas relacionados.

Es así como, la investigación plantea como objetivo general, determinar como el deterioro las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022. En segunda instancia, tenemos como objetivos específicos, describir como la contaminación visual influye en el estado emocional en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022; describir como el estado infraestructural influye en la accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022; describir como la apropiación del espacio influye en hábito ciudadano en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

Hernández (2020) analiza como los efectos de la segregación y fragmentación urbana (diferencias y desigualdades de clases sociales) provocan el desinterés por los espacios públicos y esta se relacionan con otros aspectos como la inseguridad, la poca movilidad peatonal, generado a raíz de proyectos de renovación urbana y la identidad comunitaria. También describe sobre los cambios infraestructurales que ha tenido la zona de la Colonia de Independencia en la ciudad Monterrey, afectando la imagen urbana, percepción de las calles y la ocupación, así como también a la sociedad que las componen y cómo se relacionan con los espacios urbanos. En este caso, la zona de la colonia es considerada un espacio en disputa porque está considerada como reserva y en cualquier momento puede ser utilizada para otros fines, como por ejemplo inmobiliarias. Por otra parte, Vargas (2021) analiza la recuperación de las áreas públicas en la zona de Callao monumental, ya que dicho lugar era conocido por sus calles peligrosas y en mal estado, donde las personas no podían caminar con tranquilidad porque podían sufrir asaltos o asesinatos. La investigación consta en como el deterioro de sus calles y la inseguridad tiene un cambio por la misma población, en la que los mismos vecinos recuperaron sus calles a través del arte en sus paredes, así como galerías en las viviendas o casonas para así atraer el turismo. Otro punto importante es que los turistas se sientan seguros mientras transitan por el Callao monumental, así como los residentes también se encuentren seguros en su zona mientras vean transitar una gran cantidad de personas y adicional a ello también influye la buena imagen de su entorno. Ante ello, como postura podemos decir que, es que a veces la desigualdad o las clases sociales pueden llegar al punto de dividirse como sociedad y viéndose afectado el entorno urbano, ya que habría un desinterés por los mismos residentes donde el afectado sería el espacio público y podría verse un entorno deteriorado o inseguro, por otra parte, es la misma sociedad quien puede recuperar o mejorar el aspecto de su entorno porque en ellos está la decisión de cómo quieren que sea la imagen de su barrio, puesto que las entidades no prestan apoyo y por ende los residentes optan por mejorar sus fachadas o calles haciéndolas más atractivas asimismo la implementación de negocios provoca una mayor seguridad y más atracción de personas externas.

Pretell (2016) señala que la presencia de comercio dentro del centro histórico de Trujillo ha llevado a un cambio de zonificación por los mismos residentes para su propio beneficio dentro de las edificaciones históricas que de por sí presentan un desgaste infraestructural por el tiempo de existencia y puede ser un peligro en la seguridad para la persona que ocupa el lugar, tanto así como las personas que acceden a ella, produciendo un alto flujo peatonal y vehicular generando conflictos en la movilidad urbana para cualquier persona que quiera acceder por las calles del centro histórico de Trujillo por la presencia de contaminación ambiental y pérdida del espacio público, generando a la persona un desinterés patrimonial en el lugar, en donde esto es producto de una inadecuada planificación y orientación de las actividades urbanas en el centro histórico. Por otro lado, Ciritci y Yücel (2021) mencionan que muchas ciudades históricas del mundo están siendo amenazadas por el desastre natural y afectando directamente al peatón que se traslada a pie, en donde estas ciudades han realizado la planificación de accesibilidad peatonal para que el ciudadano se relacione con el entorno histórico sin considerar que puede verse afectada en su seguridad, limitándose a caminar y rompiendo con la continuidad peatonal. Esto lleva a la evaluación de los componentes no estructurales de los edificios históricos de la calle Cezayir, Estambul, en donde pueden desplomarse ante un fenómeno natural (terremoto) y afectar en la seguridad del ciudadano, llevando a la persona a que transite por otras calles más adecuadas ante su seguridad, indicando que toda propuesta dentro de un centro histórico debe ser estudiada ante la presencia de riesgo de desastre natural por la presencia de inmueble históricos para que el ciudadano pueda utilizar el espacio público sin preocupaciones. Ante ello, como postura podemos decir que, las calles pueden presentar un alto nivel de deterioro en su infraestructura, pero no es motivo para cerrar el acceso total de una calle a la persona, impidiendo la utilización de los espacios públicos, el comercio e interacción social, es por ello que el mantenimiento y reparación de las edificaciones históricas debe ser responsabilidad total del estado para prevalecer la calidad de vida y conservación del valor patrimonial en el lugar, así como delimitar una zonificación adecuada para el desplazamiento del comercio dentro de una ciudad histórica e impidiendo la congestión vehicular y peatonal.

Casas (2017) describe la realidad sobre desarrollo de la ciudad de Huancayo, ya que los dirigentes no toman en consideración las opiniones, percepciones o experiencias de las personas que viven en el lugar y muchas veces el futuro de la ciudad, dependen de las entidades municipales, cuyas consecuencias muestran que las intervenciones urbanas son el resultado de decisiones arbitrarias y visiones sesgadas que afectan al espacio público y al transitar de las personas. Con relación a esto, también comenta que las ideas, pensamientos o experiencias de las personas pueden contribuir a mejorar los espacios públicos, porque al considerar esto, las personas pueden sentirse más cómodas de caminar, ya que el diseño y distribución del espacio o la infraestructura estaría a gusto de las necesidades de los habitantes. Por otro lado, Peña (2020) nos menciona las percepciones que transmiten las calles del centro de Cusco y de sus alrededores hacia las personas y su transitar con normalidad, teniendo en cuenta la concentración de actividades, servicios, y la infraestructura de la zona. La cual el autor busca factores más importantes que generan a caminar por las calles, en donde resulto que las personas no dependen de la infraestructura de su entorno para poder transitar, y como ejemplo menciona que pueden existir calles en un estado considerado que puede incentivar a ser transitada como puede haber calles con buena infraestructura, pero con poco flujo peatonal, esto depende más que nada del interés y comodidad de la persona en el espacio, así como actividades y a la dinámica del entorno. Como postura de lo presentado, podemos decir que un espacio público puede ser accesible y transitable no solo dependiendo de la infraestructura, sino que también se debe tener en consideración las ideas o pensamientos de los residentes que puedan contribuir a la planificación de un buen espacio público, ya que los municipios mayormente colocan área verde y pavimentos en buen estado en donde al poco tiempo iría perdiendo un interés de caminar continuamente porque no habría un motivo más para ser transitada. Por ello es que se debe tener en consideración a los residentes con sus ideas o experiencias en donde puedan convertir un espacio público en un lugar atractivo y más transitable.

Luna (2021) analiza la cantidad de viviendas de uso mixto, que son vivienda y depósitos comerciales en el distrito de Barrios Altos, en donde la autora tuvo como resultado que la mayoría de las viviendas en la zona cuentan con depósitos comerciales, trayendo consigo el deterioro de las pistas y veredas a causa de camiones de carga que entran y salen, asimismo las fachadas deterioradas y el cableado provocan una contaminación de suelo y visual generando la poca accesibilidad de vehículos y personas así como la inseguridad siendo finalmente que barrios altos tenga una imagen de mal estado. Por otra parte, Mehta (2019) analiza un barrio llamado Ludlow, la cual contiene calles con viviendas comerciales producto de una planificación y diseño siendo estas de fácil acceso, seguras y cómodas enfocadas en atraer a personas externas y turista, ya que, así como existen calles no reguladas y sin restricciones, hay calles que son contrarrestadas por el comercio vecinal, siendo de la calle un espacio más seguro y limpio donde se está presente la economía e interacción social; en este sentido la autora hace énfasis sobre el papel de la calle como un espacio público ordinario en la creación de oportunidades para el bienestar social a través de los negocios comerciales. Ante ello, como postura podemos decir que, el uso mixto de las viviendas juega un rol importante en la calle, siempre y cuando se tengan una planificación y diseño, para hacerlas comerciales, de manera que la calle tenga otra imagen y sea más seguro, con una mejor accesibilidad y atraiga personas de afuera, de esta manera también se vendrían beneficiados los mismos dueños de las viviendas.

Gibberd (2017) expresa que el comercio informal en las ciudades produce mayor diversidad en actividades económicas, mejorado el sistema de transporte público por la atracción que genera al ciudadano y socializando dentro de los espacios públicos, convirtiéndose en un conector vial beneficiando a las economías locales por la densidad peatonal que puede presentar, cabe relatar que también impacta de manera negativa en la contaminación, produciendo molestias a los residentes de manera directa en su salud, pero esto es generado por la falta de apoyo de las autoridades y el interés de incluir este tipo de comercio en las propuestas de planificación urbana, a pesar de contribuir con la economía social y generar empleo. En cambio, Mzamo (2018) menciona que una ciudad considerada atractiva puede causar un deteriorado urbano en Mthatha por un mal manejo y la

falta de orientación con relación al comercio turístico, convirtiéndose en un sector informal generando un paisaje sobrecargado y aumentando la contaminación visual para atraer al turista, invadiendo las propiedades como atractivo turístico y convirtiéndose en punto de refugios para los delincuentes por la falta de control en estas propiedades, presentando molestias, amenazas y crímenes para los mismos residentes por razones de salud y seguridad; en donde autor propone que una regeneración urbana que mejore el desarrollo económico local para que haya un orden con el comercio que realicen. Ante ello, como postura podemos decir que, cada ciudad al presentar su planificación urbana debe de considerar el uso de suelo o actividades que se pueda desarrollar a futuro y se debe de tomar en consideración el comercio informal que haya como parte de la planificación, porque si se deja de lado se generaría desigualdad y exclusión socioeconómica dentro de una ciudad, desequilibrando el orden y el control que debe tener el estado.

Como bases teóricas tenemos la definición conceptual del tema de la investigación red peatonal, en donde Hernández et al. (2013) menciona que, es el más cercano a los humanos y, por lo tanto, se conecta a otras redes de mayor escala, como redes de bicicletas, transporte público, espacios públicos, etc., porque todos somos peatones. Por ello, es importante evaluar las propiedades físicas de la red para caminar que incentiva a las personas a utilizar, evaluando que sea segura, cómoda y despejada. Alcalde (2020) es importante analizar el flujo peatonal en espacios públicos donde la cantidad de personas que pueden transitar podría comprometer su integridad física si la infraestructura o los espacios peatonales no están diseñados para acomodar dicho flujo. Por lo tanto, es necesario comprender cómo se comportan las personas en estos espacios y encontrar soluciones para mejorar las condiciones en ellos.

Como definición conceptual de la categoría, deterioro de las calles, Cardozo et al. (2020) comenta que el deterioro del espacio público que se aprecia es elevado ya que se observa aceras mal acondicionadas, sardineles rotos y avenidas con poca vegetación, que también llevan a una devaluación de la imagen de la ciudad. Por otra parte, Damián (2021) expresa que un gran número de comerciantes informales, desarrollan sus actividades sin ningún control debido a las limitadas acciones o la intención de la ciudad de reclamar este espacio, lo que genera efectos

negativos en la interacción social y la imagen urbana como la contaminación, tráfico vehicular, inseguridad y deterioro de los espacios públicos. Por lo tanto, el deterioro de la calle viene a ser la degradación de la imagen urbana provocada por elementos que están en pésimas condiciones así mismo estas provocan una contaminación visual ya que al no recibir un mantenimiento adecuado estas tienden a degradarse dando un aspecto inseguro de la zona.

Con relación a las subcategorías de la categoría mencionada son contaminación visual, estado infraestructural y apropiación del espacio, en la cual Arias (2020) presenta diversos temas relevantes en su investigación, donde menciona que los espacios públicos al presentar un nivel de deterioro, esta se aprecia en las casas cercanas a las calles y pueden estar marcadas con grafitis o el desgaste de la misma, así como la presencia de elementos aéreos que sobrecargan la imagen del espacio. También menciona que el riesgo o inquietudes urbanas en las infraestructuras que se puede presentar en una calle se convierte en un espacio en desuso por el ciudadano, atrayendo a las personas con conductas delincuenciales o con alguna adicción en estas calles desoladas. En cuanto la gestión de inseguridad expresa que es primordial en una ciudad y al no desarrollarse como tal, declina el control y el orden que debe prevalecer, generando caos como actividades informales en los espacios públicos, impidiendo el libre desplazamiento del peatón e interacción social dentro de la calle.

Teoría general: El desorden

Núñez et al. (2012) señala que los disturbios físicos en un área urbana pueden fomentar el abandono de los espacios públicos y con ello aumentar el malestar social que provoca la desorientación a la persona en el espacio urbano y aumentaría el temor a la delincuencia.

En cuanto la categoría, peatonalización, Villanueva (2011) expresa que, la peatonalización se puede comprender como una herramienta esencial para un proceso de revitalización urbana, generando conexiones en la creación de un sentido, identidad y atractivo en el espacio público, fomentando el cuidado, respeto y conservación del sitio, llevando un flujo constante de personas en las calles de accesos y prevaleciendo la importancia del peatón ante los vehículos en la ciudad.

Por ende, los peatones se relacionan con el hecho de que las calles de los centros urbanos estén cerradas a los vehículos, así mismo las calles y zonas peatonales pueden definirse como espacios exclusivamente para peatones, formados por calles que antiguamente estaban abiertas a todo tipo de vehículos.

Con relación a las sub categorías de la categoría peatonalización son el estado emocional, poca accesibilidad y habito ciudadano, en la cual Hussein (2018) menciona que, la peatonalización genera beneficios en la salud pública, como realizar el desplazamiento y se relaciona con el espacio, convirtiéndose en un desplazamiento activo y atractivo, también menciona que genera más accesibilidad, disminuye el tráfico y los accidentes con relación al transporte vehicular y peatonal. Por último, también ayuda a fomentar en el lado económico por pequeños comercios que se forman, generando la atracción, intercambio cultural y turismo, convirtiéndose en espacios urbanos sostenibles y adecuados para enmendar la calidad de vida de los habitantes en los espacios públicos.

Teoría general: Entornos de movilidad peatonal

Valenzuela y Talavera (2015) indica que, el entorno urbano juega un papel importante en el flujo de peatones porque la presencia o carencia de ciertos componentes en la calle, así como sus características físicas, pueden facilitar o dificultar el movimiento peatonal. En este concepto, el término "entorno peatonal" se refiere a un ambiente peatonal basado en la presencia de elementos que promueven el movimiento de las personas.

En el marco conceptual presentamos las siguientes palabras que están presente en la investigación con sus respectivos conceptos.

Fragmentación urbana

Molano (2021) menciona que la fragmentación como concepto general es el acto de dividir o reducir una jerarquía de una unidad a una parte más pequeña (p. 15).

Miedo al delito

Valverde (2018) señala que el miedo al delito, además de los efectos psicológicos que lo acompañan, tiene consecuencias tanto a nivel conductual como social (p.14).

Contaminación visual

Lam (2019) manifiesta que la contaminación visual es el tipo de deterioro que empieza por afectar o perturbar el efecto visual de un lugar o destruir la belleza de un área o paisaje, llegando incluso a afectar la salud humana o el área en la que se produce (p.42).

Temor

Chumbe (2021) se pronuncia que la palabra temor, este hace alusión al miedo paralizante que es incontrolable y puede devenir de un terror o pánico de algún suceso (p.20).

Urban mobility

Meza et al. (2020) points out that urban mobility describes the movement of people within the city and is related to specific urban activities and land use (p. 3).

Urban Walkability

Pàramo y Burbano (2019) indicates that the urban walk leads to walking through the city where it promotes social, recreational and consumer encounters through which a cultural experience of appropriation of the urban environment is acquired (p, 2).

Continuidad espacial

Peña (2020) indica que una continuidad del espacio urbano promueve la riqueza sensorial, el diseño amigable, la conectividad física, la vitalidad, habitabilidad, socialización y otros aspectos espirituales que presenta lugar (p. 4).

Road deterioration

Curcio et al. (2018) indicates that the deterioration of the road space affects the quality of life and hinders the mobility of people in the place, which generates displacement towards other less vulnerable and marginal urban areas (p. 4).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación fue sustantivo descriptivo, con el fin de atender a las interrogantes de los problemas planteados, en donde se detectó y se describió las características que presenta cada unidad de estudio para luego ser explicadas como esto puede afectar en el caminar de la persona.

El diseño de la investigación fue fenomenológico, porque se desarrolló bajo un enfoque cualitativo y busca saber las experiencias de los entrevistados para interpretar, describir y entender cómo se siente al presenciar el problema cuando se desplaza en las calles.

La investigación correspondió a un nivel descripción causal, en relación con la parte descriptiva se trató de recoger información de forma independiente para cada categoría con relación a sus subcategorías. Desde el punto de vista causal, se buscó determinar el efecto que una categoría tiene sobre otra y luego, mediante las técnicas de observación e interpretación de los autores, estimar el nivel de relación causal que ocasiona.

Se consideró a la investigación desde un enfoque cualitativo, ya que tiene un alcance descriptivo e interpretativo mediante las características que presenta el problema provocado por los elementos en deterioro que puede albergar una calle y como afecta al peatón al desplazarse, ayudando a entender como este problema es percibido por otros ciudadanos.

Se llevó a cabo el análisis del enfoque cualitativo se utilizó el método hermenéutico, puesto que se llega a interpretar y sacar conclusiones acerca del problema de estudio, con relación a los recursos por medio de la observación, también se utilizó el software Atlas.ti9 donde se adjunta datos de textos, audios, imágenes o videos con el propósito de organizar y administrar su material de forma sistemática permitiendo enfocarse en la investigación de manera directa.

3.2. Categorías, sub categorías y matriz de categorización

Según Estupiñán (2021) indica que principalmente las viviendas en mal estado, la falta de infraestructura y equipamientos llevan consigo al deterioro de la imagen de

la ciudad. Estos factores no contribuyen a mantener un área saludable, segura y la falta de interacción social entre los residentes.

Según Maldonado (2019) menciona que la peatonalidad trae muchos beneficios sociales y económicos, como promover la interacción social y la comunicación; al caminar brinda a los peatones la oportunidad de conocer sobre las culturas y tradiciones, y en cierta medida aumenta el sentido de pertenencia y seguridad debido a la continuidad de las actividades

En cuanto a la definición operacional, se elaboró fichas de observación, cartografías y entrevista semiestructurada a especialistas profesionales de distintos campos académicos para cada categoría. La categoría de estudio 1, deterioro de las calles, completa de tres sub categorías: contaminación visual, estado infraestructural y apropiación del espacio, en cuanto la categoría de estudio 2, la peatonalización, completa también tres subcategorías: estado emocional, poca accesibilidad y hábito ciudadano (Ver anexo tabla 4).

3.3. Escenario de estudio

El sector de estudio, está ubicado en el sector Santa Clara, que pertenece a la zona Barrios Altos del Cercado de Lima. La zona alberga varias infraestructuras de la época colonial. Este sector está constituido de 12 calles: Av. Abancay, Jirón (Jr.) Junín, Jr. Maynas, Jr. Amazonas, Jr. Ancash, Jr. Ayacucho, Jr. Andahuaylas, Jr. Paruro, Jr. Huanta, Jr. Cangallo, Jr. Jauja y Jr. Huánuco.

3.4. Participantes

Con relación al enfoque de investigación cualitativa desarrollada se ha estimado de manera conveniente la participación de una población opcional por conveniencia puesto que es un muestreo no probabilístico, teniendo presente:

- 4 especialistas
- 20 encuestados a elección por los investigadores
- 12 fichas de observación

Se seleccionó un grupo de personas como muestra de manera no probabilística en donde el investigador toma la decisión de seleccionar a la muestra,

para que aporten sus experiencias, teniendo presente las características para la selección de los participantes.

Hernández y Mendoza (2018) nos informa que para cada tipo de muestra en estudio cualitativo tiene un rango mínimo de participantes de acuerdo al diseño de la investigación que el investigador este abordando. En este caso se realizó el diseño de investigación fenomenológico donde se estima que los participantes será como mínimo 10 personas.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica de observación

Instrumento 1: Fichas de observación

La técnica de observación permite la visualización directa del campo de investigación, donde se puede recolectar información sobre el problema que se está investigando, como el uso, calidad y estado actual del espacio público seleccionado; además esta se complementa con fotografías como recolector de información he interpretación de la misma (Ver anexo figura 4 - 27).

Instrumento 2: Cartografía

La cartografía se encarga del estudio, confección, redacción, composición y edición de los mapas, así mismo para el estudio por medio de mapas como método de representaciones de la realidad del problema estudiado vinculando directamente el estudio del flujo de las personas que se observa en la zona (Anexo figura 28-29)

Técnica de entrevista

Instrumento 3: Entrevista semiestructurada

Es un método en el que los participantes contribuyen activamente con información a través del diálogo, en donde los especialistas aporten datos para generar una retroalimentación que profundice el análisis necesario para la investigación y en cuanto a los participantes se obtuvo respuestas mediante sus experiencias vividas en el lugar de estudio (Ver anexos figura 30 - 33).

Tabla 1

Ficha técnica del instrumento de las categorías de investigación

Técnica	Tipo	Instrumento	Dirigida
Entrevista	• Semiestructurada	• Guía de preguntas	• Especialistas nacionales e internacionales • Grupo de participantes señalados
Observación	• Fichas de observación • Fichas de cartografía		• Las unidades de estudios (las calles)

Nota: Realizado por los autores.

Instrumento de medición para categoría 1 “Deterioro de las calles”

Se realiza fichas de observación donde se tuvo en cuenta los puntos claves del fenómeno de la categoría 1 donde presenta las subcategorías que son: se contaminación visual, estado de infraestructural y apropiación del espacio y tendrá que ser preciso para obtener imágenes que aporten y potencien la investigación.

Tabla 2

Ficha técnica del instrumento de la categoría 1: Deterioro de las calles

Nombre del instrumento	Ficha de observación
Autores	Quispe Pereda Cristel – Rodríguez Aguilar Frank
Año	2022
Objetivo	Determinar la categoría deterioro de las calles
Lugar	Sector Santa Clara Barrios Altos – Cercado de Lima
Tamaño de estudio	Las doce calles que componen el sector Santa Clara
Tiempo de administración	Estudiar todas las unidades de estudio planteados
Normas de aplicación	Tomar fotografías, bitácora de observación

Nota: Realizado por los autores.

Instrumento de medición para categoría 2 “Peatonalización”

Se realiza fichas de observación, cartografías y mapeos, donde se tuvo en cuenta los puntos claves del fenómeno de la categoría 2 donde presenta las subcategorías que son: miedo emocional, poca accesibilidad y conducta ciudadana y tendrá que ser preciso para obtener imágenes que aporten en la investigación.

Tabla 3

Ficha técnica del instrumento de la categoría 2: Peatonalización

Nombre del instrumento	Ficha de observación
Autores	Quispe Pereda Cristel – Rodríguez Aguilar Frank
Año	2022
Objetivo	Determinar el problema de la peatonalización
Lugar	Sector Santa Clara, Barrios Altos – Cercado de Lima
Tamaño de estudio	Las doce calles que componen el sector Santa Clara
Tiempo de administración	1 a 2 horas (mañana, tarde y noche)
Normas de aplicación	Tomar fotografías, cartografías y mapeos

Nota: Realizado por los autores.

3.6. Procedimiento

Se realizó el primer paso la revisión de los instrumentos mencionados, así mismo se coordina con el asesor de la investigación para la revisión del mismo y de los especialistas para el rigor científicos de los instrumentos aplicados.

Los instrumentos de la técnica de observación se realizaron evidenciando el problema de estudio en la zona desde las 8:00am hasta las 18:00pm. y el instrumento de entrevista se procedió de forma física a los participantes que se encuentran en la zona de estudio y de manera virtual a los especialistas.

3.7. Rigor científico

Se dio el rigor científico a través de diferentes estándares, el propósito es asegurar la sostenibilidad del trabajo de investigación y adaptarse a los principios básicos de consistencia interna, para lo cual se consideran estándares de credibilidad, transferibilidad, dependencia y verificabilidad.

3.8. Método de análisis

Se analizó los datos de la ficha de observación a través de una descripción de acuerdo a la fotografía tomada sobre el fenómeno y la realización de las cartografías identificando los problemas observados. En cuanto al instrumento de la entrevista en físico y de manera virtual por medio del Google Meet se realizó a través del programa estadístico ATLAS TI 9 para los resultados de codificación.

3.9. Aspectos éticos

La investigación respetó las leyes y normas institucionales, por lo que la información obtenida a través de tesis, revistas y artículos, se empleó la técnica del parafraseo y finalmente la aplicación de las normas APA 7.^a edición. Por otra parte, para la realización de las entrevistas a los residentes de la zona de estudio se respetó la decisión de sí participar o no y en algunos casos el uso de su identidad, a su vez se le informó previamente sobre el tema de estudio y se respetaron sus respuestas.

Así mismo, para las entrevistas a los especialistas se respetó la decisión de si querían prender su cámara o no, ya que fueron entrevistas de manera virtual, a su vez se respetó las ideas, pensamiento u opiniones en sus respuestas de acuerdo a nuestro tema de investigación. Finalmente, a todas las personas entrevistadas se le trató con mucho respeto y educación.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

RESULTADOS

Por medio de las fichas de observación se pudo evidenciar que el deterioro de las calles está presente en toda la zona de estudio que está compuesta de 13 calles, remarcando que la presencia de veredas con rajaduras, pistas con huecos, en otras palabras, se observa el mal estado infraestructural de acceso vial tanto para el peatón y para el transporte motorizado, así como también casonas a punto de colapsar, esta información se recopiló acercándose a la zona de manera frecuente para observar todas las calles y esta se ve reflejada en las fichas con su respectiva descripción (Ver anexo figura 4 - 15). Así mismo con la categoría de peatonalización se detectó que las personas no acceden con facilidad por la presencia de comerciantes ambulatorios, así mismo se observó el poco flujo de personas en otras calles convirtiéndose en zonas desoladas provocando temor en ellas, finalmente hay una alta demanda de movilidad y congestión vehicular en ciertas calles generando dificultades al transitar al peatón, cabe recalcar que los residentes se apropian de calles, convirtiéndolas en estacionamiento o beneficio propio Toda esta información recopilada de cada calle se llevó a cabo por medio del proceso de ciudad 24 horas, en donde esta ocasión por prevención ante un acto delictivo se estuvo presente en la zona de estudio desde las 8:00am hasta las 6:00 pm (Ver anexo figura 16 - 27).

Por otra parte, se realizó fichas de cartografía para poder observar el flujo peatonal, donde se detectó que la continuidad de ello se pierde en algunas calles. A pesar de que todas las calles presentan deterioro, existe una alta demanda peatonal por la presencia de comercio, convertido algunas calles desoladas y generando una falta de continuidad peatonal (Ver anexo figura 28, 29).

Por otra parte, se realizó entrevistas semiestructuradas de 6 preguntas a especialistas multidisciplinarios por medio de la plataforma del Google Meet obteniendo opiniones importantes con relación al tema, de parte de la Arq. Ruth, Luna Cruz (Ver anexo tabla 9), la Dra. Arq. urbanista María Evelyn Birche (Ver anexo 12), la Dra. Arq. Vilma, Amaya Gutiérrez (Ver anexo tabla 10) y el Mg. Arq. Horacio, Cornejo Rosales (Ver anexo tabla 11). Así también, se llevó a cabo las

entrevistas de 6 preguntas semiestructuradas a los residentes y comerciantes del sector Santa Clara de manera presencial teniendo presente la estructura de la entrevista (Ver anexo página 89) siendo 20 personas entrevistadas de acuerdo a los criterios de elección de los investigadores, respondiendo a través de sus experiencias y sucesos ocurridos en la zona con relación a las preguntas (Ver anexos tabla 13 - 32).

Interpretación mapa semántico del Atlas ti

De acuerdo al análisis (Ver anexo tabla 6 y 7, figura 3), resaltan los códigos asociados al deterioro de la calle y a la peatonalización donde se vincula con la red peatonal.

Como primer código se identificó el deterioro de la calle, donde los datos recogidos basándose en investigaciones, entrevistas y fichas de observación presentan sub términos que conforman parte de esta, comenzando por la identificación de un problema originado por el comercio informal en la cual afecta el estado infraestructural de las calles como desgaste y rajaduras de pistas, veredas y fachadas, donde la falta de apoyo municipal y de una organización vecinal es evidente haciendo que las personas se sientan vulnerables a hechos delictivos, asimismo la necesidad económica de las personas implica apropiarse del espacio público para el comercio ambulatorio en la cual esta sería el motivo de una contaminación ambiental en las calles

En cuanto a la categoría de la peatonalización, esta comprende la poca accesibilidad en algunas de sus calles, influyendo en el estado emocional del peatón y en otras una aglomeración de personas debido al comercio, así como a la movilidad de transportes motorizados la cual puede llegar a producir accidentes de tránsito, ante ello se ve reflejado un desinterés municipal influenciando en el hábito de los ciudadanos en cuanto al uso de las calles.

DISCUSIÓN

En este capítulo se realizaron los resultados convenientes obtenidos en nuestra zona de estudio, comparando con otras investigaciones relacionadas con el tema, de tal forma que todos los resultados presentan importancia y validez para responder a todos los objetivos.

Según lo mencionado tenemos el objetivo de estudio determinar como el deterioro de las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima. Entonces, como descripción e interpretación de los resultados, mencionamos que esta situación de movilización peatonal dentro de una ciudad es primordial, tomamos como punto de partida en una entrevista realizada a la Arq. Luna Ruth (2022) indica que cuando un espacio tiene calidad las personas van a querer estar ahí y si también hay presencia de actividades sociales dentro del lugar será más atractivo para el ciudadano. Esto se puede apreciar en la ficha cartográfica de peatonalización (Anexo 64) donde el jirón Áncash presenta una gran cantidad de flujo peatonal causado por las actividades del comercio informal, pero esta va descendiendo durando el recorrido de este jirón presenciando espacios deteriorados durante su trayecto. Esta observación se puede afirmar por medio la opinión del comerciante bajo el seudónimo de Carlos (2022) que las calles que interceptan el jirón Ancash como los cruces con el jirón Huánuco y Maynas son muy peligrosas, es por eso que las personas evitan caminar por esas calles. Aparte de esta opinión, la mayoría de los encuestados mencionan que en las horas de la noche es mejor evitar transitar por las calles que interceptan el jirón Amazona, jirón Ancash y jirón Junín por la falta de alumbrado y presencia de entidades de seguridad. Por ello estas calles se ha ido bajando la densidad del flujo peatonal, convirtiéndose en espacios desolados y difícil de caminar si uno transita solo, considerando que cada vez estos espacios presentan un déficit en su imagen urbana, así como la obstrucción del paseo peatonal por la mala infraestructura vial que presentan y esto se puede apreciar en las láminas N.º (08 al 12) al evidenciar el mal estado de las infraestructuras viales, así como las fachadas de las viviendas que no se conservan en buen estado, ello podemos contrastarlo con la opinión de la Dra. Birche Mariana (2022) donde menciona que las personas se basan en criterios de seguridad o atraktividad que genere tranquilidad para elegir un camino

o sendero peatonal y esto también se puede realizar mediante aplicaciones de celular que recomienda a las personas donde transitar sin estar presente en el lugar. Por otra parte, la percepción que pueden tener las personas flotantes a comparación de los residentes en el lugar es importante, de esta manera, como nos comenta el Mg. Cornejo Horacio (2022) que de joven al residir en el barrio Monserrat considerado peligroso y con una alta presencia de contaminación ambiental causado por los autos, presentaba un ambiente agradable por la buena comunicación ciudadana entre los vecinos. Precisamente esta actitud se ha visto reflejada en las respuestas de los comerciantes por medio de la entrevista semiestructurada al responder que la presencia de residuos sólidos no es constante por la decisión de ellos mismos por querer cuidar el sitio y preservar el orden en su área venta para que los reguladores de la municipalidad no los retire de manera frecuente. Todo ello es demostrado en la ficha de observación N.º 5 donde el jirón Ayacucho al estar más cerca del congreso de la república, esta es conservada por los mismos comerciantes para que los autos con rumbo al congreso puedan transitar con normalidad y estas personas no se vean afectados ni retirados de su zona de venta. También es necesario resaltar que las personas recorren algunas calles dentro de la zona de estudio por la presencia de comercio, generando una alta demanda de peatonalización en el lugar sin importar que sea un comercio informal, esto se puede evidenciar en las láminas N.º 3 y 6 donde el jirón Amazonas y Andahuaylas presenta una aglomeración de personas por la presencia de comercio informal generando un conflicto de movilidad urbana dentro de cada calle llegando a ocasionar algún accidente. Esto se ve evidenciado en la opinión del residente bajo el seudónimo de Martín (2022) quien menciona que hay trasportes pesados en estas calles estrechas y que las cargas en algunas ocasiones se caen porque el transporte hace una mala maniobra o por el mal estado de las pistas. De tal forma nos comenta la Dra. Amaya Vilma (2022) que la presencia del ambulante en las vías públicas de forma arbitraria obliga al peatón a invadir la pista vehicular, poniendo en riesgo la seguridad de los peatones. Finalmente, la Arq. Luna Ruth (2022) comenta que uno de los motivos que provoca el deterioro de las calles, son los elementos de las viviendas que se están degradando actualmente e incluso las propiedades de valor monumental, ya que son convertidos como depósitos y

almacenes, complementando la actividad comercial que presenta la zona y causando un deterioro en la calidad del espacio público poniendo en riesgo la pérdida de patrimonios en Barrios Altos. Esto se puede evidenciar en la lámina N.º 17, donde las propiedades dentro del jirón Ayacucho son depósitos para el rápido acceso a los materiales de venta informal que se presenta a su alrededor. También los residentes encuestados comentan que hay una falta de apoyo por parte del gobierno, al menos el actual gobierno y la municipalidad no están realizando ningún proyecto para mejorar las calles en comparación de las propuestas y ejecución de obras dentro del casco histórico; el sector presenta pistas que tienen años deterioradas y solo se ha intervenido en espacios públicos como plazas que para acceder a estos espacios es complicado su trascurso. Precisamente esta mención se evidencia en las láminas N.º 2 y 7 donde para acceder a la plazuela Buena Muerte ubicada en las intercepciones del jirón Ancash y jirón Paruro presenta unos separadores peatonales de concreto incentivando la peatonalización, pero esto no se replicó en otras calles. Desde esta posición el Mg. Cornejo Horacio (2022) expresa que para peatonalizar se tiene que presenciar una alta demanda mensurada efectiva de personas que vayan a usar la calle, de lo contrario no es posible ejecutar estos proyectos de peatonalización. De esta forma la Dra. Amaya (2022) expresa que las calles al convertirse únicamente peatonales, en las mañanas se puede circular libremente y en las tardes los restaurantes abrirían sus puertas generando un ambiente agradable donde se atraerá turistas; a pesar de que es difícil acostumbrar a los residentes a no transitar con sus vehículos, poco a poco se puede adaptar el concepto de idea cultural convirtiendo sus viviendas en puesto de comercio, empoderando a la zona de manera económica donde el gobierno puede presenciar este cambio de manera potencial y empezar a cuidarlo más, a raíz de esto habría más movilidad y presencia policial donde el índice de delincuencia llega a baja porque es una zona peatonal convirtiéndose más segura y agradable para el transitar de todos los ciudadanos.

De esta manera se obtiene como hipótesis que el deterioro de las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima, a raíz de factores como el mal estado del espacio vial y de las viviendas, generando puntos vulnerables, llevando al peatón a buscar otras vías de acceso

originando que algunas calles sean desoladas. Por lo tanto, esto se comprueba en antecedentes como Hernández (2020) en su tesis de maestría *“Segregación socio espacial y fragmentación urbana en Monterrey, Nuevo León. La colonia Independencia como espacio en disputa”*. Donde menciona que los efectos de la segregación y fragmentación urbana desde el punto de vista de diferencias y desigualdades de clases sociales provocan el desinterés por los espacios públicos y se relacionan con otros aspectos como la inseguridad, así como la poca movilidad peatonal y por consecuente generan cambios infraestructurales afectando así la imagen urbana, la percepción y la ocupación de las calles, así como también a la sociedad que las componen y la relación con los espacios urbanos. Por otra parte, un comentario diferente es la de Vargas (2021) en su tesis de licenciado *“Gentrificación e inseguridad ciudadana en el Centro Histórico del Callao. Análisis semiótico de las prácticas y sentidos en torno a Monumental Callao”*. Analiza como el deterioro de sus calles y la inseguridad tiene un cambio por la misma población, en la que los mismos vecinos recuperaron sus calles a través del arte en sus paredes, así como galerías en las viviendas o casonas para así atraer el turismo. Otro punto importante es que los turistas se sientan seguros mientras transitan por el Callao monumental, de tal forma para que los residentes también se encuentren seguros en su zona mientras vean transitar una gran cantidad de personas y adicional a ello también influye la buena imagen de su entorno.

En consecuencia conforme a todo lo mencionado, se puede entender que el deterioro del espacio es el factor principal para que el peatón decida si transita o no, pero también se observa que si dentro de ella hay una actividad que lo atraiga, esta accederá sin importar como se encuentre el estado infraestructural del entorno, satisfaciendo el propósito del porqué se encuentra en la zona, entonces una calle debe de generar el interés de la persona para que pueda acceder en los espacios públicos, ante esto también es de suma importancia que halla la presencia de entidades para poder regular todo este problema.

De acuerdo a lo expresado, con relación al objetivo específico 1 describir como la contaminación visual influye el estado emocional en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima. Siendo así, como descripción e interpretación de los resultados, decimos que es primordial observar el entorno de un lugar para

la tranquilidad de uno y utilizar el lugar, comenzando con una entrevista a la Dra. Birche Mariana (2022) comenta que la contaminación es de manera multidisciplinaria y si esto sucede en un barrio, tal vez no tengan recolección de residuos sólidos ocasionando que la gente tenga que resolver esta situación y comienzan a generar puntos de acopio en cualquier lugar. De esta manera se puede apreciar lo mencionado en la lámina N.º 11 en donde al estar dentro del jirón Huánuco se presencia puntos de acumulación de basura y personas que invaden las propiedades abandonadas, invadiendo la vereda y afectando el pase del peatón. Por otro lado, el comerciante bajo el seudónimo de Martín (2022) explica que anteriormente en los espacios públicos contenían mobiliario de desechos, pero esta se ha ido desapareciendo porque se lo llevaban, así también nos menciona que al haber intervenciones en u obras en las edificaciones, pues estas tenían contenedores de basuras, pero al retirarse esta situación se complicó más por la costumbre que tomaron, llevando a generar puntos de acopio en las veredas hasta que un personal de limpieza los recoja. De acuerdo lo mencionado, la Dra. Amaya Vilma (2022) expresa que, si estaría en la zona de estudio como visitante y observa todo descuidado en las calles, sentiría la emoción de tristeza y un total abandono por parte de las autoridades, a pesar de que la ciudadanía tiene que cumplir con el trabajo de preservación en su zona, pero las autoridades en estos casos son las primeras responsables de no subsanar este tipo de situaciones que a todas las ciudades y si no lo subsanan el problema puede seguir creciendo. Esta situación se muestra en las láminas N.º (1 – 12) donde todas las calles presentan un déficit en su imagen urbana, tanto en las fachadas de las viviendas, el espacio vial, puntos de acopio sin control y las grandes cantidades de cableado aéreo. Así también el residente bajo el seudónimo de Diego (2022) comenta que al no cuidar las viviendas y están abandonadas, los delincuentes se meten en estas propiedades y se convierte en un refugio para ellos, generando inseguridad en estos lugares descuidados. Con relación a lo mencionado el Arq. Cornejo Horacio (2022) responde por qué no se puede intervenir en estas viviendas deterioradas y es porque son propiedades privadas y el estado no puede intervenir sin contar con la presencia del dueño y en ocasiones es difícil identificar quien es, porque a veces estas viviendas son repartidas entre los familiares y nunca llegan a un acuerdo para

conservar estas viviendas o en sus fachadas y no colaboran en la participación ciudadana para mejorar el lugar, generando un desinterés en estos espacios por las personas para transitar en la zona por la sensación de miedo.

De esta manera se obtiene como hipótesis que la contaminación visual influye en estado emocional en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima, ya que la contaminación visual o el mal estado del paisaje urbano genera en la persona percepciones o sensaciones del lugar por donde transita. Por lo tanto, esto se comprueba en antecedentes como el de Mzamo (2018) en su tesis de maestría *“Assessing the relationship between Urban Blight and City Attractiveness: The Case of Mthatha CBD”*. donde expresa que un paisaje urbano arruinado genera delincuencia y representa una amenaza para el público por razones como la salud y la seguridad. Asimismo, Gilbert (2017) en su artículo titulado *“Integrating Informal Trade”* expresa que muchas ciudades consideran el comercio informal como una molestia y una causa de basura y desorden. Lo que esto también puede provocar en la persona a que se sienta vulnerable a enfermedades o inseguridad, ya que el comercio informal genera todo tipo de efectos.

Por consiguiente, podemos mencionar que lo percibido en un espacio como la presencia de desechos que obstaculizan, la gran densidad de elementos o todo lo que aprecie en el camino puede influir en el estado emocional de manera negativa al peatón, generando espacios de rechazo por el simple hecho de no presentar calidad en el lugar y satisfacer a la persona para que pueda acceder o utilizar estos espacios públicos por la decisión de estar en el lugar porque genera tranquilidad o conformidad y no por la necesidad de transitar el espacio de manera obligatoria para acceder a otros lugares.

En tal sentido, con relación al objetivo específico 2 describir como el estado infraestructural influye en la poca accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022. Donde la Dra. Birche Mariana (2022) expresa el deterioro del espacio, termina generando en las personas a no circular por algunas calles, ya que no habría una infraestructura adecuada, lo que terminaría ocasionando accidentes de tránsito y poca accesibilidad, como por ejemplo para las personas discapacitadas. Pero, por lo contrario, Peña (2020)

expresa que la baja capacidad de la infraestructura no disminuye la intención a caminar, tal como se puede apreciar en la ficha N.º 18, donde el jirón Andahuaylas presenta un entorno de baja calidad infraestructural en sus vías y fachadas, pero ello no limita a las personas a transitar por esas calles. Asimismo, el comerciante bajo el seudónimo de Martín (2022) comenta que los mismos autos deterioran las vías y el humo del motor que emana, todo ello se pega a las casas y es inevitable, pero si está un poco presentable algunas fachadas si le dan mantenimiento y no están muy sucios como otros en lugares. Por último, Mzamo (2018) hace mención del deterioro físico que se refiere específicamente al entorno físico de una zona residencial urbana, que se encuentra en declive o deterioro en donde los edificios y la infraestructura a menudo muestran los signos más visibles de esto.

De esta manera se obtiene como hipótesis que el estado infraestructural influye en la poca accesibilidad en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima, a raíz de una baja calidad infraestructural del entorno, afectando así la accesibilidad de autos y personas. Por lo tanto, esto se comprueba en antecedentes como Casas (2017) en su tesis de grado maestro titulada *“Los imaginarios urbanos y el espacio público del área central de la ciudad de Huancayo”*, donde expresa que la calidad del espacio público y el entorno puede potenciar la calidad de las relaciones sociales y de la vida cotidiana, dando sentido a recorridos y usos. Por otra parte, un comentario diferente es la de Peña (2020) en su artículo titulado *“¡Caminemos! Análisis multivariante de la disposición a caminar en el centro histórico del Cuzco”*, expresa que las infraestructuras físicas y las soluciones para promover el uso del automóvil son factores que limitan la caminabilidad de las personas, por lo que se requieren intervenciones creativas y tácticas para mejorar las áreas urbanas. Asimismo, también hace mención de que la comodidad incluye la presencia de árboles, pendientes y ancho de las aceras, etc.; mientras que la seguridad se refiere a la iluminación y el tráfico son primordiales.

En consecuencia, conforme a todo lo mencionado, se puede entender que el estado infraestructural se relaciona con la poca accesibilidad para autos y personas, pero para algunos esto no sería un impedimento para caminar, lo que vendría a ser de mayor importancia buscar su beneficio o que lo incentiva

generando a no prestar importancia el estado infraestructural ya sea bueno o malo y sino más bien concentrarse en llegar a su destino.

Así también, desarrollando el objetivo específico 3 describir como la apropiación del espacio influye en la conducta ciudadana en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima. De esta forma, como descripción e interpretación de los resultados, mencionamos que los patrones dentro de una ciudad pueden ser perjudicial al replicar una actitud negativa, de acuerdo lo dicho frente a una entrevista con la Dra. Amaya Vilma (2022) expresa que los propietarios al no saber la importancia de una edificación con valor histórico y al realizar modificaciones en estos predios sin supervisión para realizar un negocio este pierde parte de ese valor, entonces si se llegara a comprender sobre el valor económico y cultural que puede presentar si conservan su propiedad a los dueños difícilmente realizarían modificaciones. Justamente esta situación se puede apreciar en las láminas N.º (13 – 20) en donde dentro de estos jirones presentan se encuentran propiedades considerados patrimonios y viviendas con elementos históricos, en donde la mayoría ha sido modificada para realizar un negocio en el primer nivel y otras se están derrumbando poco a poco. Desde ese punto de vista, la Arq. Luna Ruth (2022) nos comenta que la presencia del comercio informal obstruye la movilidad en una zona causada por la necesidad de la gente porque no hay control ni límites al apropiarse del espacio y esto ocurre por la alta densidad poblacional donde las entidades y reguladores han perdido el control en las calles, llevando a la creación de depósitos en las viviendas de manera informal donde se almacenan materiales inflamables en condiciones no adecuadas para la venta informal que hay en la zona. Con relación a lo mencionado se puede afirmar por medio de la respuesta del residente bajo el seudónimo de Manuel (2022) que indica que las personas no tienen donde trabajar y ejercen el comercio informal, pero no es adecuado que se apropien de toda la calle porque no dejan pasar a los autos y al estar estancados con las personas puede haber algún accidente. Este comentario se aprecia más en la lámina N.º 18, donde el jirón Andahuaylas presenta una alta congestión en la movilidad urbana por la presencia de comercio donde atrae a las personas y almacenes, generando el ingreso de vehículos para transportar materiales.

De esta manera se obtiene como hipótesis que la apropiación del espacio influye en el hábito ciudadano en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima. Por lo tanto, esto se comprueba en antecedentes como el de Luna (2021) en su artículo titulada *“Uso mixto vivienda-depósito y detrimento del espacio público en barrios altos. Caso de estudio: Cinco esquinas”*, donde expresa que las personas cambian el uso del suelo, como por ejemplo el uso residencial a comercial, en su mayoría ilegal y en otros casos se pierde la habitabilidad por almacenes o depósitos, lo que genera accesos limitando el tránsito peatonal a servicios esenciales. Por otra parte, Mehta (2019) en su artículo titulado *“Streets and social life in cities: a taxonomy of sociability”*, expresa que una calle social se define como una calle abierta al público donde las personas están presentes durante todo el día y durante toda la semana, individualmente o en grupos, participando en una variedad de comportamientos sociales activos o pasivos que son principalmente estáticos y continuos.

Desde lo mencionado anteriormente, podemos decir que la actividad informal como se presencia en la zona de estudio que es el comercio informal ha llevado a los residentes a optar por ese negocio para mejorar su estatus económico transformando sus viviendas a pesar de que algunas presentan valor patrimonial en simples bodegas, tiendas o depósitos beneficiando al comerciante informal al almacenar elementos inflamables que puede ocasionar algún accidente en estas calles y ocasionando una congestión vehicular por el transporte pesado que accede a estos lugares, considerando que la mayoría de las viviendas conservan acabados históricos de madera siendo aún más peligrosos frente a un accidente de incendio.

V. CONCLUSIÓN

Se evidenció que la peatonalización dentro de un espacio se da por la calidad del lugar, pero también se da por la presencia de otras personas, en cuanto las limitaciones durante la investigación no se pudo acceder algunas zonas en su totalidad por las posibilidades de sufrir algún acto delictivo. Por eso, como objetivo fue determinar como el deterioro de la calle influye en la peatonalización en el sector Santa Clara en Barrios Altos del Cercado de Lima, donde se concluyó que el estado de la calle sí influye en el recorrido de las personas, pero también se observa que si dentro de ella hay una actividad que lo atraiga, esta accederá sin importar como se encuentre el estado infraestructural del entorno, comenzando a perder el significado de ciudades y espacios inclusivos.

Así también, con relación al objetivo específico 1, describir como la contaminación visual influye en el estado emocional en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima, comprobándose que, si influye al peatón al tomar la decisión en donde desplazarse teniendo presente los criterios de selección de atractividad y seguridad, por eso la presencia de elementos contaminantes en una calle genera desinterés y emociones negativas en su recorrido.

De tal manera, respecto al objetivo específico 2, describe como el estado infraestructural influye en la poca accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos, Cercado de Lima, afirmando que, si influye en la accesibilidad del peatón al momento de transitar por la vereda encontrándose con el mal estado de estas, generando que la persona evite estos inconvenientes tomando las pistas para su desplazamiento llevando a sufrir algún accidente de tránsito.

De esta forma, se presenta el objetivo específico 3, describir como la apropiación del espacio influye en la conducta ciudadana en el sector Santa Clara, en Barrios Altos del Cercado de Lima, donde se obtuvo que, si influye en el hábito de manera negativa en los residentes por la apropiación del espacio como el comercio informal, optando modificar sus viviendas para uso comercial sin medir las consecuencias o daños que pueda ocasionar, como un incendio por materiales inflamables o la pérdida del valor patrimonial de la propiedad y también generando actitudes de apropiación en el espacio público para su negocio.

VI. RECOMENDACIONES

Existen criterios que no se tomaron en cuenta, llevando a servir como punto de partida para otras investigaciones que tengan intereses en los temas de movilidad urbana, teniendo presente lo siguiente:

En primer lugar, se recomienda analizar una zona con un buen estatus económico donde se estudie el comportamiento y movilidad de las personas en un entorno con buena calidad espacial para comparar si el flujo peatonal depende de la buena calidad de sus calles.

En segundo lugar, se debe de considerar todos elementos de valor históricos ante un proyecto de mejora y no solo priorizar el flujo peatonal dentro de un lugar, para que todo espacio público presente las mismas oportunidades socioeconómicas, así mismo los residentes deben de tener un conocimiento del valor histórico y económico de sus viviendas estando dentro del casco histórico para el mejoramiento y conservación de sus propiedades.

En tercer lugar, se recomienda estudiar las percepciones de las personas que se encuentran en las zonas adyacentes, a cerca de la imagen urbana que presenta la zona estudiada y si esta les incita al caminar por sus calles sin temor alguno.

REFERENCIA

- Alcalde, S. K. (2020). *Propuesta de una herramienta gráfica para una peatonalización variable de la calle: mantener el distanciamiento físico en época de pandemia* [Tesis de Maestría, Universidad Politécnica de Cataluña]. <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/1607487>
- Lam, M. P. (2020). *Relación de la contaminación visual y la salud de la población de la Av. Tupac Amaru, distrito Independencia, 2019* [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional Federico]. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/4410>
- Arias, A. M. (2020). *Reconfiguración del espacio público a partir de la gestión de la inseguridad: El caso de la colonia John F. Kennedy de Tegucigalpa* [Tesis de Pregrado, Pontificia Universidad Católica de Chile]. <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2021/03/TESIS-AAS.pdf>
- Páramo, P., & Burbano, A. (2019). La caminabilidad en Bogotá: propósitos y condiciones socio-espaciales que facilitan y limitan esta experiencia. *Revista de Arquitectura*, 21(2), 12–21. <https://doi.org/10.14718/revarq.2019.21.2.2642>
- Cardozo Ruiz, N., Liberato Ayala, N., & Sarabia Ramirez, A. E. (2020). *Deterioro de la imagen urbana a partir de la apropiación ilegal del espacio público* [Tesis de Pregrado, Universidad Científica del Sur]. <https://repositorio.cientifica.edu.pe/handle/20.500.12805/1086>
- Casas, M. C. (2017). *Los imaginarios urbanos y el espacio público del área central de la Ciudad de Huancayo* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional del Centro del Perú]. <https://repositorio.uncp.edu.pe/handle/20.500.12894/4097>
- Chumbe, D. I. (2021b). *Repercusión de la COVID-19 en la salud mental de los usuarios de un centro de salud del distrito de San Juan de Lurigancho*,

- 2021 [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos].
<https://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/20.500.12672/16671>
- Ciritci, İ., & Yücel, G. (2021). Earthquake and building nonstructural components risks at pedestrianized streets in historic city centers: Istanbul beyoglu Cezayir Street case. *Turkish Online Journal of Design Art and Communication*, 11(2), 541–554.
<https://dergipark.org.tr/en/pub/tojdac/issue/60863/858139>
- Curcio, C., Vanegas, J., Palacio, M., & Corchuelo Ojeda, J. (2019). Elderly and forced displacement in Colombia. *Colombia Medica (Cali, Colombia)*, 50(2), 52–66. <https://doi.org/10.25100/cm.v50i2.4009>
- del Aguila, A. M., & Saavedra, V. M. (2019). *Accesibilidad y confort peatonal entre las Av. Rebagliati, Av. Arenales y calle Teodoro Cárdenas – Lima* [Tesis de Pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú].
<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/15578>
- Damián, D. E. (2021c). *Análisis correlacional entre comercio informal y deterioro del espacio público en entorno del mercado modelo de Chiclayo* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/56480>
- Escalante, R. Y. (2022). *Factores de diseño de transitabilidad peatonal para influir en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/80180>
- Estupiñán, K. D. (2021). *Estudio y diseño de un parque lineal recreativo y cultural como aporte a la imagen urbana de la ciudadela El Recreo del cantón Durán, Guayas* [Tesis de Pregrado, Universidad de Guayaquil].
<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/51633>
- Gibberd, J. (2017). *Integrating informal trade*.
https://www.academia.edu/34779970/Integrating_Informal_Trade

- Hend, Y. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal*, 58(1), 251–259. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2019.02.005>
- Hernández, E. (2020). *Segregación socioespacial y fragmentación urbana en Monterrey, Nuevo León: la colonia Independencia como espacio en disputa* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Autónoma de México]. https://ru.dgb.unam.mx/handle/DGB_UNAM/TES01000805504
- Hernández, O., Esquivel, M., & Garnica, R. (2013). Modelo de Accesibilidad Peatonal (MAP). *Bitácora urbano territorial*, 23(2). <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/40214>
- Hernández, R., y Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas: cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill educación. <http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/handle/54000/1292>
- Hussein, N. (2018). The pedestrianisation and its relation with enhancing walkability in urban spaces. *Contemporary Urban Affairs*, 2(1), 102–112. <https://doi.org/10.25034/ijcua.2018.3666>
- Luna, R. M. (2021). Uso mixto vivienda-depósito y detrimento del espacio público en Barrios Altos. Caso de estudio: Cinco Esquinas. *Devenir - Revista de estudios sobre patrimonio edificado*, 8(15), 53–74. <https://doi.org/10.21754/devenir.v8i15.764>
- Maldonado, J. D. (2019). *Análisis de los efectos de la peatonalización de la calle 10 de agosto entre 18 de noviembre y bolívar a nivel físico, social y económico en el centro histórico de la ciudad de Loja-Ecuador* [Tesis de Pregrado, Universidad Internacional del Ecuador]. <https://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/3934>
- Puentes, A. N., & Marroquín, J. D. (2020). *Evaluación de los niveles de presión sonora en la fase II del programa de peatonalización de la Carrera Séptima*

- en Bogotá, Colombia [Tesis de Pregrado, Universidad de La Salle].
https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_ambiental_sanitaria/1878/
- Mehta, V. (2019). Streets and social life in cities: a taxonomy of sociability. *Urban Design International*, 24(1), 16–37. <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0069-9>
- Meza, J., Philippi, S., & Silveira, G. (2021). Collaborative emotional mapping as a tool for urban mobility planning. *Boletim de Ciências Geodésicas*, 27(spe). <https://doi.org/10.1590/s1982-21702021000s00011>
- Mireku, S., Abubakari, Z., & Martinez, J. (2021). Dimensions of urban blight in emerging southern cities: A case study of Accra-Ghana. *Sustainability (Switzerland)*, 13(15), 1-24. [8399]. <https://doi.org/10.3390/su13158399>
- Molano, J. C. (2021). *Centro cultural y educativo Macondo en Ciénaga Magdalena: la fragmentación del edificio y los intersticios como estructuradores del proyecto para la construcción de una imagen espacial y cultural urbana* [Tesis de Grado, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano]. <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/handle/20.500.12010/19690>
- Mzamo, B. (2018). *Assessing the relationship between urban blight and city attractiveness: the case of Mthatha CBD* [Tesis de Maestría, University of KwaZulu Natal]. <https://researchspace.ukzn.ac.za/handle/10413/15721>
- Núñez, J., Tocornal, X., y Henríquez, P. (2012). Determinantes individuales y del entorno residencial en la percepción de seguridad en barrios del Gran Santiago, Chile. *Revista INVI*, 27(74), 87–120. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582012000100003>
- Peña, G. (2020). ¡Caminemos! Análisis multivariante de la disposición a caminar en el centro histórico del Cusco / Let's walk! Multivariant analysis of the inclination to walk in the historical center of Cusco. *AU. Arquitectura y urbanismo*, 41(3), 50–65. <https://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/591>

- Pretell, N. (2016). *Conflictos en la movilidad urbana derivados de la concentración de actividades económicas en el Centro Histórico de Trujillo* [Tesis de Maestría, Universidad Privada Antenor Orrego]. <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/2913>
- Valenzuela, L., & Talavera, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 41(123), 5–27. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612015000300001>
- Velarde, C. H. (2018). *Miedo al delito, autoritarismo de derecha y actitudes hacia la democracia en contextos de (in)seguridad ciudadana* [Tesis de Pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/13082>
- Vargas, J. M. (2021). *Gentrificación e inseguridad ciudadana en el Centro Histórico del Callao. Análisis semiótico de las prácticas y sentidos en torno a Monumental Callao* [Tesis de Pregrado, Universidad de Lima]. <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/13317>
- Villanueva, C. (2016). *Pedestrianization of the Pugal Lawin Shrine: Promoting a viable historical tourism destination*. https://www.academia.edu/21203408/Pedestrianization_of_the_Pugal_Law_in_Shrine_Promoting_a_Viable_Historical_Tourism_Destination

ANEXOS

Antecedentes internacionales

Ciritci y Yücel (2021) in his article titled "*Earthquake and Building Nonstructural Components Risks at Pedestrianized Streets in Historic City Centers: Istanbul Beyoglu Cezayir Street Case*". Has as purpose analyze the non-structural components of the building that can cause injuries and insecurity of the pedestrian streets. The methodology has a qualitative approach, descriptive design. as a population Cezayir Street, Istanbul was studied. As a result, according to the observation of the site, it can be said that the buildings present potential risks of non-structural components within the reach of earthquakes, thus affecting the pedestrians who pass through the street. As a conclusion, in the pedestrianization of the streets, the risks of disasters due to earthquakes must be taken into account, as well as the layout of the walking areas, and external security must be provided to the buildings that surround the street. The risks of seismic disasters must be taken into consideration in the pedestrianization of the streets of the historic centers.

Hernández (2020) en su tesis de maestría titulada "*Segregación socioespacial y fragmentación urbana en Monterrey, Nuevo León. La colonia Independencia como espacio en disputa*". Tiene como objetivo determinar el impacto de la Independencia de las Regiones de Colonia, Monterrey, Nuevo León con respecto a la segregación socioespacial y la fragmentación urbana, y su relación con otros fenómenos sociales; a partir de la comprensión de los cambios políticos, económicos y urbanísticos que experimentan las ciudades. El método se basa en métodos mixtos, empleando técnicas cuantitativas y cualitativas; el primero se sustenta en información estadística sobre población, para el segundo, los métodos etnográficos se basan en entrevistas, vida relatos, observaciones y archivos fotográficos Utilizar con el apoyo de otras herramientas. Como resultado, un gran número de habitantes de la colonia independiente tienen dificultades, observándose grandes disparidades entre las poblaciones que habitan la comunidad, así como problemas de violencia, haciendo de Colonia un punto clave de intervención de actores que permitan y apoyen proyectos de renovación urbana tendientes a cambiar la imagen de barrio en deterioro e inseguridad. En conclusión, la imagen urbana de la colonia se encuentra en deterioro impidiendo generar,

comercio, consumo y turismo en por la falta de continuidad peatonal en los ciudadanos de paso y esto es causado por la presencia de grupos de vandalismo, accesos deteriorados estructuralmente y una contaminación visual por la abundante cantidad de cable aéreo en la zona.

Mehta (2019) in his article titled "*Streets and social life in cities: a taxonomy of sociability*". The objective was the revitalization of city centers and neighborhood shopping areas, witnessing this in commerce, neighborhood identity and social coexistence. Ethnographic methods including empirical observations and interviews were used to study the streets, first of all, all stationary social activities were recorded on the streets using observations of people on foot, this helped identify specific settings where the street was most actively used, second, we looked at these environments in detail using structured direct observations, finally, interviews were conducted with people using the streets, was performed on six main streets in the United States, they are historic streets that include mostly old buildings, with only a few new buildings built in the last half century. As a result, the detailed description and discussion of social behaviors —passive, fleeting and lasting sociability— visible in the streets is based on the physical characteristics, the types of businesses and other uses, as well as the way in which the space was managed. of the street, although these streets are visibly vibrant and lively, not all places on these streets were equally hospitable to social behaviors. Where the street supports a rich social life, a multitude of small and large businesses, vendors and other uses, spaces and objects offer opportunities to attract a diverse population and people from the neighborhood can cross paths with ones and engage in a range of contacts. passive, fleeting and lasting social.

Mzamo (2018) in his Master's degree thesis titled "*Assessing the relationship between Urban Blight and City Attractiveness: The Case of Mthatha CBD*", The author had as objective assess the relationship between urban blight and city attractiveness. The methodology used was of the basic type, the correlational level, the research approach was mixed and time-transversal. The population of this study are the people of Mthatha, the sample were people who were within the geographic borders of the city and its sampling was limited to 56 people for the survey, while 5 people within the locality were chosen for the interviews. The author mentions that

the result on the relationship between urban deterioration and the attractiveness of the city is directly because people are useful and carry out their activities in the study area. It is concluded that the deterioration of urban spaces is threatened and is considered dangerous for anyone where the person.

Gibberd (2017) in his article entitled "Integrating Informal Trade", the objective was to understand the characteristics of the different types of informal commerce to propose ways in which this can be better integrated into cities and as a justification he mentions that informal commerce proportional access local, reduces negative impacts such as accidents, displacement of long stretches and use of public spaces, despite the contribution it generates to the city this is rejected and not integrated into urban planning, becoming segregated spaces within the city. As a methodology, it used the type of descriptive level substantive research with a mixed and transactional time approach, the study population was in Pretoria, South Africa and as a study sample it was demonstrated in the informal trade of the central business district (CBD) and filmed were the types of informal trade it contains. It was obtained as a result that the space occupied by the trade is small for the seller and produces obstacles when transiting throughout the morning and afternoon due to the attraction of buyers, also through the surveys of the merchants, the pattern of informal commerce as merchants was detected. floating and residents or families of the area where by necessity they carry out this type of informal business. In conclusion, it mentions that informal commerce provides convenient access and valuable goods for people, becoming an important role within the city, but by not detecting the patterns or characteristics that it contains, it continues to be excluded from urban planning.

Antecedentes nacionales

Luna (2021) en su artículo titulada *“Uso mixto vivienda-depósito y detrimento del espacio público en barrios altos. Caso de estudio: Cinco esquinas”*, en donde la autora tuvo como objetivo estudiar cómo el uso mixto de vivienda-depósito influye en la baja calidad del espacio público en el sector de Cinco Esquinas, Barrios Altos del centro histórico de Lima. La metodología utilizada fue de tipo básico, nivel de investigación descriptivo y explicativo, un enfoque cualitativo y transversal. La población estudiada fueron los residentes usuarios en el espacio público, población flotante, profesionales involucrados en el área de estudio y expertos en el tema de análisis. La autora concluye que el emplear depósitos en el sector de Barrios Altos es una situación que influye de gran manera en la escasa calidad del espacio público y el elevado riesgo de la pérdida del patrimonio en la zona, esta situación reduce la calidad de vida de los residentes, degrada los espacios públicos y conduce a una pérdida del carácter residencial.

Vargas (2021) en su tesis para optar el título de licenciado llamado *“Gentrificación e inseguridad ciudadana en el centro histórico del Callao. Análisis semiótico de las prácticas y sentidos en torno a Monumental Callao”*. El propósito del estudio fue analizar la interacción social entre Monumental Callao y los habitantes de la comunidad afectada por la intervención del proyecto y la llegada de turistas. El método de investigación es de carácter cualitativo y para lograrlo se ha optado por dos técnicas: la observación y la entrevista en profundidad. Como resultado, la transformación del centro histórico del Callao genera nuevas formas de habitar los espacios, ya sean plazas, edificios o calles. En otras palabras, con la llegada del proyecto, el área se transforma de un valor de uso residencial a un valor comercial. En consecuencia, se empieza a utilizar las calles para la contemplación o el disfrute a través del consumo, claramente dirigido a un consumidor joven o mayor. En conclusión, la nueva cara del Callao está lejos de la violencia, ahora es un lugar donde puedes cruzar la calle sin preocuparte de que te roben o te maten. Tras las discusiones sobre el proyecto, los medios señalaron que Monumental Callao ha logrado esta transformación a través del arte reflejado en sus calles.

Peña (2020) en su artículo titulado “*¡Caminemos! Análisis multivariante de la disposición a caminar en el centro histórico del Cuzco*”. El objetivo del trabajo es identificar los factores individuales más importantes que inciden en la disposición a caminar en el área central y el área circundante del centro histórico del Cusco. La metodología tiene un diseño no experimental transeccional y como instrumento fue la encuesta hecha a peatones en las zonas de estudio. La muestra de las encuestas válidas alcanzó un nivel de confianza del 95%, lo que representa un intervalo de confianza de 5.92%. La prueba de fiabilidad de Alfa de Cronbach resultante es de un 0.886 para las 16 preguntas; un 0.728 para la Disposición de caminar para la movilidad urbana; y un 0.840 para la Disposición a caminar para la recreación. Como resultado la disposición a caminar como medio de desplazamiento en el centro del Cusco es positiva, sin embargo, está fuertemente relacionada a las actividades laborales que se realizan y al entorno dinámico. Mientras, la promoción de la caminata recreativa depende de la posición subjetiva frente al paisaje urbano del centro histórico y los espacios disponibles, entre otros. En conclusión, existe una preferencia dominante por caminar, una percepción positiva de los beneficios de caminar, una disposición a tomar la ruta más corta, un paso moderado de caminata, una distinguida preferencia por elementos naturales y elementos urbanos atractivos; mientras que, aunque diferenciada por edad y estado civil, existe una disposición a caminar durante diferentes horas del día.

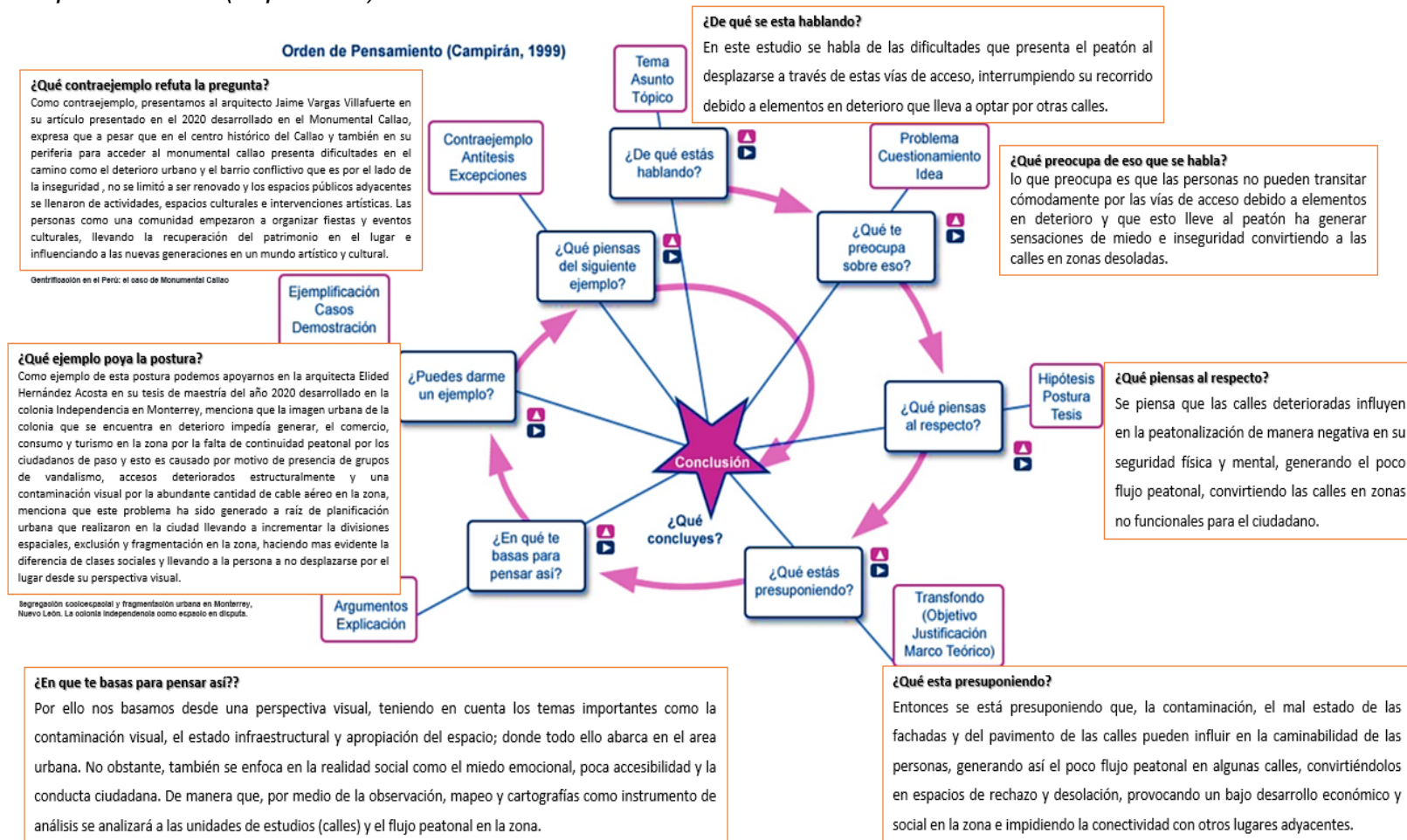
Casas (2017) en su tesis de grado maestro titulada “Los imaginarios urbanos y el espacio público del área central de la ciudad de Huancayo”. El objetivo de la investigación fue determinar la relación del imaginario urbano del ciudadano huancaíno con el espacio público del área central de Huancayo. En la parte metodológica se empleó el tipo de investigación sustantiva, el nivel correlacional, diseño no experimental, con un enfoque mixto y de tiempo trasversal. La población del estudio fue probabilística hacia las personas área metropolitana de la ciudad de Huancayo entre la edad de 18 a 80 años obteniendo una población de 238511 personas y un muestreo de 384 personas. Como resultado, a pesar de que los parques cuentan con áreas verdes y mobiliario urbano, se detectan un imaginario urbano de temor por el comercio clandestino y la inseguridad, haciendo que el parque solo sea satisfecho finalmente y no funcional por las personas. En

conclusión, los imaginarios urbanos colaboran en muchos casos a determinar estrategias y políticas sociales que pueden ser utilizadas desde las administraciones municipales, en base a los gustos, preferencias o rechazos que manifiesten los ciudadanos con determinados aspectos de la ciudad.

Pretell (2016) en su tesis de grado titulada “*Conflictos en la movilidad urbana derivados de la concentración de actividades económicas en el Centro Histórico de Trujillo*”. Tiene como objetivo identificar y evaluar los tipos de conflictos en la movilidad urbana generados por la alta concentración de actividades económicas. Su metodología tiene un enfoque mixto, tipo explicativa-transversal, diseño no experimental-transeccional. La población estudiada fueron los habitantes del centro histórico de Trujillo, la muestra será 383 personas. Como resultado se observó que en 3 jirones es más notorio el flujo peatonal y se concentra mayores actividades económicas ya que transitan alrededor de 6.838 personas por hora y también es necesario mencionar que en estos corredores los peatones tienen que descender y traspasar la pista para poder avanzar, poniendo en riesgo su seguridad personal. En conclusión, la inadecuada planificación y el posicionamiento de las actividades comerciales en la ciudad de Trujillo son responsables del conflicto en la movilidad urbana, traduciéndose en congestión vehicular, pérdida de espacio público y contaminación ambiental.

Figura 1

Orden de pensamiento (Espiral OP)



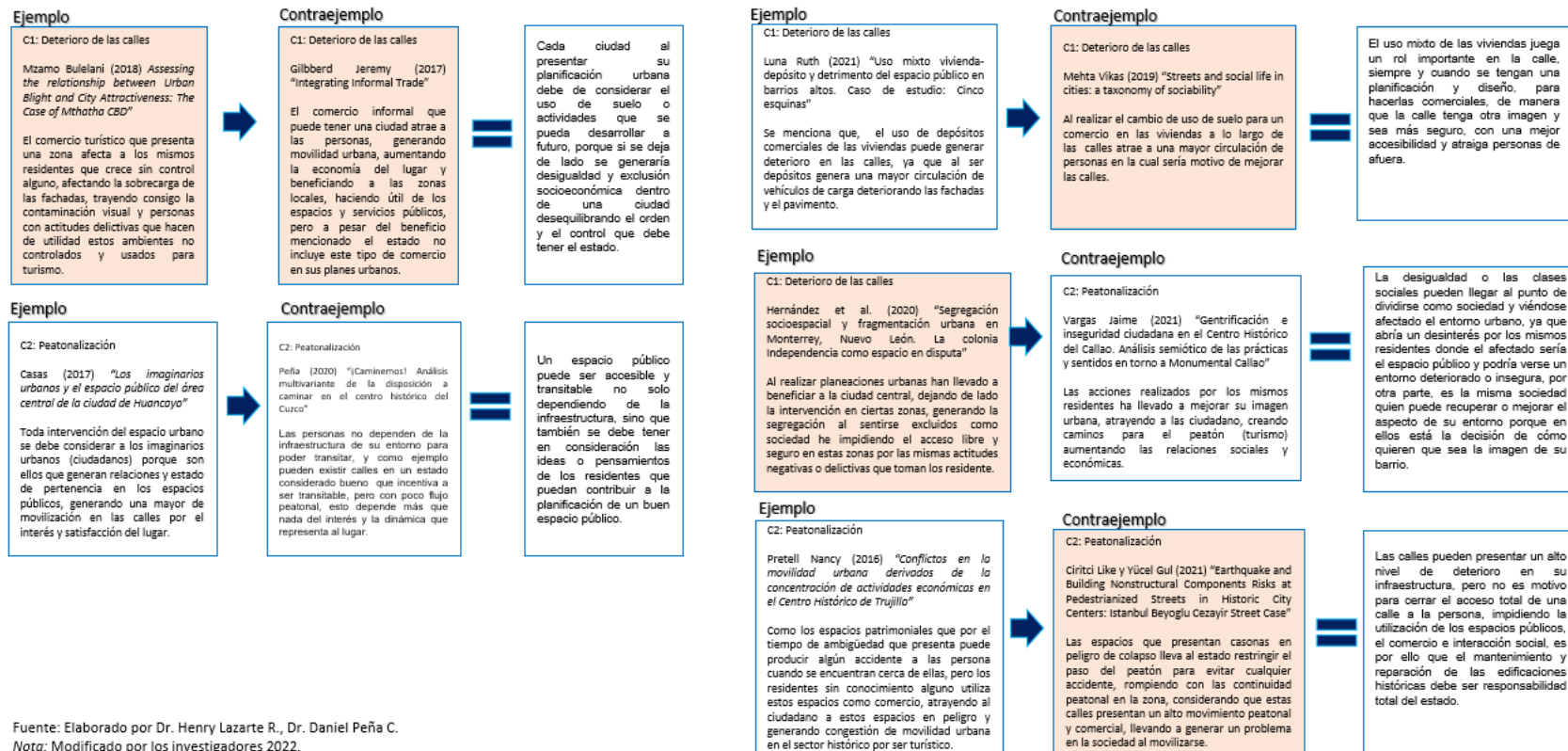
Nota. Diagrama obtenido de A. Campiran e interpretación propia.

Figura 2

Método dialogo debate

Método de dialogo debate

Cruce mixto



Fuente: Elaborado por Dr. Henry Lazarte R., Dr. Daniel Peña C.
Nota: Modificado por los investigadores 2022.

Nota: Esquema de relación entre los antecedentes. Realizado por los autores.

Tabla 4

Matriz de categorización

Problema General	Objetivo General	Categoría	Sub Categoría	Criterios	Metodología
¿De qué manera el deterioro las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?	Determinar como el deterioro las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022	Deterioro de las calles	Contaminación visual	- Desgaste de fachadas - Cableado aéreo - Contaminación por desechos	-Enfoque: Cualitativo -Tipo de investigación: Sustantivo descriptivo -Nivel de investigación: Descriptiva causal
Problemas específicos	Objetivos específicos				-Diseño de la investigación: Fenomenológico -No experimental de corte trasversal
¿De qué manera la contaminación visual se influye el miedo emocional en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?	Describir como la contaminación visual influye el miedo emocional en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022		Estado infraestructural	- Estado del mobiliario urbano - Estado de inmueble - Estado de pavimento	
¿De qué manera el estado infraestructural influye en la poca accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?	Describir como el estado infraestructural influye en la poca accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos Cercado de Lima, Lima, 2022		Apropiación del espacio	- Comercio informal - Puntos de acopio - Objetos obstaculizadoras	Técnica de recolección de datos
¿De qué manera la apropiación del espacio influye en la conducta ciudadana en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?	Describir como la apropiación del espacio influye en la conducta ciudadana en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022	Peatonalización	Estado emocional	- Vulnerabilidad - Sensación del lugar - Salud mental	-Observación -Cartografía -Entrevista
			Poca accesibilidad	- Infraestructura vial - Seguridad vial - Estacionamientos informales	Instrumento - Ficha de observación - Ficha de cartografía caminable - Ficha de entrevista semi estructurada
			Hábito ciudadano	- Desinterés cultural - Participación ciudadana	

Nota: Cuadro de las categorías de la investigación. Realizado por los autores.

Tabla 5

Tabla de categorización

Problema General	Objetivo General	Categoría	Sub Categoría	Criterios
¿Cómo el deterioro las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?	Determinar de qué manera el deterioro las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima de Lima, Lima, 2022	Deterioro de las calles	Contaminación visual	<ul style="list-style-type: none"> - Desgaste de fachadas - Cableado aéreo - Contaminación por desechos
Problemas específicos		Objetivos específicos		
¿Cómo la contaminación visual se influye el miedo emocional en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima a, Lima, 2022?	Describir de qué manera la contaminación visual se influye en el estado emocional en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022.		Estado infraestructural	<ul style="list-style-type: none"> - Estado del mobiliario urbano - Estado del inmueble - Estado del pavimento
¿Cómo el estado infraestructural influye en la poca accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?	Describir de qué manera el estado infraestructural influye en la poca accesibilidad en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022.		Apropiación del espacio	<ul style="list-style-type: none"> - Comercio informal - Puntos de acopio - Objetos obstaculizadoras
		Peatonalización	Estado emocional	<ul style="list-style-type: none"> -Vulnerabilidad -Sensación del lugar -Salud mental
¿Cómo la apropiación del espacio influye en la conducta ciudadana en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022?	Describir de qué manera la apropiación del espacio influye en el hábito ciudadano en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima 2022.		Poca accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura vial - Seguridad vial
			Hábito ciudadano	<ul style="list-style-type: none"> - Desinterés cultural - Participación ciudadana - Estacionamientos informales

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 6

Resultado de tablas de códigos y documentos primarios

	Entrevista - Arquitecta Ruth Luna Cruz Gr=21	Entrevista - Doctora Vilma del Mar Amaya Gutiérrez Gr=25	Entrevista - Doctora Mariana Evelyn Birche Gr=18	Entrevista - Mg. Arquitecto Horacio Cornejo Rosales Gr=20	Entrevista a comerciantes Gr=32; GS=4	Entrevista a residentes Gr=21; GS=3	Totales
● ACCIDENTES DE TRANSITO Gr=9	0	3	1	0	7	8	19
○ ACTIVIDADES Gr=19	1	3	0	0	3	0	7
● AGLOMERACION Gr=11	0	0	2	1	3	7	13
○ APOYO MUNICIPAL Gr=17	3	5	0	1	6	3	18
● APROPIACION DEL ESPACIO Gr=43	4	4	0	2	4	12	26
○ ATRACTIVO URBANO Gr=36	4	2	0	1	1	0	8
○ COMERCIO INFORMAL Gr=46	2	4	2	5	7	11	31
● CONCIENTIZACION SOCIAL Gr=3	0	2	1	0	1	0	4
● CONTAMINACION AMBIENTAL Gr=8	0	1	1	4	2	5	13
● CONTAMINACION VISUAL Gr=22	0	1	0	0	7	2	10
● DESINTERES CULTURAL Gr=3	1	2	0	0	0	0	3
● DESINTERES MUNICIPAL Gr=30	4	6	2	0	9	15	36
● DETERIORO DE LA CALLE Gr=71	3	1	2	2	9	12	29
○ ECONOMIA Gr=32	1	5	1	2	4	4	17
○ ENTORNO URBANO Gr=22	0	2	0	2	1	1	6
○ ESPACIOS PUBLICOS Gr=39	0	0	2	3	0	0	5
● ESTADO EMOCIONAL Gr=45	3	2	3	1	14	4	27
● ESTADO INFRAESTRUCTURAL Gr=39	0	1	0	3	7	6	17
○ EXCLUSION SOCIAL Gr=8	2	0	1	0	0	0	3
● HABITO CIUDADANO Gr=56	5	5	2	2	16	15	45
● IDENTIDAD Gr=2	0	0	2	0	0	0	2
● MATERIAL DE CONSTRUCCION Gr=5	0	1	0	2	1	0	4
○ MOVILIDAD Gr=25	1	2	2	3	4	3	15
● NORMATIVAS Gr=6	0	0	3	2	1	0	6
● ORGANIZACION VECINAL Gr=10	0	1	0	1	10	1	13

● PEATONALIZACION Gr=38	0	5	0	2	0	0	7
○ PLANIFICACION URBANA Gr=59	0	4	1	4	1	1	11
● POCA ACCESIBILIDAD Gr=39	4	1	2	0	3	9	19
● RED PEATONAL Gr=6	0	0	0	0	0	0	0
○ RESIDENTES Gr=13	0	0	1	0	0	0	1
○ SOCIALIZAR Gr=19	2	1	1	0	0	0	4
○ VULNERABILIDAD Gr=40	2	5	2	2	16	21	48
Totales	42	69	34	45	137	140	467

Nota: Procesado por el software ATLAS tj, 2022.

Tabla 7

Tabla de criterios de saturación

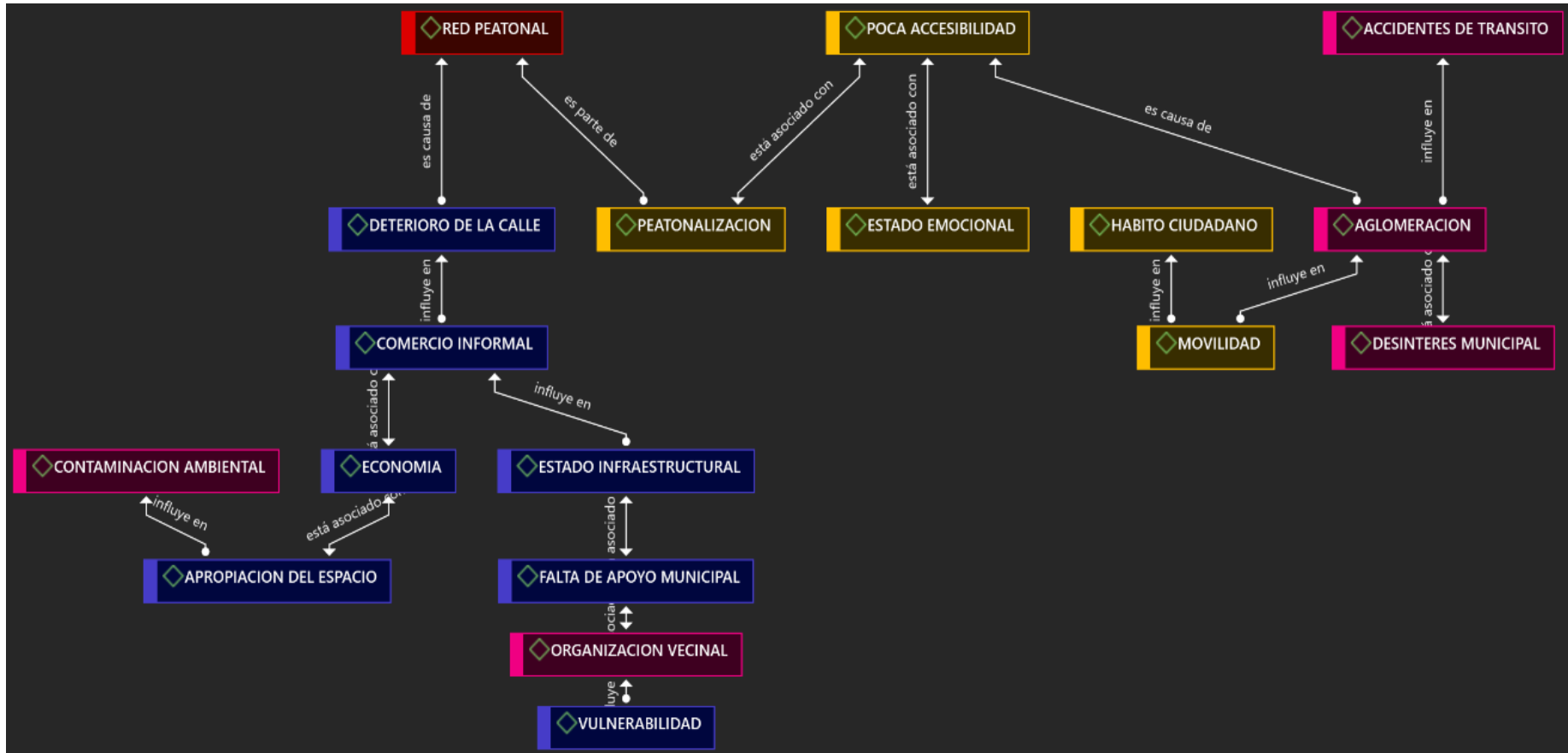
	REPRESENTATIVIDAD	FRECUENCIA ≥12	DENSIDAD ≥2	CODIGO SIGNIFICATIVO
● ACCIDENTES DE TRANSITO Gr=9	NO	SI	NO	SI
○ ACTIVIDADES Gr=19	NO	NO	NO	NO
● AGLOMERACION Gr=11	NO	SI	NO	SI
○ APOYO MUNICIPAL Gr=17	NO	SI	NO	SI
● APROPIACION DEL ESPACIO Gr=43	NO	SI	NO	SI
○ ATRACTIVO URBANO Gr=36	NO	NO	NO	NO
○ COMERCIO INFORMAL Gr=46	SI	SI	NO	SI
● CONCIENTIZACION SOCIAL Gr=3	NO	NO	NO	NO
● CONTAMINACION AMBIENTAL Gr=8	NO	SI	NO	SI
● CONTAMINACION VISUAL Gr=22	NO	NO	NO	NO
● DESINTERES CULTURAL Gr=3	NO	NO	NO	NO
● DESINTERES MUNICIPAL Gr=30	NO	SI	NO	SI
● DETERIORO DE LA CALLE Gr=71	SI	SI	SI	SI
○ ECONOMIA Gr=32	SI	SI	NO	SI
○ ENTORNO URBANO Gr=22	NO	NO	NO	NO
○ ESPACIOS PUBLICOS Gr=39	NO	NO	NO	NO

● ESTADO EMOCIONAL Gr=45	SI	SI	NO	SI
● ESTADO INFRAESTRUCTURAL Gr=39	NO	SI	NO	SI
○ EXCLUSION SOCIAL Gr=8	NO	NO	NO	NO
● HABITO CIUDADANO Gr=56	SI	SI	NO	SI
● IDENTIDAD Gr=2	NO	NO	NO	NO
● MATERIAL DE CONSTRUCCION Gr=5	NO	NO	NO	NO
○ MOVILIDAD Gr=25	SI	SI	NO	SI
● NORMATIVAS Gr=6	NO	NO	NO	NO
● ORGANIZACION VECINAL Gr=10	NO	SI	NO	SI
● PEATONALIZACION Gr=38	NO	NO	SI	SI
○ PLANIFICACION URBANA Gr=59	NO	NO	NO	NO
● POCA ACCESIBILIDAD Gr=39	NO	SI	NO	SI
● RED PEATONAL Gr=6	NO	NO	SI	SI
○ RESIDENTES Gr=13	NO	NO	NO	NO
○ SOCIALIZAR Gr=19	NO	NO	NO	NO
○ VULNERABILIDAD Gr=40	SI	SI	NO	SI

Nota: Procesado por el software ATLAS ti, 2022.

Figura 3

Mapa semántico de códigos



Nota: Procesado en el software ATLAS ti9, 2022.

Figura 4

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-01

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Junín	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) ■ Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
Descripción			
Vemos la presencia de fachadas con la pintura gastada, y en otros casos, el material de las fachadas desmoronándose contribuyendo a la contaminación visual. .		A lo largo de la calle vemos una continuidad de veredas y pistas desgastadas afectando el caminar del peatón así como la movilidad de los vehículos	La calle Junín presenta invasiones por parte de comerciantes en las veredas para la venta de sus productos impidiendo la caminabilidad de las personas.
Descripción general: Este jirón se encuentra en buen estado partiendo desde la avenida Abancay hasta la plaza Italia y a partir de allí en adelante se observa el deterioro en sus calles, veredas y fachadas, así mismo las personas modifican algunas veredas para el acceso de autos a playas de estacionamientos.			Lámina: L - 01

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 5

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-02


FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Ancash		
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022		
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara)</p> <p>■ Calle de estudio</p>	Sub categorías			
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio	
				
Descripción				
Se observa algunas fachadas desgastadas así como también la presencia del grafiti en algunas paredes.		Las veredas y pistas se encuentran en un estado regular desde ciertos puntos como por ejemplo desde la avenida Abancay hasta el jirón jauja.		
			Vemos elementos que ocupan toda la vereda así como estacionamientos informales, añadiendo a esto la presencia del comercio informal ocupada un carril de la pista.	
Descripción general: Este jirón contiene una gran cantidad de galerías comerciales así como comerciantes informales entre los jirones Ayacucho y Ancash, así mismo estas presenta un deterioro en sus fachadas y pistas. Lo mismo ocurre en la pista ubicada entre el jirón jauja y Maynas.			Lámina: L - 02	

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 6

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-03




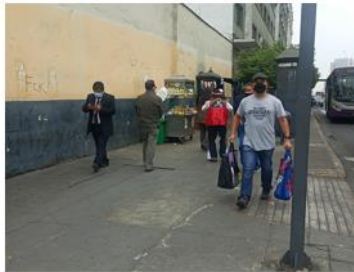
FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Amazonas	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
	Se observa mayormente la presencia del cableado y adicional a esto existen letreros de algunos comercios.	En cuanto a la infraestructura del jirón Amazonas, se puede observar un buen estado en sus pistas y veredas.	Se observa una gran cantidad de comerciantes informales entre los jirones Andahuaylas y Amazonas, apropiándose de toda la pista y vereda.
Descripción general: Este jirón es la que contiene una mayor apropiación de las calles y veredas por comerciantes informales así mismo también se observo variedad de carteles publicitarios.		Lámina: L - 03	

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 7

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-04

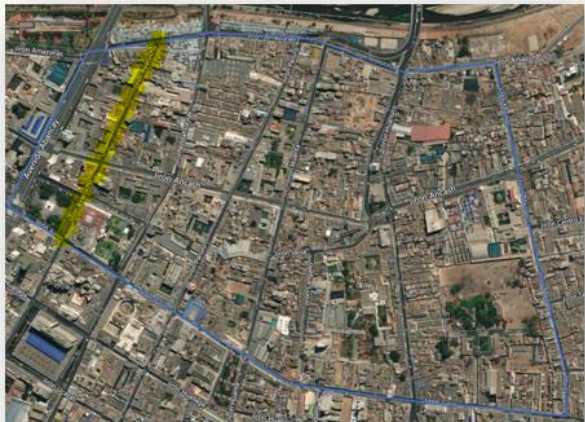
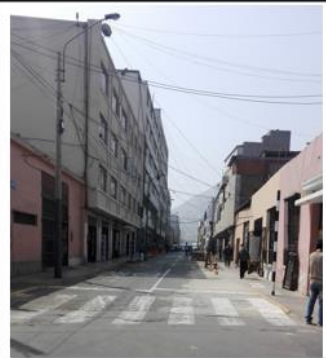


FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Avenida Abancay
Categoría 1: Deterioro de las calles			Fecha: 21 – 05 - 2022
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
	Se puede observar el uso de toldos que utilizan las galerías comerciales así como letreros y adicional a esto la presencia de muchos autos.	La avenida Abancay tiene un estado infraestructural regular con algunas veredas en mal estado.	Se observa la presencia de comerciantes informales en las veredas y en otros casos personas que lo utilizan para expresar su arte.
Descripción general: La avenida Abancay contiene veredas en un estado regular por que hace falta mantenimiento en sus señaléticas así mismo vemos que algunos comerciantes se apropian de las veredas y en otros casos lo usan para expresar su arte.			Lámina: <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold;">L - 04</div>

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 8

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-05

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Ayacucho	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
Descripción			
Se observa un cableado desordenado y adicional a esto el desgaste de pintura en las fachadas así como paredes sucias.		El jirón cuenta con pistas y veredas en mal estado las cuales contiene huecos y baches.	Los comerciantes se apropian de veredas y algunas calles para vender o mostrar sus productos.
Descripción general: Este jirón contiene calles y veredas en mal estado así como las fachadas de las viviendas, también se observo comerciantes en las veredas y en algunos casos en las pistas, a si mismo se observo que una parte de la calle solo tiene uso para autos con dirección al congreso.			Lámina: <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; text-align: center;">L - 05</div>

Quispe & Rodriguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 9

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-06

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Andahuaylas	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
Descripción			
Se observa la aglomeración de gente así como vehículos estacionado y adicional a esto las fachadas desgastadas.	Las paredes, pistas y veredas se encuentran deterioradas producto de la alta movilidad de peatones y vehículos.	El jirón es altamente comercial tanto formal como informal, adueñándose de las calles por completo.	
Descripción general: El jirón Andahuaylas es altamente comercio infórmula punto de no generar pase a los vehículos producto de la apropiación de la calle y veredas, así mismo también se observo la presencia de carteles publicitarios y algunas viviendas con un desgaste de pintura.			Lámina: L - 06

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 10

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-07

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Paruro	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
Se observa la presencia de carteles y cableados así como vehículos.	El jirón Paruro y anchas se encuentra peatonalizada pero también cuenta con un desgaste y falta mantenimiento.	Se nota la apropiación de la pista por parte de los peatones así como carretilleros.	
Descripción general: Este jirón tiene un mayor tránsito vehicular y se observó algunas calles deterioradas con grietas en las veredas y por otras partes se observó el buen cuidado pero con falta de mantenimiento en las señaléticas. Y fachadas de las viviendas.		Lámina: L - 07	

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 11

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-08





FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Huanta	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) ■ Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
Se observa paredes deterioradas así como la presencia de carteles y cableado distorsionado.		Se detecto que todo el jirón tiene la pista deteriorada ya que contiene huecos y la falta de mantenimiento en las señaléticas.	Algunas viviendas y casonas usan la vereda para colocar estructuras de madera como soporte de sus volados.
Descripción general: Este jirón cuenta en su mayoría con grietas así como paredes desgastadas. En otras partes viviendas invaden la vereda para colocar soportes con fines de que no se colapsen algunas infraestructuras.			Lámina: <h1 style="text-align: center;">L - 08</h1>

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 12

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-09

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Jirón Jauja
Categoría 1: Deterioro de las calles			Fecha: 21 – 05 - 2022
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
Toda la calle esta altamente contaminada y se aprecia paredes en mal estado, cableado, grafitis y autos viejos tirados en la calle.	La calle contiene paredes deterioradas en la que algunas están al borde del colapso así mismo las veredas cuentan con grietas y las pistas están desgastadas.	Las personas utilizan esta calle como deposito ya que se puede observa autos malogrados y viejos en la pista y vereda.	
Descripción general: Este calle es las mas deteriorada de la zona de estudio ya que se observo paredes sucias con falta de mantenimiento a punto del colapso así como también la apropiación de las calles y pistas como depósitos y el cableado desordenado.			Lámina: <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; text-align: center;">L - 09</div>

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 13

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-10

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Cangallo	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 - 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
Las viviendas de este lugar en su mayoría se encuentran en mal estado así mismo se observa la presencia de grafitis y el cableado distorsionado.	Se observa viviendas, pistas y veredas en mal estado así como los volados de madera que están a punto de colapsar.	Los residentes de esta jirón utilizan la calle como sus estacionamientos y en algunos casos hasta invaden las veredas.	
Descripción general: Este jirón también tiene un deterioro regular ya que cuenta con paredes sucias, despintadas o con grafitis así mismo los residentes usan la pista como estacionamientos.			Lámina: <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold;">L - 10</div>

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 14

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-11

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Huánuco	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 - 05 - 2022	
Ubicación:  — Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) ■ Calle de estudio	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
Se observa viviendas con fachadas gastadas así como la acumulación de basura.		La mayoría de las viviendas tienen sus fachadas sucias y pinturas desgastadas así como las pistas no contienen señaléticas al igual que las veredas.	Se observo entre los jirones anchas y jauja que los residentes utilizan la pequeña plaza como sus estacionamientos de motos y autos.
Descripción general: El jirón Huánuco contiene la mayoría de viviendas con paredes sucias o despintadas así mismo hacen de algunas zonas como punto de arrojado de basura.			Lámina: <h1>L - 11</h1>

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 15

Fichas de observación categoría 1 “Deterioro de las calles” L-12

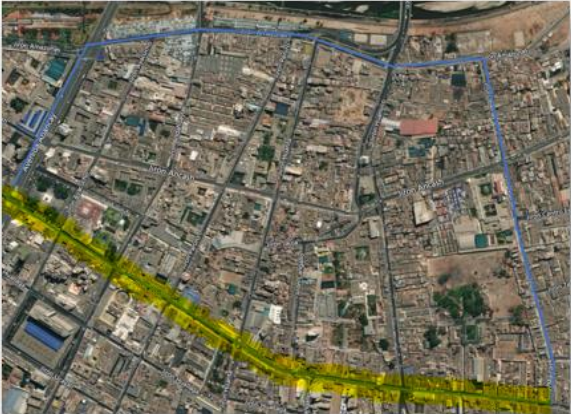
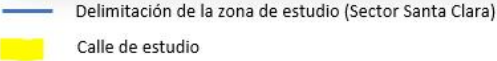









FICHA DE OBSERVACIÓN			
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Mainas	
Categoría 1: Deterioro de las calles		Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) Calle de estudio</p>	Sub categorías		
	Contaminación Visual	Estado infraestructural	Apropiación del espacio
			
	Descripción		
Esta calle contiene cableados desordenados así como la presencia de carteles.		Las calles se encuentran en buen estado le hace falta un mantenimiento en los que son señaléticas.	Se observa la presencia de comerciantes informales así como el uso de la calle como estacionamientos.
Descripción general: El jirón cuenta con cableados distorsionados, apropiación de la calle por comerciantes y pistas y veredas en un estado regular con falta de señaléticas.			Lámina: L - 12

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 16

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-13

FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Junín		
Categoría 2: Peatonalización		Fecha: 21 - 05 - 2022		
Ubicación:  	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
	Mañana (8:00am - 12pm)			
	Tarde (12:00pm - 16:00pm)			
	Noche (16:00pm - 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: La presencia de comerciantes y veredas en mal estado obstruyen el paso al peatón, así mismo se aprecia la movilidad de ciclistas que usan las veredas o calles para movilizarse, de noche estas calles cuentan con buena iluminación pero hasta cierto punto como por ejemplo desde la avenida Abancay hasta la plaza Italia y de allí en adelante se vuelven un poco más oscuras.			Lámina: <h1>L - 13</h1>	

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 17

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-14











FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Ancash		
Categoría 2: Peatonalización		Fecha: 21 – 05 - 2022		
Ubicación:	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
 <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) ■ Calle de estudio</p>	Mañana (8:00am – 12pm)			
	Tarde (12:00pm – 16:00pm)			
	Noche (4:16:00pm – 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: Este jirón cuenta con puntos de comercio informal en sus extremos en donde se apropian de veredas y pistas que adicional a esto también existen elementos que generan poca accesibilidad a las personas y vehículos, así mismo la presencia de fachadas desgastadas y pintas de grafitis provoca sensaciones de temor mas que nada en las noches.			Lámina: <h1>L - 14</h1>	

Quispe & Rodriguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 18

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-15



FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Jirón Amazonas	
Categoría 2: Peatonalización			Fecha: 21 - 05 - 2022	
Ubicación:	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
 <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara)</p> <p>■ Calle de estudio</p>	Mañana (8:00am - 12pm)			
	Tarde (12:00pm - 16:00pm)			
	Noche (16:00pm - 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: Este es el jirón que contiene mucho comercio mas que nada entre los jirones Andahuaylas y Amazona provocando poca accesibilidad a las personas y autos ya que los comerciantes al ser informales se apropian de toda la pista entre esas intersecciones , y en la continuidad de ese jirón se ve un ambiente de poca presencia de peatones y mas de vehículos en la cual se puede sentir un poco de temor ya no transcurre muchas personas.			Lámina: <h1>L - 15</h1>	

Quispe & Rodriguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 19

Fichas de observación categoría 2 "Peatonalización" L-16

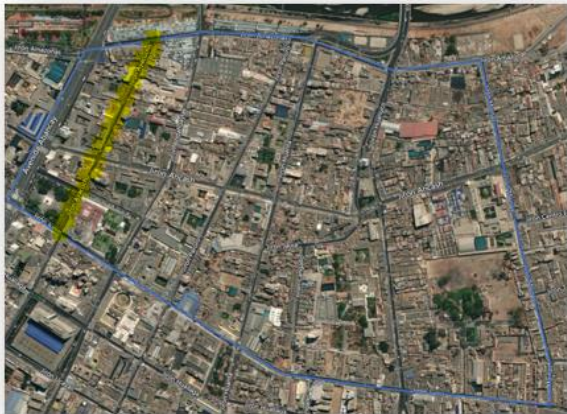








FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Avenida Abancay		
Categoría 2: Peatonalización		Fecha: 21 - 05 - 2022		
Ubicación:	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
 <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara)</p> <p>■ Calle de estudio</p>	Mañana (8:00am - 12pm)			
	Tarde (12:00pm - 16:00pm)			
	Noche (16:00pm - 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: Esta avenida al ser una vía principal se le da mayor prioridad a los vehículos ya que para poder cruzar de un lugar a otro el tiempo de espera es mucho mayor que a la de los vehículos, por las noches este lugar es muy aglomerado que se puede sentir un poco de inseguridad.			Lámina: <h1>L - 16</h1>	

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 20

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-17

FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Ayacucho		
Categoría 2: Peatonalización		Fecha: 21 – 05 - 2022		
Ubicación:  — Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara) ■ Calle de estudio	Horario Mañana (8:00am – 12pm) Tarde (12:00pm – 16:00pm) Noche (16:00pm – 20:00) COJIMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
				
				
				
Descripción general: Este jirón mayormente la usan como estacionamientos generando poca accesibilidad para los autos así mismo la policía bloquea esta calle para favorecer como estacionamientos al congreso, por las noches esta calle se puede sentir un poco de temor pero también se puede observar la presencia de policías.		Lámina: <h1>L - 17</h1>		

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 21

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-18

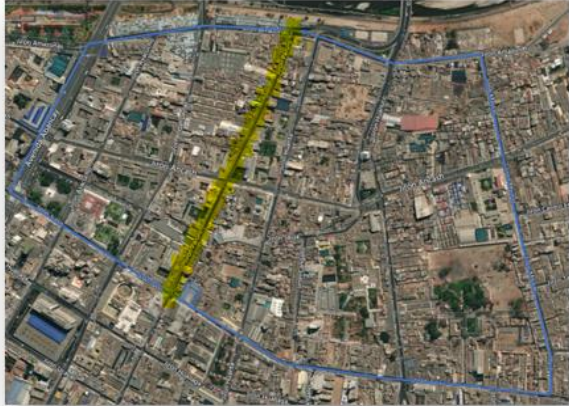








FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Andahuaylas		
Categoría 2: Peatonalización		Fecha: 21 – 05 - 2022		
Ubicación:	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
 <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara)</p> <p>■ Calle de estudio</p>	Mañana (8:00am – 12pm)			
	Tarde (12:00pm – 16:00pm)			
	Noche (16:00pm – 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: El jirón Andahuaylas es la que contiene una mayor cantidad de comerciantes informales, apropiándose de toda la pista y veredas y generando un congestionamiento de personas provocando poca accesibilidad al peatón y vehículo, las paredes deterioradas en este lugar da la sensación de inseguridad y mas por las noches.			Lámina: <h1>L - 18</h1>	

Quispe & Rodriguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 22

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-19


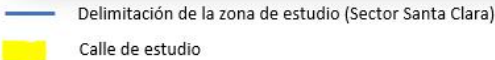









FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Jirón Paruro	
Categoría 2: Peatonalización			Fecha: 21 - 05 - 2022	
Ubicación:	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
 <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara)</p> <p>— Calle de estudio</p>	Mañana (8:00am – 12pm)			
	Tarde (12:00pm – 16:00pm)			
	Noche (16:00pm – 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: Este jirón solo está peatonalizado en las intersecciones del jirón Paruro y Áncash, luego vemos la presencia de paredes desgastadas y grafitis que generan la sensación de inseguridad así mismo algunas parte de la pista la usan comerciantes ambulantes o carretilleros.			Lámina: <h1>L - 19</h1>	

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 23

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-20

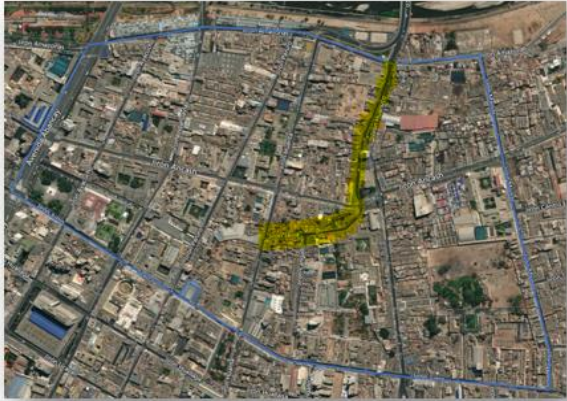









FICHA DE OBSERVACIÓN					
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Jirón Huanta		
Categoría 2: Peatonalización			Fecha: 21 - 05 - 2022		
Ubicación:  	Horario	Sub categorías			
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano	
Mañana (8:00am - 12pm)					
	Tarde (12:00pm - 16:00pm)				
	Noche (16:00pm - 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES				
Descripción general: Este jirón es posiblemente una de las mas desoladas ya que no hay mucha presencia de vehículos, sin embargo las viviendas deterioradas mas la poca accesibilidad hacen de este jirón una calle insegura para transitar.			Lámina: <h1>L - 20</h1>		

Guispe & Rodriguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 24

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-21

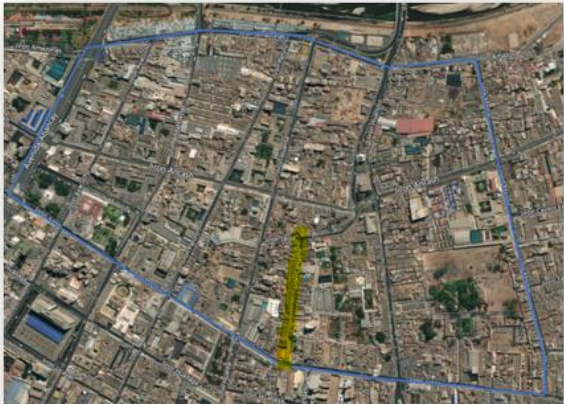
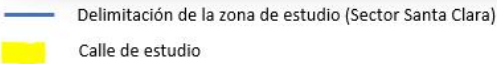
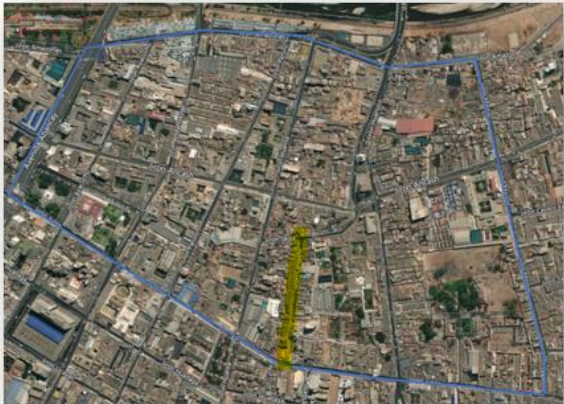







FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022		Lugar: Jirón Jauja		
Categoría 2: Peatonalización		Fecha: 21 - 05 - 2022		
Ubicación:	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
 <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara)</p> <p>— Calle de estudio</p>	Mañana (8:00am - 12pm)			
	Tarde (12:00pm - 16:00pm)			
	Noche (16:00pm - 20:00) COJIMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: Es la calle mas con mayor percepción de inseguridad y poca tránsito de personas por el deterioro que contiene en su entorno, las personas hacen de las pistas y veredas sus estacionamientos o depósitos de autos generando poca accesibilidad de autos.			Lámina: <h1>L - 21</h1>	

Quispe & Rodriguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 25

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-22











FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Jirón Cangallo	
Categoría 2: Peatonalización			Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
 	Mañana (8:00am – 12pm)			
	Tarde (12:00pm – 16:00pm)			
	Noche (16:00pm – 20:00) COJIMIENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: El jirón Cangallo es una de las calles con dimensiones estrechas, en la cual algunos vecinos lo usan como punto de acopio, asimismo también usan las calles como estacionamientos en la cual el acceso de vehículos es poco limitado, por otra parte estas calle contiene viviendas con paredes desgastadas generando una sensación de inseguridad.			Lámina: <h1>L - 22</h1>	

Guispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 26

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-23


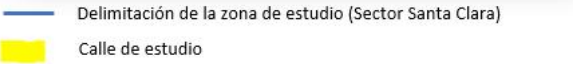









FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Jirón Huánuco	
Categoría 2: Peatonalización			Fecha: 21 – 05 - 2022	
Ubicación:  <p>— Delimitación de la zona de estudio (Sector Santa Clara)</p> <p>■ Calle de estudio</p>	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
	Mañana (8:00am – 12pm)			
	Tarde (12:00pm – 16:00pm)			
	Noche (16:00pm – 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: Es uno de los jirones con mayor circulación de vehículos ya que es una vía que conecta con el Rímac, así mismo en el transcurso del camino se puede observar como los pobladores arrojan la basura en algunos puntos así mismo la presencia de fachadas gastadas con grafitis da una sensación de miedo al caminar por allí teniendo en cuenta que es una vía con poco tránsito peatonal. .			Lámina: <h1>L - 23</h1>	

Quispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 27

Fichas de observación categoría 2 “Peatonalización” L-24

FICHA DE OBSERVACIÓN				
Título de la investigación: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022			Lugar: Jirón Mainas	
Categoría 2: Peatonalización			Fecha: 21 - 05 - 2022	
Ubicación:  	Horario	Sub categorías		
		Estado emocional	Poca accesibilidad	Hábito ciudadano
	Mañana (8:00am - 12pm)			
	Tarde (12:00pm - 16:00pm)			
	Noche (16:00pm - 20:00) COMENTARIOS DE LOS RESIDENTES O COMERCIANTES			
Descripción general: El jirón Mainas es la calle con una circulación de vehículo intermedio así mismo es una calle que transmite temor por las viviendas que contiene un desgaste en sus fachadas y algunas están en un estado de deterioro así mismo la presencia de grupo de jóvenes transmiten temor e inseguridad			Lámina: <h1>L - 24</h1>	

Guispe & Rodríguez (2022)

Nota: Realizado por los autores.

Figura 28

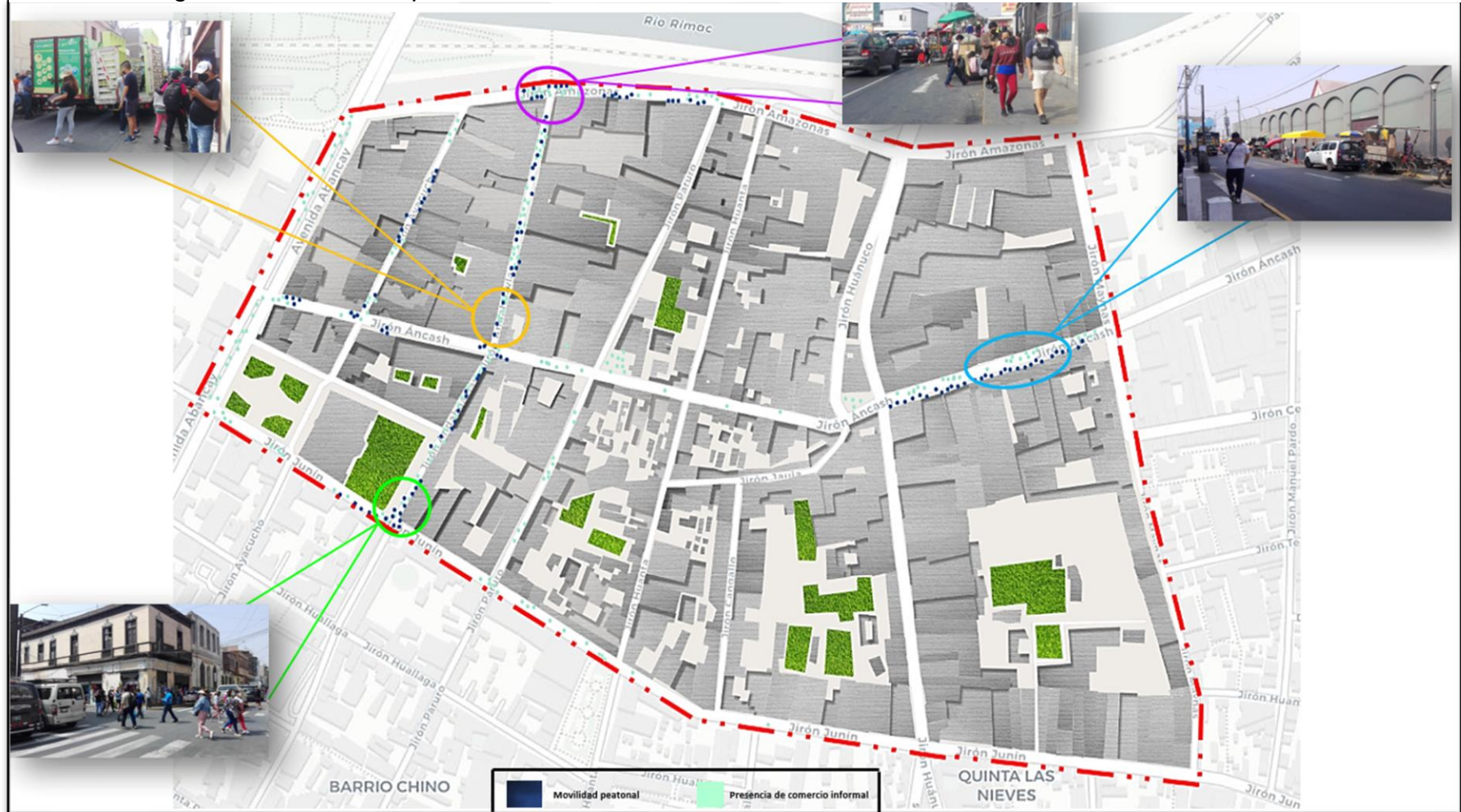
Ficha cartográfica del estado de las calles



Nota: Realizado por los autores.

Figura 29

Ficha de cartográfica de movilidad peatonal



Nota: Realizado por los autores

Entrevista a los especialistas en distintos campos disciplinario:

En primer lugar, es un placer saludarlo y gracias por aceptar la entrevista a usted Arq. _____, en donde se realizará una pregunta que nos ayudarían a esclarecer unos puntos de nuestra investigación:

Tabla 8

Tabla de lista de especialistas entrevistados

Nombre del especialista	Especialidad	Puntos en consideración para la entrevista	País
Ruth Luna Cruz	Arquitecta y estudiante de master de arquitectura y sostenibilidad en Barcelona.	Realizó un artículo "Uso mixto vivienda-depósito y detrimento del espacio público en barrios altos. Caso de estudio: Cinco esquinas" siendo parte de nuestro antecedente.	Perú
Vilma, Amaya Gutiérrez	Doctora Arquitecta. Planeación Regional y Urbana, Movilidad, Prospectiva, Planeación Estratégica, Desarrollo Urbano, Gestión de las Ciudades, Restauración, Empreendeduría y Revalorización del Patrimonio Cultural Tangible y no Tangible.	Parte de la Asociación Iberoamericana para la Movilidad Urbana Sostenible. "ASIMUS"	México
Horacio, Cornejo Rosales	Magister y Arquitecto. Maestro en la Gestión Pública	Ejerce la labor como Subgerente de Renovación Urbana de la municipalidad de Lima.	Perú
Mariana Evelyn, Birche	Doctora Arquitectura. Especialidad en urbanismo y paisaje	Realizó un artículo con un tema similar a la investigación "El sistema de espacios públicos como factor estructurador de la calidad del paisaje y el ambiente urbano: El caso de la ciudad de La Plata"	Argentina

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 9

Entrevista a Ruth Luna Cruz

Criterio de elección del especialista: Arquitecta y realizó estudios en la zona de estudio del área arquitectónica y social.

Tipo: Entrevista semiestructurada

Preguntas:

. ¿Cuáles serían los motivos del porque las calles que se mostró en el video se encuentran en deterioro?

Hay muchos motivos físicos de uso de suelo, ecológicos, también de la institucionalidad de la municipalidad que no tienen los programas adecuados para poder promover el tratamiento del espacio público y ahora el tema de la accesibilidad también es un tema muy importante en barrios altos, porque hay muchos lugares atractivos, pero no es que la gente puedan ir allí con facilidad, hay bordes urbanos ya limitados, como por ejemplo la estación Grau uno no puede entrar directamente al Jirón Junín, porque no existe la accesibilidad directa, entonces la persona va por otros sectores y no entra al centro histórico por esos lados, entonces también depende de la forma urbana de la ciudad, depende de la permeabilidad que se tiene en el sector, también los programas de la municipalidad que no promueve la intervención en el espacio público. Son muchos factores porque también la gente como son inquilinos mayormente, no es que tengan la propiedad a pesar de sus reclamaciones, no tienen el derecho como propietario de reclamar, entonces allí también hay un tema de saneamiento que se tiene que solucionar ahí, mejor dichos son muchos los factores que hacen que este deteriorado el sector, el espacio público también los depósitos que están ahí, los camiones que pasan lo deterioran, eso son efectos que por la falta de actuación por parte del gobierno y también del urbanismo en sí mismo no de cómo ha ido cambiando.

. ¿Por qué cree que los comerciantes se apropian de las pistas y veredas?

Pues la venta de comercio informal que obstruyen la movilidad en una zona es por causa de la necesidad de la gente, en donde recurren a este tipo de actividad que no hay control ni límites al apropiarse del espacio, además también ocurre por la gran densidad poblacional que demande este tipo de comercio en donde las entidades o reguladores pueden que hayan perdido el control del comercio en las calles y los comerciantes se aprovechan de ello acaparando toda la pista eh impidiendo el pase al transporte motorizado y generando una congestión de movilidad eh impidiendo el desplazamiento hacia otras calles, levando a la persona tomar atajos para llegar a su destino.

. ¿De qué forma cree que el deterioro de las calles influye al peatón para trasladarse?

Yo creo que cuando no está deteriorado la gente va como decía Jan Gehl cuando una ciudad está bien, tiene calidad, cuando no existe deterioro la gente va a ir, va a quedar sentarse, va querer ser vida social, conversar como ahora con ustedes en un espacio que a pesar que hay carros (muestra el lugar donde se encuentra – un espacio público) al menos hay árboles, espacio y bancas, a pesar que se siente incómodo por el ruido, pero está limpio el sitio, no hay basura el suelo y no esta deteriorado el espacio, entonces cuando un espacio tiene calidad la gente va querer estar ahí, es por eso que es importante evaluar eso y si también hay actividades sociales, opcionales será más atractivo para la persona, pero si solo pasan por el espacio público para recorrer nada más, entonces no es tan bonito como para que la gente se quiera quedar y bueno obligatoriamente tiene que pasar por ese lugar, entonces depende de la calidad del espacio en la que se encuentre y claro lógicamente el deterioro es lo opuesto a la calidad, entonces hay que conocer bien las actividades de la gente y poder evaluar si es que el espacio esta de calidad o no.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 10

Entrevista con Vilma, Amaya Gutiérrez

Criterio de elección del especialista: Doctora en Diseño de Proyectos

/Doctora en Sustentabilidad y ser parte del proyecto ASIMUS (Asociación Iberoamericana para la Movilidad Urbana Sostenible)

Tipo: Entrevista semiestructurada

Preguntas

. ¿De qué manera puede afectar el comercio informal a las personas al trasladarse a pie?

Bueno les comento a raíz de lo que pasa en Reynosa, pues aquí hay mucho mulataje ambulante y no sé si ustedes tengan una situación similar que de pronto montan de forma arbitraria sobre las banquetas o vías públicas no el área circulante vehicular si no en área peatonal; estructuras que son fácilmente levantables con distintos productos, me estoy refiriendo a la venta de ropa, artículos chinos, entonces llegan las autoridades y en tres minutos levantan ese puesto y no es fácil digamos hacer el retiro de toda esa mercancía y en cuanto se van las autoridades y lo vuelven a montar, entonces llegan las situaciones en que cruza el peatón y se tiene que bajar a la zona vehicular poniendo el riesgo la seguridad de los peatones, no sé si esto está sucediendo como ustedes en esa área.

. ¿Considera que un proyecto en beneficio para el desplazamiento del peatón podría generar mayores oportunidades económicas en la zona e interés cultural?

En la ciudad de Campeche, todo ese sector no nada más está supremamente protegido y llegan recursos de la Unesco si no que el estado y la Gobernación Federal tienen que aportar también recursos si no que hay unos candados y unos blindajes muy específicos para que los dueños de los predios no puedan hacer cambios a ese tipo de elementos

de edificación y si lo hacen tienen que estar supervisados, entonces eso genera que la zona se ha hecho más rica en cuestión turística, entonces va lineado el punto de la preservación de los edificios con la zona turística y obviamente eso hace que la zona peatonal se incremente y haya mucha más seguridad. Hace alrededor de unos quince años todas las calles en este sector, en este parámetro de estudio de lo que es el centro histórico eran completamente vehiculares; al día de hoy un 60% de esas calles se han convertido en calles únicamente peatonales, en donde las mañanas se puede circular libre y en las tardes los restaurantes abren sus puertas y sacan los elementos de mobiliario como mesas, sillas y se genera un ambiente bohemio se podría decir, en donde hay música en vivo, los restaurantes prácticamente parecen uno solo y donde van caminando los turistas, los residentes de la zona y se vuelve un ambiente bastante agradable, entonces este concepto lo adoptó el gobierno en lo que es el estado de Campeche y poco a poco fue transformando la idea de la gente, porque por ser impensable en el que mucha gente con mucha historia en ese lugar pues no pusieran su carro en la puerta y esas casas antiguas no tenían estacionamiento o no contaban con un garaje, en la cual no fue fácil, pero poco a poco fue generándose este cambio de concepto de idea cultural y esas casas se fueron vendiendo a gente con interés para generar restaurantes, hoteles, entonces esa propiedad de valor era como de casa habitación y se fue convirtiendo en comercial y es una zona bastante empoderada por decirlo así, económicamente hablando, entonces el gobierno volteó a ver todo este fomento económico que tenía y esa potencial y empezó a cuidarlo más, entonces ya hay mucha movilidad, hay presencia policial, no hay índice delincuencia alto realmente porque es una zona peatonal muy segura, muy rica para poder transitar no nada más para los turistas si no para todas las personas que viven ese tipo de ciudades.

. ¿Usted que percepción tendría al estar en esa zona que presenta un deterioro en su entorno, como se sentiría al transitar por esas calles?

Si yo fuera visitante, no hablo del interior de la ciudad como habitante, si no que llego a un lugar y lo veo totalmente descuidado me daría tristeza y si vería un total abandono por parte de las autoridades, porque si la ciudadanía tiene que hacer un trabajo de preservación, pero muchas veces las autoridades en este caso son las primeras responsables de no subsanar este tipo de situaciones que a toda las ciudades acontece, entonces si no lo cuidan o no lo están arreglando continuamente ese tipo de elemento va a crecer, baches tienen a ampliarse y obviamente se va haciendo más grande el problema, entonces se tiene que cuidar inmediatamente ese tipo de detalles, resanar lo que se tenga que resanar en cuanto salga la primera grieta, entonces si me hablaría muy mal de esas autoridades que no hacen el trabajo adecuado.

. ¿Usted cree las personas sienten interés de conservar y mejorar las fachadas de sus viviendas y también algunas propiedades patrimoniales?

Yo creo que eso a veces no se ve ni lo hacen los propietarios, creo que hay dos factores muy importantes; uno, hacerles entender a las personas que este edificio con valor histórico, al cambiarlo o modificarlo pierde parte de ese valor, es decir si, si su edificio o propiedad está valuado por decir, les voy hablar en dólares para que podamos entender un poco más las cantidades, pues un aproximado de 500 000mil dólares es el tipo de predio y de repente al hacer modificaciones, perder esos elementos distintivos de la edificación histórica puede valer hasta 400 000 o 350 000 dólares, entonces si hacen entender la conceptualización de pérdida de valor a esa persona muy difícilmente le va a querer hacer cambios o modificaciones que afecten ese valor, porque finalmente a todos nos afecta el dinero, eso sería el primer punto que es cambiar el chip; como hacer entender a los dueños de esas edificaciones sobre esos predios que pierden su valor en el momento que quieren cambiar o modificar los elementos que ya tienen este punto histórico y la segunda, la inspección y la vigilancia, cuando el municipio ya tienen un cerco determinado como patrimonio, la Unesco tiende a darle un número de años

determinado y al número de años predeterminados no se cumplen los estándares que la Unesco solicita para ver denominado patrimonio ese sector puede perder a denominación. Entonces el municipio o el estado pierde también, porque es el tipo de denominaciones generalmente atrae al turismo, entonces hay que hacerles entender que se tiene que trabajar en conjunto con los elementos que están en resguardo para poder tenerlos y preservarlos y hacerles entender cómo les comentaba en un principio a los dueños de los predios la pérdida del valor.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 11

Entrevista con Horacio, Cornejo Rosales

Criterio de elección del especialista: Ejerce labor como sub gerente de Habilitaciones urbanas en la municipalidad de Lima y es magister en gestión publica

Tipo: Entrevista semiestructurada

Preguntas

. ¿Usted que percepción tendría al estar en esa zona que presenta un deterioro en su entorno, como se sentiría al transitar por esas calles?

Del cómo me siento yo en las calles que recorro, bueno mira yo he vivido en el centro histórico de Lima en el barrio de Monserrat durante años, yo vivía detrás del barrio de Monserrat en una calle que se llama jirón Oroya qué era chiquita y desembocaba en Jirón Ica en general era un ambiente bastante agradable por los contactos por las amistades que había en la zona, pero era un ambiente muy contaminado por la cantidad de vehículos que había en ese lugar, la forman del cómo está reemplazado Lima

metropolitano sobre el territorio hace de que todas las partículas contaminantes terminen o se acumulen a partir de centro histórico de Lima hacia Lima Norte.

Hay una sensación que si tú caminas por el centro de Lima en dónde caminas un buen rato y luego te bañas me das que llegaras a estar mucho más sucia o sucio que lo que puedes caminar en una calle de Miraflores. Como te digo la vida con la gente, había un tema también de rivalidad entre Barrios me acuerdo, pero no era tan peligroso cómo uno puede imaginarse porque en realidad era controlado eran libido.

. ¿Por qué motivo no se realizan a la par proyectos de intervención urbana o peatonalización tanto alrededor de la plaza mayor de Lima como en Barrios Altos?

Primero se debe de tomar el interés de las personas para ejecutar en la zona, en sí, nadie quita el hecho de que todo el centro histórico tiene un valor, pero debes comenzar a intervenir por las personas más críticas, pero aquí se están cayendo edificios, si está bien pero donde tenemos mayor la mayor cantidad de monumentos de valor cultural para el país, es aquí en la parte del centro histórico de Lima, eso no quita que no haya políticas o no se hallan implementado medidas en el plan para intervenir en el resto de Lima Cercado, pero hay en Barrios Altos, porque hay obras, hay programado obras y el otro es porque no se ah peatonalizado en Barrios Altos, porque para peatonalizar se tiene que tener una demanda mensurable efectiva de gente que vaya a usar la calle, mejor dicho si dentro de la calle solo transitan menos de 20 personas durante el día pues no vale la pena peatonalizar.

¿Usted cree las personas sienten interés de conservar y mejorar las fachadas de sus viviendas y también algunas propiedades patrimoniales?

Dentro del casco histórico de Lima hay muchos inmuebles cuyos propietarios ya no viven ahí, es más cuando los propietarios originales ahora tienen hijos o nietos se divide en la vivienda y lo han descuidado, no solamente lo han descuidado sino también la propiedad

ha sido invadida por gente o por personas de más de 40 años y este tema de formalización de la ciudad no es tan sencillo como parece. Mucha de esta gente tiene conflictos entre ellos, mejor dicho no se ponen de acuerdo ejemplo como ni para pintar la fachada ni para organizarse con el tema de la basura mejor dicho cada quien vive su propia vida su propio mundo y viven del día a día y claro es gente que tal vez tenga limitado su recurso económico y lo único que les interesa es satisfacer sus necesidades básicas que necesitan básicas como transporte, alimentación la vivienda ya está allí, pero no hay una política de mantenimiento Porque no tienen garantizado que seas propiedad pero en algunos casos cuando si tienen garantizadas qué es su propiedad no tienen los recursos suficientes para mantenerla por qué dicho sea de paso mantener equipamiento de una vivienda dentro del casco histórico es costoso, cuesta más que una vivienda convencional.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 12

Entrevista con Mariana Evelyn Birche

Criterio de elección del especialista: Doctora Arquitecta con especialidad en urbanismo y paisaje.

Tipo: Entrevista semiestructurada

Preguntas

. ¿Considera que una zona deteriorada genera percepción de inseguridad al peatón y limita su desplazamiento?

Si influye el lugar como esta al peatón para poder desplazarse en un lugar, hay creo aplicaciones en el celular que, basados en estos criterios de seguridad o atraktividad de comercio de tranquilidad, incluso lo que estudian por ejemplo el ruido de las avenida, si

uno no quiere circular por la avenida porque hay mucho ruido y tienes que elegir como un camino o un sendero peatonal como pensado según los criterios que uno elija y si yo creo que en el día a día uno cuando va eligiendo por donde va a circular, puestos criterios existen digamos y son reales, también el termino bueno de la fachada activa que trabaja mucho Jean Gehl, pues no es lo mismo circular por una calle por más buna condición que tenga, porque tal vez no tenga un muro, que otro que tenga 100 metros, digamos uno se siente inseguro porque no tienes a donde recurrir, pero si es un muro, no es lo mismo que si circulas por u lugar donde hay puertas , donde hay ventanas, donde hay otras personas , que eso naturalmente a uno le produce la sensación de seguridad y que quizás tiene que ver que tomen por algo primogénito digamos con algo hasta biológico del ser humano desde que uno afronta al peligro uno necesita huir, entonces está pensando donde voy a ir digo no tengo si no hay un árbol o un arbusto donde esconderme, no hay una puerta yo solo tengo un muro automáticamente, biológicamente se genera esa sensación de inseguridad, que puede corresponderse con la inseguridad real o puede que no, puede que solo sea una sensación, pero si se genera y creo que es un fenómenos importante para considerarlo en un diseño de estos espacios.

. ¿Por qué cree usted que algunas calles en una ciudad se genera puntos de acopio, esto tal vez sucede por falta de tratamiento o movilización de recolectores de basura del estado o es ocasionado tal vez por la sociedad civil?

Yo creo que es multidimensional la problemática, tal vez una causa más directa de la problemática si estamos hablando de un barrio que no tiene recolección de residuos sólidos y donde son una causa directa del porque la gente tiene que resolverlo de alguna de alguna manera y lo tiran o arrojan los residuos en un punto x de la ciudad, pero más allá de eso si también creo que tiene que ver con una concientización digamos, de lo que son toda la sociedad, su conjunto en la comunidad y que tiene mucha injerencia en lo que es la parte cultural respecto de la limpieza y también sobre todo se ve quizás si nos

referimos por ejemplo en un curso de agua, de poder valorar digamos el recurso del agua y no generar estos puntos basurales sobre un recurso que es tan valioso para todos, digamos pues de inmediato para ellos también porque, es lo que va y vuelve el agua al mismo sitio definitivo.

. ¿Cómo el deterioro del espacio vial influye en la movilidad peatonal?

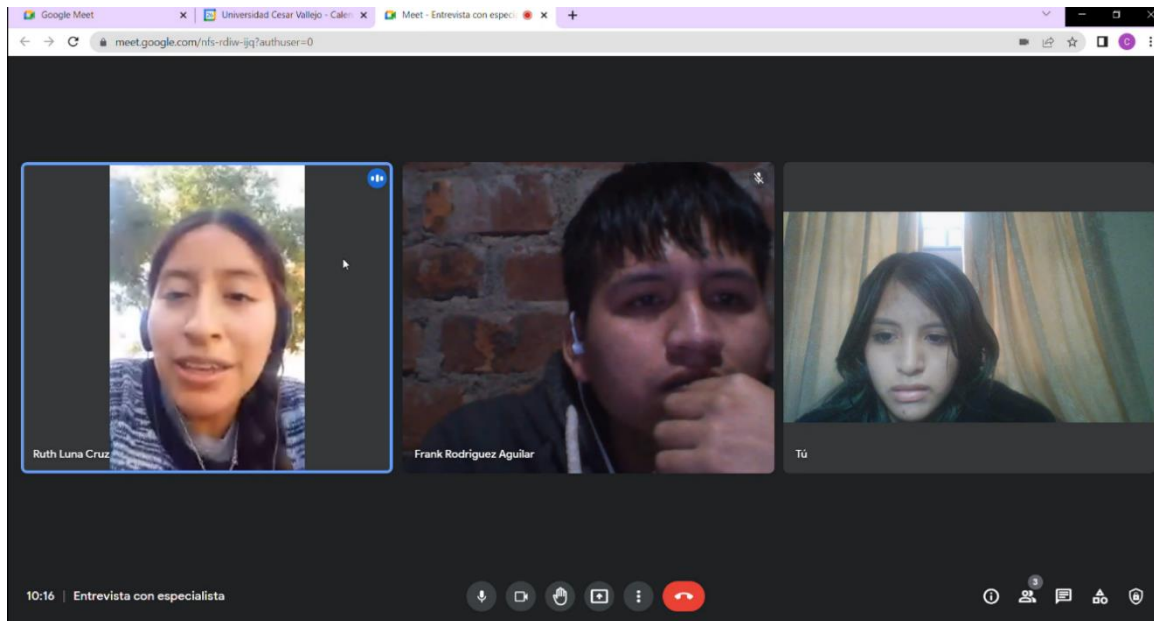
Muchas veces es responsabilidad de los propietarios de las viviendas del porque las veredas estén en malas condiciones y estas no lo quieren arreglar y la gente circula por donde puede, observándose que el conflicto que esto genera es que en calles más transitadas donde las veredas estén totalmente deterioradas, pues la gente comienza a circular por la pista porque no caminar por descombros o elementos rotos y es allí donde se genera el conflicto porque mucha gente genera el hábito de caminar por el pavimento y allí si pueda haber ya una complicación de seguridad. Desde mi punto de vista creo que el deterioro de un espacio termina generando en las personas en no elegir el modo de circulación peatonal y comienzan a preguntarse, porque voy a ir por la vereda si no voy a tener una rampa, entonces esa gente se ve limitada también ya a circular directamente en auto porque al no tener la infraestructura genera quizás un rechazo de las personas al circular por ese medio.

Nota: Realizado por los autores.

Figura 30

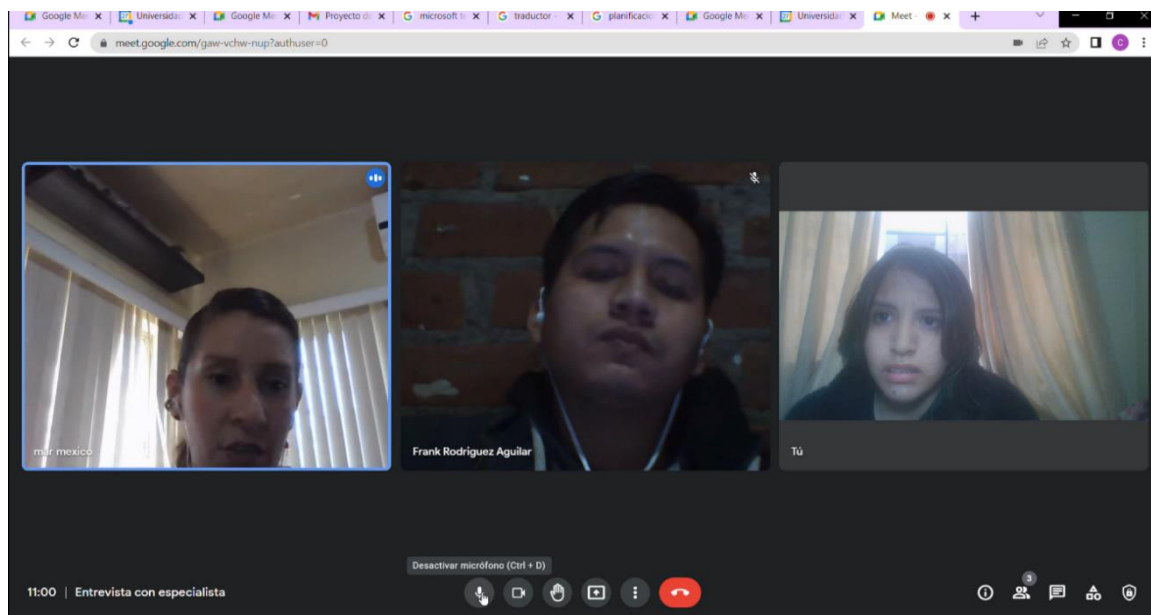
Evidencia de entrevista a especialistas multidisciplinares

Entrevista con la Arq. Ruth Luna Cruz



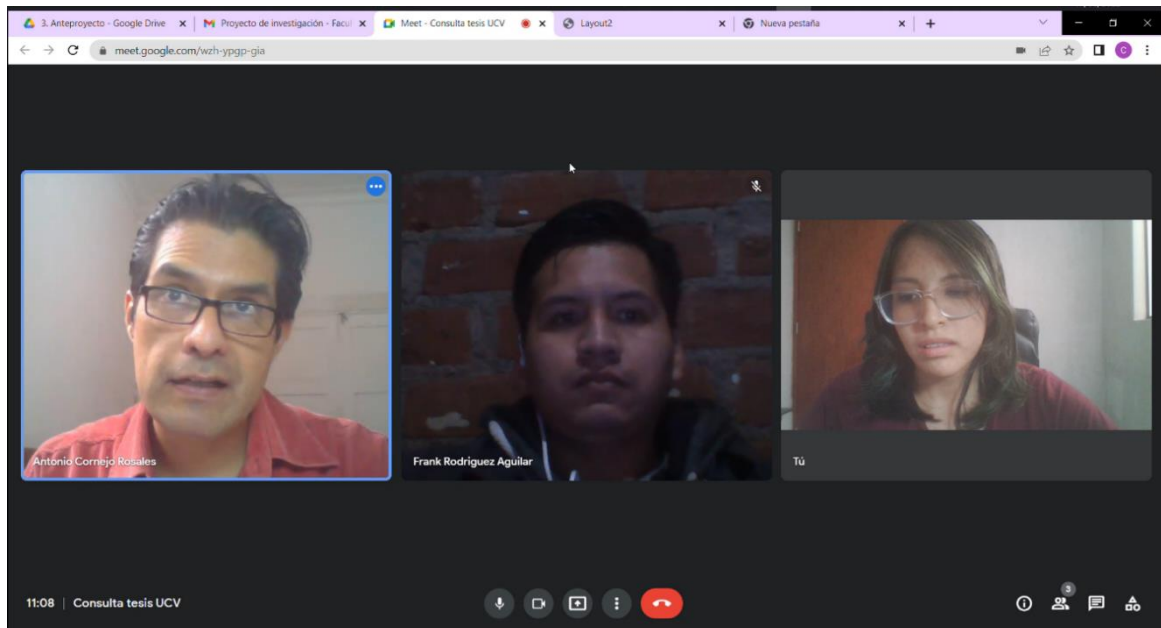
Nota: Entrevista mediante plataforma Google Meet.

Entrevista a la Dra. Arquitecta Vilma, Amaya Gutiérrez



Nota: Entrevista mediante plataforma Google Meet

Entrevista con el Mg. Arquitecto Horacio, Cornejo Rosales



Nota: Entrevista mediante plataforma Google Meet.

Entrevista con la Dra. Arquitecta Mariana Evelyn, Birche



Nota: Entrevista mediante plataforma Google Meet.

Entrevista a los participantes de la zona de estudios:

El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022

Grupo de Entrevistado	(residentes o comerciantes)	Fecha:
Edad	Mayor de 20 años	
Tiempo de Permanencia	5 años establecido en el lugar de estudio	

Objetivo: *Determinar como el deterioro las calles influye en la peatonalización en el sector Santa Clara de Barrios Altos del Cercado de Lima, Lima, 2022.*

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.
2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.
3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.
4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.
5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.
6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Tabla 13

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 1

Grupo de Entrevistado	Residente Carlos	Fecha:
Edad	28	26-05-
Tiempo de Permanencia	10 años	22
Preguntas abiertas semiestructuradas:		
1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.		
Básicamente porque no hay una educación, acerca de la recolección o segregación de basura la gente para aquí, cuando pasa arroja sus bultos desperdicios ¿No?, no hay un orden, básicamente.		
2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.		
Eh bueno, un tema más que todo aquellos de la responsabilidad por parte de la municipalidad que no novela por el tema de infraestructura, también temas de seguridad no, tal vez a veces aquí hay algunos inconvenientes, no todo ello produce que bueno que como usted puede ver que las vistas aquí están en un mal deterioro.		
3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.		
Eh bueno, como le dije porque no hay un orden tampoco aquí hay un tema de seguridad, de vigilancia, la gente aquí se adueña, se apodera de los espacios y bueno siempre cuando hay aquí un movimiento o algo, siempre hay un desorden y creo que eso.		
4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.		
Inseguro e incómodo se podría decir, por el tema de contaminación, el tema de inseguridad, delincuencia, eh, por el tema de falta de vigilancia, ¿no? Por parte de policías o de serenazgo, este hace que por las noches sean peligrosos y haya accidentes o robos al paso.		
5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.		
Eh bueno, hay temas de conflictos, peleas también el tema aquí por la falta de orden o alguien que dirija el tema de tránsito se pueden producir accidentes como accidentes automovilísticos básicamente, y también como no hay un orden aquí este, incluso las personas que cuentan con vehículos se estacionen en lugares que no está permitido, ¿no? y todo eso es normal, se podría decir, porque no hay un orden y una vigilancia.		

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Eh bueno como usted ha visto si no hay aquí una mejora o en la respuesta que le estoy dando son básicamente negativas, ¿no? son de pocas expectativas porque incluso también esto es parte de la gente, que no se compromete o no hay aquí una comunicación colectiva para poder pedir ese apoyo, ayuda a la municipalidad, para que este lugar pueda ser más seguro, más ordenado y atractivo.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 14

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 2

Grupo de Entrevistado	Residente Marco	Fecha:
Edad	26	26-05-22
Tiempo de Permanencia	8 años	

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

La acumulación de basura se da más que todo porque las personas no son muy bien educadas en ese tema y segundo en segundo lugar porque la municipalidad tampoco se preocupa en poner un tachó por ejemplo poner un cilindro no sé, de dónde uno pueda poner su basura y de manera ordenada, esto pues no les importa a quien dirige esta zona.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

El motivo porque las calles están destruidas sería por qué primero porque tenemos un presidente tenemos un dirigente que digamos que se preocupa por eso, pero, pero hoy en día está ausente o es que no tenemos autoridades en este lugar.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Esto se da mucho en nuestra región porque primero, porque estas personas primero lo que buscan es subsistir durante una problemática que es la pobreza, no buscan otro lugar que estar en la intemperie porque así no pagan rentas ni impuestos y así que se acumula cantidad de personas día a diario esto se ve.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Me siento muy inseguro sobre todo en las noches porque no hay mucha iluminación como lo dije y lo reitero que nuestras autoridades no se preocupan en poner más alumbrado público aquí en la zona.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Primero la aglomeración de personas pues podría ocasionar un mayor contagio en este contexto de la pandemia por eso y en cuanto a la acumulación o el tránsito de vehículos que están ahí que se han amontonado porque pues éste hace falta no más vías alternas quizás y esto ocurre mucho en nuestra región.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Yo veo poco interés quizás el tema podría ser económico o quizás le dan más más en facilidad a otras áreas en su casa y dejan esto pues al aire.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 15

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 3

Grupo de Entrevistado	Residente Hristo	Fecha:
Edad	30	26-05-
Tiempo de Permanencia	12 años	22

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Porque no vienen a pasar los camiones de basura no pasan mucho por aquí por barrios altos es pésimo si el servicio de limpieza y pues hablamos con la municipalidad y no nos hacen caso.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Muchos de esos motivos son porque hay camiones pesados o motos que pasan por las veredas que eso hace que las pistas como no son para esto se deterioren con los años.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

No se ve porque los comerciantes son ambulantes y porque no tienen donde poner porque no hay un lugar formal pues la municipalidad debería darles un lugar formal y

por eso ellos ocupan la pista las veredas para vender sus productos pues es que todos necesitamos trabajar.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

A veces yo me siento un poco apaligado, aunque yo vivo por aquí años me siento un poco apaligado con miedo que me roben o que me peguen o que de la nada vengan hacia a mí y me corten y pues esos miedos hay, pero hoy la municipalidad no hace nada al respecto y las calles no están bien iluminadas y pues da un poco de miedo estar paseando por aquí.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Uno podría ser, un vehículo que no tenga frenos o que el cómo las calles tan deterioradas pueden ser que se pinche una llanta y ocasione un accidente y toda la gente que esta acumulada atropelle dos tres cuatro cinco personas y puede ocasionar alguna muerte trágico accidentes etcétera.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Eso más que pintar y que su casa se ve bonito es por cultura peruana o sea los peruanos estén no pinta su fachada y no tarrajean sus casas porque simplemente para no pagar este los impuestos pues que demandan el estado peruano y por eso por eso algunos ni les importa pintar no les importa arreglar porque si no estarían pagando sus impuestos y eso no quieren pues

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 16

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 4

Grupo de Entrevistado	Residente Manuel	Fecha:
Edad	30	26-05-
Tiempo de Permanencia	20 años	22

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Porque solo en las noches nomas pasa el carro de basura y en la tarde la gente que limpia o la gente que vende no sabe dónde tirar su basura y lo que hace es tirarlo en un solo lugar pues.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Los ambulantes más que todo se llena por ejemplo en Andahuaylas esta llenecito de gente y la municipalidad no hace nada.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Porque no tienen donde vender y la gente necesita trabajar, pero si está mal que se apoderen de toda la calle porque no dejan ni pasa a los carros y puede haber algún accidente.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

yo me siento tranquilo, pero si siento que talvez me puedan jalar el celular porque algunas calles donde ay bastante gente por ejemplo por las amazonas con Andahuaylas hay cantidad de gente y comerciantes y pues creo que te pueden jalar tus cosas.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Mucha gente no deja pasar la verdad, tanto carros y personas y cuando se llena la gente y el carro quiera pasar puede que choque alguna persona o le aplaste el pie talvez o no sé, cosas así creo que pueden pasar, que no me ha pasado, pero por lo que eh visto puede pasar.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Yo pienso que no porque si no se hubieran preocupado hace tiempo, pero que se va hacer así es la gente, mira ahora algunas casas todas sucias o con rajaduras y se ve feo pues.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 17

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 5

Grupo de Entrevistado	Residente Diego	Fecha:
Edad	30	26-05-
Tiempo de Permanencia	20 años	22
Preguntas abiertas semiestructuradas:		
1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.		

Eso se debe a tanto ambulante que se ve en las calles como vienen muchas personas y compran pues tiran algunos su basura en la pista y los ambulantes también eh visto que lo arrojan en un solo lugar yo creo que eso genera la acumulación de basura y pues eso hace que se vea cochino el lugar y quien sabe pueda provocar enfermedades.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Por la cantidad de gente que pasa por el lugar y también los carros, y pues la municipalidad tampoco se preocupa por hacerle, aunque sea un mantenimiento o, aunque sea parchar las pistas que algunas están con hueco.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Supongo que no tendrán para pagar un local o no sé y pues todos tienen que trabajar sino como viven también, como comen, pero me parece mal que sean bastantes porque hace que haya mucha gente y si hubiera un poco menos por lo menos se podría caminar con normalidad o los carros pasarían normal, pero que se va hacer de eso ya se encarga la municipalidad.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Yo me siento tranquilo si te refieres por cómo es conocida barrios altos pues si para que te voy a negar que, si hay inseguridad como en todos lados, pero por acá, por lo menos es tranquilo más al fondo si lo veo inseguro además por allí también hay quintas donde los delincuentes se meten, como son callejones pues fácil roban y se meten por allí.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Como le decía cuando hay mucha gente pues no deja pasar y accidentes creo que podría ser que talvez los autos pues termine chocando las personas, a veces hay personas que vienen con sus niños y qué tal si se sueltan pueda provocar algún accidente creo yo.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Si, pero también debería apoyar la municipalidad en mejorar las pisas además si pitan sus fachadas como me dices pues de que servirá en un lugar donde hay bastantes carros o bastes vendedores en las calles, yo creo que sería en vano porque se gastaría rápido el pintado o la mejor que se hace.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 18

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 6

Grupo de Entrevistado	Residente Carla	Fecha:
Edad	32	26-05-22
Tiempo de Permanencia	6 años	
Preguntas abiertas semiestructuradas:		
1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.		
<p>Pues en algunas calles no tienen sus tachos de basura, por donde vivo en la esquina de la calle Huánuco hay un contenedor grande nada más, pero igual algunos lo colocan a su costado como si no lo vieran.</p>		
2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.		
<p>Acá casi todas las pistas están deterioradas, ni siquiera las rampas los arreglan y la gente lleva a su familiar que está en silla de ruedas por la pista porque no tienen otra solución y pues los ambulantes creo que eso no les importa porque igual están en todos lados.</p>		
3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.		
<p>Pues acá en Andahuaylas al medio día está lleno de gente porque los ambulantes se ponen en toda la calle también a esa hora salen los niños de sus colegios como mi hijo y a veces me da miedo que se pueda perder en tanta gente o si no que sea atropellado porque los carros igual pasan</p>		
4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.		
<p>Las calles de acá (en el cruce del jirón Andahuaylas y Ancash) me da miedo por los carros que pasan entre toda la gente y las calles que están más al fondo pues te sugiero que no vallas por ahí porque da miedo, casi nadie va allá porque hay rateros que salen de esas casas abandonadas.</p>		
5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.		
<p>Si creo, porque ni siquiera puedo caminar por la vereda porque todo está lleno de comerciantes, así para todos los días y solo queda ir por la pista, pero a veces es mejor porque hasta en la vereda te puedes caer porque esta todo con roto.</p>		
6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.		

Bueno, acá en todos lados vas a encontrar las casas en mal estado, hasta es peligroso pasar cerca de esas casas porque tal vez te cae algo de arriba o si no salen los rateros de esos lugares y es feo caminar con miedo.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 19

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 7

Grupo de Entrevistado	Residente Mònica	Fecha:
Edad	29	26-05-22
Tiempo de Permanencia	12 años	

Preguntas abiertas semiestructuradas:

- 1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.**
-

Bueno yo te digo el porqué, es que no hay tachos, mira acá nomas (jirón Amazonas) no hay nada de tacho de basura, donde uno va a poner la basura, además si tienen que votar tu basura tiene que ser temprano porque a veces aparece el camión de basura, si no lo dejas en la esquina de la calle.

- 2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.**
-

En esta calle nomas ve la pista que esta toda llena de huecos y siempre ha estado así, pero igual los carros pasan sin problemas y fácil pueden atropellar a alguien porque la calle siempre está llena de gente porque vienen a comprar acá,

- 3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.**
-

Hay no, los comerciantes ya se creen los dueños de todo, en la vereda todo se agarran y ya uno no puede caminar hay y solo queda meterse en la pista.

- 4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.**
-

A mí me da miedo caminar por la calle, pero no hay de otra porque no me voy a meter donde están vendiendo, además cuando uno está apurado ni le importa a veces por dónde caminar.

- 5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.**
-

Si claro, acá las pistas se están rompiendo a pedazos, no sé cuándo piensan arreglarlo, pero si esto sigue igual fácil uno tiene un accidente, porque si vez siempre hay carros a

todas horas y no solo pasan los carros chicos, si no los buses, esos carros públicos que pasan al lado tuyo nomas.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

A las casas, pues la mayoría no le importa ya sus casas y también son varias familias que viven en una casa y no creo que solo uno gaste para que se vea bien y también ya otras están abandonas y se están derrumbando y pues da pena como todo se cae a pedazos.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 20

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 8

Grupo de Entrevistado	Residente Antonio	Fecha:
Edad	35	26-05-22
Tiempo de Permanencia	15 años	

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

En todos lados no hay, pero más que nada la gente bota la basura porque no hay quien la recoja, yo vivo por el jirón Paruro y pues la gente coloca su basura en las casas que están abandonadas, ahí ya todos colocan la basura.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Bueno si vez, las veredas ya todas están rompiéndose, no sé qué más esperan para que lo arreglen, tal vez que se haga noticia de que ocurren accidentes, pero igual no creo que lo hagan y así están todas las pitas y por al fondo peor todavía.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

A los ambulantes, pues no hay quien les digan que se vallan, aunque a veces los sacan de las calles, pero de nuevo a parecen y pues si estás ahí tienes que ser vivo por si no te están jalando tus cosas porque hay mucha, eso se ve más si te quedas en las tardes.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Por aquí es algo más tranquilo y bonito (jirón Paruro), pero si te vas por la Jauja o más allá, tal vez regreses sin tus cosas, mejor no vallas allá, es peligroso allí los rateros salen de las casas que están que se caen, difícil que uno camine por allá.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Acá por lo memos han puesto un rompe muelle, pero las bicicletas a veces pasan por la vereda, se meten y todo uno tiene que andar con mucho cuidado.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Pues creo que lo deben mejorar porque si siguen así las casas los rateros aparecen más y lo convierten poco a poco en su casa, por lo menos deberían cerrarlo como debe ser si lo van abandonar.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 21

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 9

Grupo de Entrevistado	Residente Claudia	Fecha:
Edad	26	26-05-22
Tiempo de Permanencia	8 años	
Preguntas abiertas semiestructuradas:		
1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.		
Es que eso pasa porque difícil que encuentres tachos de basura y ya uno bota su basura donde todos lo hacen porque al final si se lo llevan, difícil ver el camión de la basura por esta calle (jirón Huánuco).		
2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.		
¿Las casas podrían considerarse hay? Porque si te vas por todas las calles siempre vas a ver casas derrumbándose o en muy mal estado y eso hace que se vea feo y peligroso la calle.		
3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.		

Por el jirón Andahuaylas difícil caminar porque allí están todos los ambulantes que hasta las pistas se agarran y se incomodan si les dices algo, además allí también paran algunos rateros que se aprovechan cuando uno está comprando.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Yo ya se cuándo pasa algo raro, si estas solita caminando eres un blanco fácil y si quieres caminar por la noche, no creo que te salves, al menos que contigo halla más gente, eso te da garantía si no te roban chica.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Ya ha sucedido, es que como a veces pasan hasta camionetas grandes, pues las motos van con cuidado, hasta se veten a la vereda para que pasen rápido y uno fácilmente puede sufrir un accidente.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Pues que no trae ningún beneficio a la zona, es más parece refugio de los delincuentes las casas que están abandonadas y la gente ya sabe dónde no debe pasar, por eso muchos no van por esas calles que este todo mal para caminar tranquilo.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 22

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 10

Grupo de Entrevistado	Residente Esther	Fecha:
Edad	33	26-05-22
Tiempo de Permanencia	12 años	

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Eso es porque ya uno se acostumbró a ponerlo ahí, al final si se lo llevan, por ejemplo, acá, lo colocamos cerca de esa casa donde nadie vive y pues no se quejan, pero si se lo llevan.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Como vez lo primero que esta deteriorado son las pistas y veredas y uno para evitar eso se mete a la pista para caminar porque están bien mal.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Yo creo que como nadie está allí para poner orden pues se venden en toda la pista para vender, a veces si los sacan, pero no están todo el día allí pues y eso ya se ha convertido en una zona con accidentes, mi hija hace poco casi fue atropellada porque un carro estaba retrocediendo y estaba ese carro metido entre toda la gente.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Pues por acá de noche si da miedo, pero las calles de al fondo si dan más miedo durante el día, más por las calles que van al jirón Junín, es que por allá todo es desolado.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Si, yo ya me he salvado de muchos accidentes, igual mi hijo que va a la escuela porque parece que tienen que ir obligado por la pista, porque la vereda está ocupada por los comerciantes, por donde uno va a caminar entonces

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Yo creo que lo deben arreglar ya, porque si sigue así fácil que uno de estos días te caiga encima, eso es porque son bien antiguas y uno no va a estar caminando con miedo a ver si me cae o no.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 23

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 11

Grupo de Entrevistado	Comerciante bajo el seudónimo de Carlos	Fecha:
Edad	30	26-05-
Tiempo de Permanencia	5 años	22

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Yo felizmente no veo nada, porque hay horas de recojo, hay carteles acá, tú no puedes sacar la basura y botarla. Creo que de 7 a 10, de allí para adelante hay multa, acá en liman en distrito ya es otra cosa, todo lo que es lima cercado es de 7 a 10, a esas horas nomas puedes dejar tu basura, no puedes ahorita por ejemplo acá dejarlo, porque están por y te toman foto y te multan.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Yo diría por la falta de apoyo del gobierno, al menos este gobierno no ve y la municipalidad porque van de la mano, mira eso de allí (pista) tiene años y no lo arreglan, mira esto de acá hasta el puente tiene años, mira cuantos huecos tiene y no lo arreglan, ni la municipalidad ni el estado.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Cómo te digo, yo soy uno de ellos, pero si nos ordenamos bonito podemos trabajar, claro que es malo, unos dicen que es malo, bueno yo digo si tú te ordenas o la municipalidad te ordena, dejas tu sitio limpio, pero eso si en todas partes de lima hay ambulantes.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

No por allá es peligros, mira te digo, hasta Huánuco es peligroso, de allí para acá normal, Huánuco y Maynas es peligrosísimo. Es porque no hay seguridad para allá, no hay serenazgo, no hay policía, hay te roban. Claro mira del jirón Huánuco para allá, hay te roban.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Si porque hay porque hay momentos que esto, y yo soy uno de ellos, que esto se llena de ambulantes, entonces puede haber un sismo, imagínate la gente corre y se pisan.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Claro por lo menos deberían pintarlo, es que acuérdate ahorita por ejemplo no hay presupuesto para pintar las fachadas y pues ya viene 28, acá en el centro de lima te obligan a pintar sino t te multan, si te multan.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 24

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 12

Grupo de Entrevistado	Comerciante bajo el seudónimo de Pedro	Fecha:
Edad	42	26-05-
Tiempo de Permanencia	7 años	22
Preguntas abiertas semiestructuradas:		

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Primeramente, el descuido de la municipalidad.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Porque el alcalde no trabaja.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Es la pobreza que hay en nuestro país, la falta de trabajo y la gente toma cualquier parte de la calle para poner su puesto.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Miedo, por la delincuencia.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Desde luego, hay tantas calles con puro hueco, un tropezón y sucede un accidente.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Falta de organización del consejo, son las personas encargadas de limpiar las fachadas, como también la comunidad.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 25

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 13

Grupo de Entrevistado	Comerciante bajo el seudónimo de Hugo	Fecha:
Edad	37	26-05-
Tiempo de Permanencia	6 años	22

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

A pesar de que hay bastantes ambulantes yo veo que está limpio, por ejemplo, ahora no hay basura, pero en las noches si porque no vienen a recoger.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Si hay lugares que están en pésimo estado, deberían cambiar o remodelar un poco más que todo porque estamos en el centro.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Siempre ha habido ambulantes por acá, pero por la misma municipalidad ya no están viniendo mucho, antes había más, ahorita como ves hay poco porque hay control.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

No voy mucho por otros lugares, por aquí es solo mi ruta porque me siento seguro además la gente se conoce

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Si, claro y ya ha sucedido y no solo en las pistas, también en las veredas porque las bicicletas sin vergüenza se suben a las veredas y están que empujan a la persona.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Debería haber más organización y arreglar el cableado y ponerlos en una sola dirección para que no se vea a sí, por eso es que también se ocasionan incendios

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 26

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 14

Grupo de Entrevistado	Comerciante bajo el seudónimo de Martín	Fecha:
Edad	48	26-05-
Tiempo de Permanencia	8 años	22

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Antes había un contenedor de basura, pero como están haciendo la obra ya no hay y también había los tachos de basura en el parquecito ya no hay tampoco porque se lo llevan, por decir yo tengo un poco de basura acá, tengo que esperar a que pasen a barrer, entonces si pasan, pero no a cada rato, antes lo botaba en el contenedor ahora no hay entonces que haces lo botas allá en la esquinita.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Primeramente, es porque esta echo de material pobre, si fuera más resistente aguantaría, las veredas lo han reparado porque antes estaba peor pero como te digo el material es pobre, ahora de parte del consejo una parchada y lo harían rápido pero no

sé por qué no lo hacen, no es difícil eso, son pocos tramos porque por allá por breña es horrible parece un campo de guerra , acá no es mucho allá en la esquina había un hueco y cuando vino el alcalde alto que lo sellaron, parece que están esperando que vengan alguna autoridad para que recién parchen, no deberían ser así,, porque esto ocasiona accidentes porque una mala maniobra y rebotan los carros.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Mira la gente piensa que soy un ambulante, pero según el permiso municipal nosotros no debemos más que 1 cuadro de la vereda ancha pero las otras veredas son angostas y que te puedo decir, es por la necesidad también , como se dice hoy día estamos arriba mañana estamos abajo, pero si ellos se retiran y dejan todo limpio pues normal, imagínate en la parada, los ambulantes dejan un montón de basura es horrible la parada, pero cómo te digo acá todavía dejan limpio, como ves ahorita no hay mucha basura cuando se van la señora lo barre o cuando pasa el basurero, todos dejan su basura por allá, el camión de la basura espera allá.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Ahorita en las mañanas es tranquilo, en las noches como yo no vivo por acá si es peligroso en la nohecita a eso de las 6 o 7.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Si porque hay cargas que llegan y brincan y se caen al costado, si ocurren accidentes y también sucede porque las pistas están mal, se están rayando mucho más las pistas.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Bueno si algunas le dan mantenimiento para que, no están muy sucios como otros lugares, pero si es por el mismo polvo de los carros, el motor todo eso se pega, es inevitable, pero si está un poco presentable. Esa casa recién lo han pintado hace dos meses y ya está que se pega en la parte de abajo el humo de los carros.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 27

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 15

Grupo de Entrevistado	Comerciante bajo el seudónimo de Daniel	Fecha:
Edad	35	26-05-
Tiempo de Permanencia	5 años	22

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Pues varios dejan su basura por esa calle porque no pasa mucha gente y allí pasa el carro y se lo lleva, yo junto mi basura en una bolsita y le doy a la señora que limpia porque no tengo mucha.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Creo que por los carros que pasan, por Paruro pasan bastantes carros crep que puede ser eso además la municipalidad tampoco hace nada por eso hay veredas rotas y pistas con hueco.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Bueno pues no hay de otra señorita, no tenemos donde vender y necesitamos trabajar sino como pues, está mal vender en la calle pero que se va a poder hacer como le repito necesitamos vivir de algo también.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Yo ya me siento normal antes si me daba miedo y más en las tardes, pero ahora si tranquilo, más al fondo si me da miedo porque se ve cochino y no pasa mucha gente.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Si hace tiempo vino la municipalidad con un camión y llevarse las cosas de la gente que vende en la calle y la gente se aloco agarro sus cosas rápido y algunos hasta se cayeron y había empujones porque había mucha gente.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Ah las casas pues si algunas están en mal estado supongo que es porque los dueños no pararan acá o talvez no les importe al ver tanta gente o ambulantes supongo que no les importara por eso.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 28

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 16

Grupo de Entrevistado	Comerciante – Seudónimo Joaquín	Fecha:
Edad	38	26-05-22
Tiempo de Permanencia	10 años	

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Acá nosotros tratamos de no hacerlo, tal vez lo que es venta de comida generen basura, pero la mayoría de cosas que se vende son objetos, por eso tal vez no veas mucha basura.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Pues acá normalmente se ve que uno camina en toda la calle, nosotros también con nuestros carritos también lo hacemos, eso es porque las veredas están peor que las pistas y así uno no puede caminar.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Pues acá estamos para vender porque es nuestro trabajo de día a día, sabemos que algunos vecinos no quieren tantas ventas, pero de alguna manera la gente está por las calles y ya no más rateros.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Pues como por acá nada más vendo si se me hace incomodo al guardar todo, porque mi carrito estorba a la gente cuando me lo llevo.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Si, mi carrito ya se ha quedado estancado por estos baches de las pistas, casi se me cae un día y tenemos también que movernos rápido porque los carros acá pasan.

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Pues no creo que no les interese, tal vez los dueños no tengan plata por eso no pueden arreglarlo.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 29

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 17

Grupo de Entrevistado	Comerciante – Seudónimo Thalía	Fecha:
Edad	28	26-05-22
Tiempo de Permanencia	5 años	
Preguntas abiertas semiestructuradas:		
1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.		
Pues creo que acá por la zona no hay mucho (jirón Andahuaylas), tal vez sea porque se vende más ropa y la gente solo viene a mirar y comprar.		
2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.		
Pues acá las veredas ya están rajadas y colocar mis cosas pues a veces ni se paran como debe ser y se puede caer sobre la gente y luego me echarían la culpa.		
3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.		
Pues acá venimos porque está más cerca a la Av. Abancay y la gente fácil viene, pero sí creo que a veces se pone peligroso cuando vienen esos camiones y comienzan a descargar, pues la gente igual esta allí.		
4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.		
Pues por acá es normal porque ya nosotros nos conocemos y sabemos nuestro lugar de venta, pero no vamos más allá, en mi caso yo guardo mis cosas por aquí cerca, pero no voy más para al fondo.		
5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.		
Sí, yo creo que sí, es que como pongo a vender mis cosas en el piso pues si pasara algo la gente se me viene encima porque estoy en la vereda y todo se malograría, hasta a mí me podría pasar algo.		
6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.		
Pues yo creo que ni siquiera viven en esas casas antiguas los dueños porque si lo ves es peligroso y no les importa. Seguro ni se acercan a esas casas porque están bien mal.		

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 30

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 18

Grupo de Entrevistado	Comerciante – Seudónimo Erick	Fecha:
Edad	40	26-05-22
Tiempo de Permanencia	6 años	

Preguntas abiertas semiestructuradas:

1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.

Es que no hay donde botar la basura señorita, nosotros lo colocamos en un lado para que la señora que limpia las calles los limpie, pero no podemos hacer más.

2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.

Pues acá las veredas están un poco mal, pero igual la gente viene, pues la pista es la que esta con más huecos y los carros grandes no pueden pasar rápido.

3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.

Pues aquí (cruce de los jirones Huánuco y Ancash) nosotros no estamos en la vereda, pero si hemos tomado un poquito de espacio de la pista para que la gente pase y no creo que les incomode.

4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.

Pues aquí nosotros estamos tranquilos, pero hasta las 4 de la tarde, porque luego se vuelve un poco movido este lugar.

5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.

Pues como estamos en la pista si podemos pasar un accidente y eso que ponemos estos conos (conos de seguridad vial) ya ha pasado que cuando el carro voltea se ha chocado o rosado con el puesto de la esquina

6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.

Pues acá la gente si pinta a veces su casa, pero rápido se pone oscuro, creo que es porque hay muchos carros y se ven como si nunca lo arreglaran.

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 31

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 19

Grupo de Entrevistado	Comerciante – Seudónimo Juana	Fecha:
Edad	43	26-05-22
Tiempo de Permanencia	10 años	
Preguntas abiertas semiestructuradas:		
1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.		
Pues acá como no somos muchos, nosotros nomas tenemos nuestras bolsas, si no estaría sucio el lugar para vender (cruce en los jirones Paruro y Ancash).		
2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.		
Por la calle Paruro la gente viene normal porque han puesto esas cosas al lado de la vereda (separadores) y se ve bonito para la gente, pero por el lado de al fondo está cada vez más feo, sus veredas más que nada están rompiendo más.		
3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.		
Yo creo que nosotros hacemos que la gente venga a esta calle y justo estamos al lado de una bonita plaza que la gente se siente cómoda. No todo comercio en la calle es malo.		
4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.		
. Por aquí donde vendo si está bien, no tengo problemas, pero seguro que si vendo por al fondo no muchos me comprarán, es que la gente no quiere ir por esas calles porque les da miedo lo que ven.		
5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.		
Accidente de un carro, creo que no porque estoy en la vereda, pero si pasan las bicicletas y entran a las justas en el espacio de vereda que queda y tengo miedo que se caiga con mis cosas.		
6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.		
Yo creo que ya no lo arreglan porque están bien gastado, creo que no hay solución y son bien delicadas hasta para vivir.		

Nota: Realizado por los autores.

Tabla 32

Entrevista al participante de la zona de estudio N.º 20

Grupo de Entrevistado	Comerciante – Seudónimo José	Fecha:
Edad	30	26-05-22
Tiempo de Permanencia	6 años	
Preguntas abiertas semiestructuradas:		
1. Porque cree usted que hay presencia de acumulación de basura en algunos puntos de la calle.		
Creo que la gente que vive acá piensa que las calles son los basureros, para que el camión de la basura venga y los recoja más rápido, ya es una costumbre creo.		
2. Qué tipo de deterioros se pueden observar en la calle y como esto le puede perjudicar al ciudadano o comerciante.		
La vereda creo que yo que están más deterioradas, bueno tal vez las casas les siga, pero las veredas que las rampas ni sirven están mucho peor.		
3. Qué opinión tiene acerca del comercio en la calle y que actitudes aprecia durante el día.		
Yo creo que todos estamos más en una calle porque la gente ya sabe que siempre vendemos, pero creo que los vecinos ya están incomodos, porque los que tienen su local pues no se les ve ni lo que venden.		
4. Que sensación o que siente usted al caminar por estas calles.		
Pues por aquí en la parte de adelante o cerca del congreso es más tranquilo, pero hablo de los robos, porque la calle si es algo peligrosa por los carros que vienen.		
5. Considera que le podría suceder algún accidente por el estado de la calle.		
Si, como decía todo se amontonan, ósea carros y personas en una calle o cruce y de todo puede pasar.		
6. Qué opinión tiene acerca del mal estado de las fachadas de las viviendas.		
Creo que deben tener un motivo para que no lo arreglen, quien sabe, tal vez esta arreglada por dentro para que lo usen y no por fuera para espantar a los rateros.		

Nota: Realizado por los autores.

Figura 31

Estructura de carta de presentación para validez de juicio de expertos

Validación de instrumentos

Anexo 1

Carta de presentación

Especialista:

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO

Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiantes de Arquitectura con mención pregrado de la Universidad Cesar Vallejo, en la sede Lima Norte, promoción 2022-I, requiero validar nuestros instrumentos con los cuales se recogerá las experiencias de los participantes y observación del problema investigado para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos nuestro título profesional de Arquitectura.

El título de nuestro proyecto de investigación es: EL DETERIORO DE LAS CALLES Y LA PEATONALIZACIÓN EN EL CERCADO DE LIMA, LIMA, 2022 y siendo imprescindible contar con la aprobación de profesionales expertos para poder aplicar el instrumento en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas con relación a nuestro tema de investigación.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

1. Anexo N° 1: Carta de presentación.
2. Anexo N° 2: Definiciones conceptuales de las categorías.
3. Anexo N° 3: Tabla de matriz de categorización.
4. Anexo N° 4 Formato de los instrumentos.
5. Anexo N° 5: Certificado de validez de contenido de del instrumento

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

Atentamente.



QUISPE PEREDA, CRISTEL LILIANA
DNI: 72505754



RODRIGUEZ AGUILAR, FRANK KENEDY
DNI: 72689321

Figura 32

Certificado de validez de contenido de los instrumentos N.º 1

Ficha de validación de instrumento de recojo de información

I. DATOS INFORMATIVOS:

Apellidos y Nombres del Informante	Especialidad del evaluador (a)	Cargo o Institución donde Labora	Nombre del Instrumento de Evaluación	Autor (a) del Instrumento
Birche, Mariana Evelyn	Arquitecta	Docente e investigadora CONICET - Universidad Nacional de La Plata (ARG).	Fichas de observación Entrevista semi estructurada	Quispe Pereda, Cristel Rodriguez Aguilar, Frank
Título: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022.				

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

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


III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Aplicable []

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN:

La Plata, 15/7/22	Pasaporte AAF396920		54 221 6178929
Lugar y Fecha	DNI / Documento de Identidad	Firma del Experto	Teléfono

Fuente: Ficha de instrumentos de validación de la Universidad Nacional De Educación "Enrique Guzmán y Valle", Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de comunicación y Lenguas Nativas, 2022.

Figura 33

Certificado de validez de contenido de los instrumentos N.º 2

Ficha de validación de instrumento de recojo de información

I. DATOS INFORMATIVOS:

Apellidos y Nombres del Informante	Especialidad del evaluador (a)	Cargo o Institución donde Labora	Nombre del Instrumento de Evaluación	Autores del Instrumento
Dra. AMAYA GUTIERREZ Vilma del Mar	Doctora en Diseño de Proyectos Doctora en Sustentabilidad	Instituto Tecnológico de Reynosa Tecnológico Nacional de México	Fichas de observación Entrevista semi estructurada	Quispe Pereda, Cristel Rodríguez Aguilar, Frank
Título: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022.				

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

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


III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Aplicable [x]

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN: 1000 x 0.20 = 20.00

Reynosa, Tamaulipas, México	INE 1773302412		8999443498
Lugar y Fecha	DNI / Documento de identidad	Firma del Experto	Teléfono

Fuente: Ficha de instrumentos de validación de la Universidad Nacional De Educación "Enrique Guzmán y Valle", Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de comunicación y Lenguas Nativas, 2022.

Figura 34

Certificado de validez de contenido de los instrumentos N.º 3

Ficha de validación de instrumento de recojo de información

I. DATOS INFORMATIVOS:

Apellidos y Nombres del Informante	Especialidad del evaluador (a)	Cargo o Institución donde Labora	Nombre del Instrumento de Evaluación	Autor (a) del Instrumento
Arq. Gissel Alexandra Calderón Alaya	Movilidad urbana	MML- PROLIMA	Fichas de observación Entrevista semi estructurada	Quispe Pereda, Cristel Rodríguez Aguilar Frank
Título: El deterioro de las calles y la peatonalización en el Cercado de Lima, Lima, 2022.				

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Indicador	Criterio	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40%	Buena 41 – 60%	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado					95%
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables					95%
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					95%
4. Organización	Existe una organización lógica en la presentación de los ítems					95%
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y claridad					95%
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias					95%
7. Consistencia	Basado en aspectos teórico científicos					95%
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones					95%
9. Metodología	La técnica de instrumento responde al pronóstico del diagnostico					95%
10. Pertinencia	Es asertivo y funcional.					95%


III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Aplicable []

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN: 190 X 0.20 = 19.0

JULIO 2022 - LIMA, PERU	DNI 72798788		+51 994983811
Lugar y Fecha	DNI / Documento de identidad	Firma del Experto	Teléfono

Fuente: Ficha de instrumentos de validación de la Universidad Nacional De Educación "Enrique Guzmán y Valle", Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de comunicación y Lenguas Nativas, 2022.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, PEÑA CORAHUA JULIO DANIEL, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "RED PEATONAL:

EL DETERIORO DE LAS CALLES Y LA PEATONALIZACIÓN DEL CERCADO DE LIMA, LIMA, 2022", cuyos autores son QUISPE PEREDA CRISTEL LILIANA, RODRIGUEZ AGUILAR FRANK KENEDY, constato que la investigación tiene un índice de similitud de %, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

Hemos 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 nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 14 de Julio del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
PEÑA CORAHUA JULIO DANIEL : 07657554 ORCID: 0000-0002-9967-128X	Firmado electrónicamente por: JPENACO01 el 14- 07-2022 18:17:39

Código documento Trilce: INV - 0945797