



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

**PEATÓN TECNOLÓGICO**

**La hiperconectividad ciudadana y la transformación urbana en el  
distrito de San Isidro, Lima, 2022.**

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

Arquitecta

**AUTORES:**

Cobeñas Villafuerte, Carolina Haydee ([orcid.org/0000-0001-7580-0713](https://orcid.org/0000-0001-7580-0713))

Quispe Barrientos, Yandi Yovani ([orcid.org/0000-0001-7271-6954](https://orcid.org/0000-0001-7271-6954))

**ASESOR:**

Dr. Arq. Lazarte Reátegui, Henry Daniel ([orcid.org/0000-0002-9455-1094](https://orcid.org/0000-0002-9455-1094))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Urbanismo Sostenible

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA - PERÚ

2022

## **Dedicatoria**

### **Carolina:**

A mis padres Miguel Cobeñas y Haydée Villafuerte, quienes han sido mi mayor soporte y ejemplo, motivándome a poder alcanzar mis metas trazadas.

A mis dos hermanos que aconsejaron y ayudaron en mi trayectoria universitaria.

### **Yandi:**

A mis padres Armando Quispe y Nely Barrientos, quienes han sido mi mayor motivación, quienes me acompañaron en mi trayectoria universitaria.

A mis siete hermanos, a mis personas especiales Natalhi, Nilton, Nely, George, Danixza y Aracely.

### **Agradecimiento**

A nuestro asesor, por su enseñanza y guía en todo el proceso del desarrollo de la investigación.

A nuestros profesionales especialistas por su tiempo y conocimientos que enriquecieron nuestra investigación.

## Índice de contenidos

Carátula .....	i
Dedicatoria .....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenidos .....	iv
Índice de tablas .....	v
Índice de figuras .....	vii
Resumen .....	x
Abstract .....	xi
I. INTRODUCCIÓN .....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	4
III. METODOLOGÍA .....	14
3.1 Tipo y diseño de investigación .....	14
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización .....	15
3.3 Escenario de estudio .....	16
3.4 Participantes .....	18
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	18
3.6 Procedimiento .....	20
3.7 Rigor científico .....	21
3.8 Método de análisis de datos .....	22
3.9 Aspectos éticos .....	22
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	23
V. CONCLUSIONES .....	76
VI. RECOMENDACIONES .....	78
REFERENCIAS .....	80
ANEXOS .....	86

## Índice de tablas

Tabla 1	Técnicas e instrumentos utilizados .....	19
Tabla 2	Objetivo General – Entrevista Mgtr. Paulina Rangel Heras .....	32
Tabla 3	Objetivo General – Entrevista Socióloga Magdalena Lemus .....	33
Tabla 4	Objetivo General – Entrevista Doc. Regiane Relva Romero.....	34
Tabla 5	Objetivo General – Entrevista Arq. Isabel Cristina Molina Vilca.....	35
Tabla 6	Objetivo General – Entrevista Arq. Sylvia Vásquez Sánchez .....	36
Tabla 7	Objetivo Específico 1 – Entrevista Dr. Regiane Relva Romero.....	37
Tabla 8	Objetivo Específico 1 – Entrevista Arq. Sylvia Vásquez Sánchez.....	37
Tabla 9	Objetivo Específico 2 – Entrevista Mgtr. Paulina Rangel Heras.....	39
Tabla 10	Objetivo Específico 2 – Entrevista Doc. Regiane Relva Romero .....	40
Tabla 11	Objetivo Específico 2 – Entrevista Dr. Miriam Alejandra Carlos Mancilla .	41
Tabla 12	Objetivo Específico 2 – Entrevista Socióloga Magdalena Lemus .....	41
Tabla 13	Objetivo Específico 3 – Mgtr. Entrevista Paulina Rangel Heras.....	43
Tabla 14	Objetivo Específico 3 – Entrevista a la Dr. Regiane Relva Romero.....	44
Tabla 15	Objetivo Específico 3 – Entrevista a la Dr. Miriam Carlos Mancilla.....	45
Tabla 16	Objetivo Específico 3 – Entrevista Arq. Isabel Cristina Molina Vilca .....	46
Tabla 17	Objetivo Específico 3 – Entrevista Arq. Sylvia Vásquez Sánchez.....	48
Tabla 18	Características de participantes – Entrevista de respuesta abierta .....	50
Tabla 19	Propuestas de líneas de investigación.....	75
Tabla 20	Operacionalización de categoría hiperconectividad ciudadana .....	89
Tabla 21	Operacionalización de categoría transformación urbana .....	90
Tabla 22	Matriz de categorización apriorística.....	91
Tabla 23	Entrevista Arq. Isabel Molina Vilca.....	113
Tabla 24	Entrevista a la Arq. Sylvia Vásquez Sánchez .....	117
Tabla 25	Entrevista a Paulina Rangel Heras .....	121
Tabla 26	Entrevista a Ing. Miriam Alejandra Carlos Mancilla .....	126
Tabla 27	Entrevista a Regiane Relva Romano .....	130
Tabla 28	Entrevista a Socióloga Magdalena Lemus.....	133
Tabla 29	Banco de preguntas dirigida las personas de la zona de estudio .....	137

Tabla 30	Objetivo General – Pregunta 8 – Interpretación de preguntas abiertas ..	151
Tabla 31	Objetivo General – Pregunta 2 – Interpretación de preguntas abiertas ..	152
Tabla 32	Objetivo General – Pregunta 6 – Interpretación de preguntas abiertas ..	152
Tabla 33	Objetivo Especifico 1 – Pregunta 9 – Interpretación de preguntas .....	153
Tabla 34	Objetivo Especifico 1 – Pregunta 3 – Interpretación de preguntas .....	154
Tabla 35	Objetivo Especifico 1 – Pregunta 4 – Interpretación de preguntas .....	155
Tabla 36	Objetivo Especifico 1 – Pregunta 12 – Interpretación de preguntas .....	156
Tabla 37	Objetivo Especifico 2 – Pregunta 5 – Interpretación de preguntas .....	156
Tabla 38	Objetivo Especifico 2 – Pregunta 2 – Interpretación de preguntas .....	157
Tabla 39	Objetivo Especifico 2 – Pregunta 7 – Interpretación de preguntas .....	158
Tabla 40	Objetivo Especifico 3 – Pregunta 14 – Interpretación de preguntas .....	158
Tabla 41	Objetivo Especifico 3 – Pregunta 11 – Interpretación de preguntas .....	159
Tabla 42	Objetivo Especifico 3 – Pregunta 10 – Interpretación de preguntas .....	160
Tabla 43	Objetivo Especifico 3 – Pregunta 13 – Interpretación de preguntas .....	160
Tabla 44	Especialistas nacionales e internacionales .....	161
Tabla 45	Validez de las entrevistas según el juicio de expertos .....	166
Tabla 46	Cuadro de códigos .....	178
Tabla 47	Tabla de códigos y documentos y antecedentes nacionales e internacionales .....	180
Tabla 48	Tabla de códigos y fichas de observación y fichas documentales .....	182
Tabla 49	Cuadro de códigos y entrevistas con respuestas abiertas .....	184
Tabla 50	Cuadro de códigos y entrevistas a especialistas .....	186
Tabla 51	Tabla de criterio y saturación .....	188

## Índice de figuras

Figura 1	Ubicación de sectores del distrito de San Isidro .....	16
Figura 2	Ubicación subsector 4-2 del distrito de San Isidro. ....	17
Figura 3	Mapeo de fichas de observación .....	24
Figura 4	Mapeo de fichas de observación .....	25
Figura 5	Mapeo de flujos peatonales y puntos críticos .....	29
Figura 6	Gráfico de reflexión de instrumentos .....	55
Figura 7	Método orden de Pensamiento (Espiral OP).....	86
Figura 8	Método diálogo debate .....	87
Figura 9	Diagrama de método del diálogo debate .....	88
Figura 10	Cuadro de Antecedentes Nacionales.....	92
Figura 11	Cuadro de Antecedentes Internacionales .....	93
Figura 12	Ficha de observación N° 1 .....	94
Figura 13	Ficha de observación N° 2 .....	95
Figura 14	Ficha de observación N° 3 .....	96
Figura 15	Ficha de observación N° 4 .....	97
Figura 16	Ficha de observación N° 5 .....	98
Figura 17	Ficha de observación N° 6 .....	99
Figura 18	Ficha de observación N° 7 .....	100
Figura 19	Ficha de observación N° 8 .....	101
Figura 20	Ficha de observación N° 9 .....	102
Figura 21	Ficha de observación N° 10 .....	103
Figura 22	Ficha de observación N° 11 .....	104
Figura 23	Ficha de observación N° 12 .....	105
Figura 24	Ficha de observación N° 13 .....	106
Figura 25	Ficha de observación N° 14 .....	107
Figura 26	Ficha de observación N° 15 .....	108
Figura 27	Ficha documental N° 1 .....	109
Figura 28	Ficha documental N° 2 .....	110
Figura 29	Ficha documental N° 3 .....	111

Figura 30 Ficha documental N° 4.....	112
Figura 31 Mapa semántico de discusión Coogole .....	138
Figura 32 Tablas de preguntas del 1 al 6 de la entrevista a participantes .....	139
Figura 33 Tablas de preguntas del 1 al 6 de la entrevista a participantes .....	140
Figura 34 Tablas de preguntas del 7 al 12de la entrevista a participantes .....	141
Figura 35 Tablas de preguntas del 7 al 12 de la entrevista a participantes .....	142
Figura 36 Tablas de preguntas del 13 al 18 de la entrevista a participantes .....	143
Figura 37 Tablas de preguntas del 13 al 18 de la entrevista a participantes .....	144
Figura 38 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 2 .....	145
Figura 39 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 3 .....	145
Figura 40 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 4 .....	146
Figura 41 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 5 .....	146
Figura 42 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 6 .....	147
Figura 43 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 7 .....	147
Figura 44 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 8 .....	148
Figura 45 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 9 .....	148
Figura 46 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 10 .....	149
Figura 47 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 11 .....	149
Figura 48 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 12 .....	150
Figura 49 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 13 .....	150
Figura 50 Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 14 .....	151
Figura 51 Validación de la especialista Paulina Rangel Heras .....	162
Figura 52 Validación de la especialista Miriam Alejandra Carlos Mancilla.....	163
Figura 53 Validación de la especialista Isabel Cristina Molina Vilca .....	164
Figura 54 Validación de la especialista Sylvia Vásquez Sánchez.....	165
Figura 55 Consentimiento informado de especialista Isabel Cristina Molina Vilca..	167
Figura 56 Consentimiento informado de especialista Sylvia Vásquez Sánchez .....	168
Figura 57 Consentimiento informado de especialista Paulina Rangel Heras.....	169
Figura 58 Consentimiento informado de especialista Miriam Carlos Mancilla .....	170
Figura 59 Consentimiento informado de especialista Regiane Relva Romano.....	171



Figura 60 Consentimiento informado de especialista Magdalena Lemus .....	172
Figura 61 Entrevista a especialista Paulina Rangel Heras.....	173
Figura 62 Entrevista a especialista Miriam Carlos Mancilla .....	173
Figura 63 Entrevista a especialista Isabel Molina Vilca.....	174
Figura 64 Entrevista a especialista Sylvia Vásquez Sánchez .....	174
Figura 65 Entrevista a especialista Magdalena Lemus .....	175
Figura 66 Entrevista a especialista Doc. Regiane Relva Romano .....	175
Figura 67 Entrevista a los participantes de manera presencial .....	176
Figura 68 Audios de entrevista a los 18 peatones .....	176
Figura 69 Mapa semántico de códigos .....	177

## Resumen

El auge del contenido digital se ha vuelto parte de la cotidianeidad, originando que las personas transiten conectados a los dispositivos móviles, el objeto de estudio *“determinó la correlación directa de la hiperconectividad ciudadana en el desarrollo de la infraestructura urbana actual del Centro Financiero del distrito de San Isidro”* dentro de la línea de investigación de urbanismo sostenible, dirigida hacia las problemáticas urbanas, enfocadas en el ODS 11: que busca facilitar la transición a ciudades inteligentes, sostenibles, inclusivas y seguras.

La metodología fue de tipo sustantiva descriptiva, enfoque cualitativo nominal, diseño no experimental, nivel explicativo, corte transversal-correlacional. Los participantes fueron 18 peatones que interactúan con el dispositivo móvil, mediante muestreo no probabilístico intencionado, y seis profesionales especialistas interdisciplinarios, quienes validaron el rigor científico.

Se codificaron las fichas de observación, documentales, entrevistas a especialistas y peatones, a través del software de análisis cualitativo ATLAS.ti9, enfatizando como resultado que la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de manera directa en el desarrollo de la infraestructura urbana del Centro Financiero de San Isidro, permitiéndonos concluir que, el nuevo tipo de peatón requiere nuevos modos de habitar la ciudad, para resguardar su seguridad y tener una experiencia urbana agradable.

**Palabras clave:** Virtualidad, Interactividad Multidisciplinaria, Vialidad, Ciudadano digital, Espacio público.

## Abstract

The digital content boom has become part of everyday life, resulting in people moving around connected to mobile devices. The purpose of the study "determined the direct correlation of citizen hyperconnectivity in the development of the current urban infrastructure of the Financial Center in the district of San Isidro" as part of the research line of sustainable urbanism, aimed at urban issues, focused on SDG 11, which aims to facilitate the transition to smart, sustainable, inclusive and safe cities.

The methodology was substantive descriptive, nominal qualitative approach, non-experimental design, explanatory level, cross-sectional-correlational. The participants were 18 pedestrians who interact with the mobile device by means of non-probabilistic intentional sampling and six interdisciplinary professional specialists, who validated the scientific accuracy.

We codified the observation and documentary records, interviews with specialists and pedestrians, through the qualitative analysis software ATLAS.ti9, emphasizing as a result that citizen hyperconnectivity correlates directly with the development of the urban infrastructure of the Financial Center of San Isidro, allowing us to conclude that the new type of pedestrian requires new ways of inhabiting the city, in order to protect their safety and have a pleasant urban experience.

**Keywords:** Virtuality, Multidisciplinary Interactivity, Roads, Digital Citizen, Public Space.

## I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad se perciben los avances tecnológicos que facilitan la vida diaria y el crecimiento de las ciudades, originando la idealización de ser una ciudad inteligente o Smart City, para optimizar la vida urbana, buscando una integración efectiva con la tecnología, por lo cual ciudades de diferentes países tomaron la iniciativa de brindar wifi libre en sus espacios públicos, como en Cuba donde implementaron puntos wifi en los espacios públicos, originando un incremento del 57% en la conexión a internet desde el 2011 al 2021, trayendo consigo una hiperconectividad ciudadana, ya que las personas van en busca de una interacción virtual.

Además, el redes sociales y la pandemia de la COVID-19 han sumado para que la conexión virtual se vuelva masiva y a nivel global, ya que las empresas móviles brindan paquetes de datos para acceder a estas aplicaciones, las cuales han sido la ventana a socializar y han acostumbrado a las personas a realizar esta actividad 24/7, como en Pekín donde las personas se han vuelto dependientes al teléfono móvil, llevándolos a realizar actividades virtuales mientras transitan o conducen, por lo cual las autoridades decidieron adaptar el urbanismo a estas nuevas necesidades, para resguardar la seguridad, implementando sendas exclusivas para el peatón con teléfonos móviles, instalación de semáforos al nivel del piso e incluyeron carteles de advertencia de no utilizar los celulares al cruzar la calle, simbología que adopto Yamato ciudad japonesa, para campañas de concientización y regulación del uso del celular en los peatones.

A nivel nacional, el estado peruano por medio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC, 2022) y su Programa Nacional de Telecomunicaciones (PRONATEL) desarrolla el plan “Conectados Todos” buscando ser un país más conectado digitalmente, en Enero del 2022 inicia la puesta de servicio de internet libre en 60 espacios públicos de Huancavelica, cuyo objetivo principal es brindar internet a zonas rurales. Además, según el Informe Técnico: Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares del 2022, documento elaborado en base

a los resultados trimestrales obtenidos de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH), y que son publicados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2022), desde el 2019 al 2022 hubo un incremento del 5.6% al acceso a Internet a través de teléfonos móviles, ya que en el primer trimestre del 2022 el 89.5% de la población a nivel nacional tiene acceso a Internet por este medio, de este total el 88.4% de la población es limeña, denotando la importancia de la conectividad ante las actividades virtuales que se vinieron realizando en épocas de pandemia, trayendo consigo alteraciones en la vialidad urbana, demostrado en los datos del Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial del 2021, elaborado por el MTC (2021), reportando 35 848 siniestros viales en Lima Metropolitana, donde los factores con mayor incidencia fueron la imprudencia del peatón con 2 472 de casos, seguido de vías en mal estado con 1 302 casos y señalización defectuosa con 201 casos.

Por otro lado, el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP, 2020), en su Plan Met-2040, busca mejorar los sistemas de movilidad urbana: espacios públicos y recreativos; gestión ambiental y de riesgos; equipamientos e infraestructura urbana, evidenciando la precariedad de la infraestructura urbana e incluso demostrando la existencia de zonas que no cuentan con lo antes mencionado.

Lima se encuentra dentro de las 20 ciudades de Sudamérica proyectadas a convertirse en una *Smart City*. En ese contexto de avances en el desarrollo e inclusión de la tecnología en las ciudades, se encuentra el distrito de San Isidro, el cual remarca la implementación de tecnología en el espacio urbano. Así mismo, pone a disposición wifi libre en los espacios públicos más concurridos, identificando como caso de estudio el centro financiero Subsector 4-2 (ver Figura 2), planteada por la entidad municipal como una macromanzana, busca progresar en la calidad urbana del ciudadano; sin embargo, diversas intersecciones se han visto saturadas por vehículos y obstáculos urbanos, exhibiendo la vulnerabilidad del peatón, que transita hiperconectado inconsciente de lo que lo rodea, problematizando así la experiencia urbana en los espacios públicos, que en muchos casos es un sin fin de barreras urbanas, dificultando y condicionando el transitar diario.

Así pues, se aplica el “Método Orden de Pensamiento” de (Campirán Salazar, 1999) “Enseñar a Pensar”, (ver anexo Figura 7) respondiendo 7 preguntas y estructurando el pensamiento para que sea claro y concreto el análisis de la realidad. Enfocado dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible número 11: Ciudades y comunidades sostenibles, que busca facilitar la transición a ciudades inteligentes, sostenibles, inclusivas y seguras.

Por esta realidad, se formula el siguiente problema de estudio, ¿La hiperconectividad ciudadana se relaciona con el desarrollo de la infraestructura urbana en el centro financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022?, así mismo tenemos los específicos: ¿Cómo se relaciona la virtualidad con la vialidad peatonal y vehicular?; ¿Cómo se relaciona la afectación a la salud con el ciudadano digital?; y ¿Cómo se relaciona la interactividad multidisciplinaria virtual con la transformación de los espacios públicos?.

Siendo la justificación que el proyecto de investigación, brindará una perspectiva real ante lo que acontece en el centro financiero con la premisa que el distrito en donde se encuentra, tiene mayores posibilidades de convertirse en una *Smart City*, permitiendo la digitalización en espacios públicos y en puntos estratégicos de la ciudad, dando pie al análisis de la relación causa y efecto, de la hiperconectividad y el uso de aparatos tecnológicos en la interacción física del individuo, y las repercusiones que tiene este fenómeno tanto en la población, como en el diseño de la infraestructura urbana, que cambia ante esta actividad. Permitiendo exhibir los efectos e influencia que tiene la tecnología en la población y en el diseño urbano.

Se plantea como objetivo general: Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro, Lima 2022. Asimismo, los específicos: Determinar la relación entre la virtualidad con la vialidad peatonal y vehicular; determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital; y determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos.

## II. MARCO TEÓRICO

El marco teórico se desarrolló en función al “Diálogo Debate” enmarcado en el método dialéctico Huanrancca (2020), (ver anexo, Figura 8, Figura 9 y Figura 11) permitió realizar un proceso analítico para poder establecer una postura neutral, en relación a los hallazgos relacionados a la búsqueda de artículos nacionales e internacionales a manera de ejemplos y contraejemplos, de manera horizontal.

Se comenzó con el análisis de los antecedentes nacionales, con respecto a la primera categoría hiperconectividad, encontramos a Vela. Melendez (2020) en su investigación *“El rol de las redes sociales en la pandemia del covid-19”* tiene como finalidad demostrar la utilidad que le dieron las personas a la tecnología en el contexto pandémico de la COVID-19, la investigación precisa la interacción que tuvieron las personas con los dispositivos digitales, el cual usaron para acceder a las redes sociales y buscar información y distracción para poder sobre llevar el aislamiento, desarrollando habilidades sociales por medio de las redes sociales. Concluyendo que las redes sociales tuvieron influencia en la interacción digital, donde los criterios de estudio fueron, acceso a los sistemas virtuales, inconvenientes en el uso de las estrategias digitales.

Por otra parte, rebatiendo lo que se ha expuesto anteriormente, Ochoa Quispe & Barragán Condori (2022) en su artículo *“El uso en exceso de las redes sociales en medio de la pandemia”* el objetivo es evidenciar el incremento del uso de las redes sociales a raíz de la pandemia, así mismo las consecuencias que trajo su uso excesivo. La investigación fue desarrollada mediante la revisión bibliográfica de diferentes aportes relacionados a las redes sociales y el aumento que tuvo en estas épocas de pandemia. Los resultados denotaron que las redes sociales formaban parte de la cotidianidad, por tal motivo la necesidad de comunicarse en pleno confinamiento provocó un incremento de la comunicación digital a través de las redes sociales trayendo consecuencias a la salud como la adicción y estrés.

El análisis de ambos artículos mencionados anteriormente, con respecto a la primera categoría hiperconectividad, en el primer artículo de Vela Melendez (2020),

nos presentó la influencia de la interacción digital, donde los criterios de estudio fueron, acceso a los sistemas virtuales, inconvenientes en el uso de las estrategias digitales y la virtualidad. Sin embargo, el segundo artículo Ochoa & Barragán (2022), mostró que las redes sociales formaban parte de la cotidianidad, por tal motivo la necesidad de comunicarse en pleno confinamiento provocó un incremento de la comunicación digital trayendo consecuencias a la salud como la adicción y estrés.

Dentro de la segunda categoría transformación urbana, Ascue Yendo (2017) en su investigación "*El espacio público en función del vehículo motorizado en perjuicio del ciudadano*" el objetivo fue analizar el proceder de los peatones en el caso de estudio avenida universitaria en el distrito de Pueblo Libre, analizando el modelo de ciudad, el problema del comportamiento al cruzar la avenida. La justificación de la investigación son las obras de Lima que crean una ciudad poco amable para el peatón, sin embargo, se tiene la aprobación de gran parte de la población sobre las obras viales que benefician al motorizado. El gestor municipal se enfoca en el tránsito: implementó políticas viales para solucionar el tráfico o transporte público y tuvo como estrategia incrementar la capacidad vial y dar prioridad al transporte público. Por ello, el objetivo de la investigación fueron los medios de transporte motorizado, los conductores y la cultura del ciudadano vial. Haciendo hincapié en el atraso de la ciudad de Lima y sus habitantes, ya que el ciudadano no conocía acerca de la cultura de movilidad y sus beneficios hacia los peatones. Concluyendo la investigación, que la infraestructura urbana actual no se ajusta a las necesidades del peatón, ya que el enfoque de tránsito en las ciudades es el vehículo, el rediseño de la ciudad, no solo es cambiarla, sino la manera de pensar del ciudadano de tal forma que exija al gestor municipal cambios enfocados a la movilidad donde el peatón es el eje principal.

Coello Torres & Schroeder (2019) en su investigación "*Placemaking - Transformación de un lugar en el Asentamiento Humano Santa Julia, Piura, Perú*" Tuvo como objetivo llevar a cabo una reclamación urbana a partir de la participación comunitaria. Justificando que la ciudad no posee una previa planificación urbana, en su mayoría debido a la apropiación del suelo, originando que crezcan empíricamente



y afecte en el factor de espacios públicos, infraestructuras y servicios. Siguió el análisis una vez implementado el *placemaking* en el caso de estudio, para luego hacer un seguimiento gradual de lo planteado a través de encuestas y diagnósticos, que le permitió constatar el nivel de acogida de la propuesta, para así poder ejecutar mejoras en los espacios públicos con la intención de mantener y aumentar la participación comunitaria. Obtuvo como resultado que los parques de Piura presentan diversos problemas para cumplir con el propósito de espacios públicos, por causa de la segregación entre las áreas verdes y las plazas. Por consiguiente, la mayor parte de los vecinos prefieren pasar el tiempo libre en sus casas, ya que según ellos no hay espacios adecuados y de calidad para su recreación.

Sin embargo, Ramos Cáceres (2018) en su investigación *“La plaza en la ciudad de Tacna como espacio público y entorno construido 2001–2015”* La investigación describe las plazas de Tacna identificando al espacio público y su entorno urbano construido. El espacio público debe facilitar las actividades y usos destinados a la gente que transita por ella. Se identificaron elementos en la estructura urbana que han sido diseñadas y que cumplen con los criterios que permiten mejorar la calidad de vida, así pues, la investigación permitió conocer entornos construidos inadecuadamente. Se empleó como instrumentos, fotografías de las plazas evaluadas, para reforzar la evaluación de los expertos. Los resultados fueron variados; de los siete espacios estudiados, seis fueron funcionales en espacio y forma, mientras que un parque de los estudiados se encontró como un espacio público inadecuado. Se consideró como espacio urbano inadecuado, porque no considera la relación funcional que tiene con la estructura urbana, con los recorridos peatonales, con la calidad formal de las envolventes, con los hitos urbanos para jerarquizar el espacio interno y los trayectos de transitabilidad principales para la comunidad.

El análisis de ambos artículos mencionados anteriormente, con respecto a la segunda categoría transformación urbana, en el primer artículo de Ascue Yendo (2017), nos presentó su caso de estudio en la cual presentó una problemática en el entorno urbano en conflicto con los distintos tipos de peatones, el cual concluyó con

una propuesta de reordenamiento y formulación del espacio público, adaptando su forma a las necesidades del peatón, mientras en el segundo artículo Coello Torres & Schroeder (2019), mostró un nuevo fortalecimiento (*placemaking*) en las personas en el cambio urbanístico, no solo con iniciativa pública o privada sino desde los ciudadanos, cambios en beneficio de las personas, donde las primeras actividades fueron recoger las opiniones y necesidades de las personas, lo que permitió entender y analizar los deseos de la comunidad y de esta manera formar parte del cambio urbano y social, todo lo contrario mostró el tercer artículo Ramos Cáceres (2018), donde identifican un espacio público inadecuado, la cual en sus espacios internos no se consideraron elementos arquitectónicos que permitan a las personas integrarse, a pesar de haber tenido intervención por parte de la entidad en el departamento, conociendo que los espacios que no son accesibles, no ofrecen alternativas de uso para las personas.

Seguido a esto se procedió a los antecedentes internacionales, pues así dentro de hiperconectividad ciudadana, tenemos a Fowzia et al. (2019) en la investigación “*IoT Enabled Intelligent Sensor Node for Smart City: Pedestrian Counting and Ambient Monitoring [Nodo sensor inteligente habilitado para IoT para la ciudad inteligente: Recuento de peatones y monitorización del entorno]*”. Precisó que el objetivo de la investigación fue develar la aplicación de las nuevas tecnologías para reconocer e identificar a los peatones y el sentido del flujo vehicular, presentando alternativas de detección. Esta investigación recogió mediante grabaciones visuales las preferencias de cruce de los peatones. Exponiendo así el comportamiento de los peatones ante esta actividad. Concluyó que las nuevas tecnologías facilitaron y ayudaron en la vida urbana, como en este caso que sirvió para reconocer e identificar a los peatones y vehículos en el sentido de flujo, demostrándonos los múltiples métodos de reconocimiento, entre las cuales destacó el uso de los sensores PIR, ya que estos son sensores rentables y de bajo consumo, que cuenta con una precisión máxima de 73%; el cual ayudó también a identificar el comportamiento, en los cruceros de vías de los peatones que van con el teléfono móvil y presenciar la problemática de la inseguridad para ellos.

Ahora bien, Márquez I. (2018) en su libro *“Móviles 24/7: el teléfono móvil en la era de la hiperconectividad”*. Tuvo como objetivo entender los cambios y transformaciones que ha generado el móvil en los modos de vivir, expresarse, comunicarse y relacionarse. Para ello citó al filósofo Mauricio Ferris, que mencionó al móvil como objeto cuyas funciones y usos tienen importantes consecuencias en nuestras vidas. En el libro se mostraron casos como lo que sucede en Rusia, la denominada muerte por selfi, donde el Ministerio del país decidió tomar iniciativa desde la enseñanza de la utilización de los celulares. En la ciudad de China Chongqing donde se habilitó aceras oficiales para las personas enganchadas al móvil. Concluyó mencionando que los nuevos miedos asociados a la falta de móvil denominada “nomofobia” es la dependencia a los dispositivos tecnológicos, denotando una clara hiperconectividad de las personas en el urbanismo y en la dependencia de las personas ante los dispositivos tecnológicos.

Capilla E. & Cubo S. (2017) en su investigación *“Phubbing. conectados a la red y desconectados de la realidad. Un análisis en relación al bienestar psicológico*. Tuvo como objetivo analizar relaciones entre el uso problemático del teléfono móvil y los indicadores del bienestar psicológico. Esta investigación partió de un enfoque pedológico descriptivo, empleando cuestionarios dirigida a la población. En sus resultados en base a su objetivo, resaltó que sí existe relación entre el uso habitual de los equipos tecnológicos y el bienestar psicológico, por otro lado, expuso que el mayor riesgo de uso del móvil digital es la ansiedad e insomnio.

Así también, Mikusova et al. (2021) en la investigación *“Research on the Use of Mobile Devices and Headphones on Pedestrian Crossing - Pilot Case Study from Slovakia [Investigación sobre uso de dispositivos móviles y auriculares en los pasos de peatones - Estudio de caso piloto en Eslovaquia]”* precisaron que el uso de los dispositivos tecnológicos en los cruces peatonales no se aborda en otras investigaciones, a comparación del uso de los dispositivos móviles mientras se conduce. Pese a ello, obtuvieron información de la recopilación de datos, donde obtuvieron como resultado que el peatón cuando va cruzando la calle e interactuaba

con su dispositivo móvil y auriculares, se desentiende de su entorno inmediato, hecho que hizo que el riesgo para la seguridad de los peatones aumente. Concluyeron que era necesario informar sobre el uso de los dispositivos móviles y auriculares, mientras se transita, ya que no pudieron encontrar datos estadísticos, sobre esta problemática, propusieron iniciativas de leyes para reducir el uso de los dispositivos en los cruces peatonales y tomar medidas para resguardar la seguridad de los peatones.

El análisis de los artículos mencionados anteriormente, con respecto a la primera categoría hiperconectividad en el ámbito internacional, en el primer artículo Fowzia et al. (2019), presentó cómo la conectividad y las nuevas tecnologías permitieron obtener información relevante para el crecimiento de ciudades inteligentes su aplicación de reconocimiento, conteo de personas y vehículos en el espacio público. Mientras el segundo y el tercer antecedente de Capilla E. & Cubo S. (2017) y Márquez I.(2018), mencionaron que el uso excesivo de los dispositivos móviles trae consecuencias, mostrando casos reales en la sociedad, donde esta utiliza los aparatos tecnológicos en la vida diaria, y también consecuencias en la salud como la nomofobia, tecnoestrés entre otras enfermedades oculares derivadas del excesivo uso de los dispositivos en la vida de las personas. Mikusova et al. (2021) refuerza lo antes dicho ya que también hizo hincapié en el uso de los dispositivos móviles y auriculares, originaron que los peatones no transiten con total atención y aumentan el riesgo de su seguridad. Por lo tanto, se concluyó que tanto la hiperconectividad en el uso de los aparatos tecnológicos y la aplicación de las nuevas tecnologías en el tránsito peatonal están relacionadas en su aplicación de control y manejo de posibles accidentes a causa de la dependencia de los aparatos tecnológicos.

Sobre la segunda categoría transformación urbana, Hunter et al. (2021) en la investigación *“Effect of COVID-19 response policies on walking behavior in US cities [Efecto de las políticas de respuesta de COVID-19 sobre el comportamiento de los peatones en las ciudades estadounidenses]”*. Reveló el impacto positivo en el comportamiento de caminar de las personas y reducción del uso del transporte público. La justificación de la investigación se pensó en que las restricciones de movilidad implementadas para

reducir la propagación, han afectado el comportamiento de caminar. Se sabe mucho menos sobre los impactos diferenciales de las medidas de respuesta a la COVID-19 en el comportamiento de caminar de los subgrupos de población. Los resultados sugirieron que el gran impacto de las medidas de respuesta al Covid-19 en caminar se debió principalmente a la interrupción de las actividades, sin embargo, en el transcurso de la flexibilización de las restricciones, el caminar ha subido. Las medidas de respuesta a la COVID-19 dieron como resultado una interrupción a gran escala de nuestro comportamiento de caminar diario. Los hallazgos revelan que, en las diez áreas metropolitanas investigadas, la caminata utilitaria disminuyó drásticamente. La disminución de caminar por ocio fue menos pronunciada en general.

Yanqun et al. (2022) la investigación *“Analyzing Pedestrian Behavior at Unsignalized Crosswalks from the Drivers’ Perspective: A Qualitative Study [Análisis del comportamiento de los peatones en los pasos de peatones no señalizados desde la perspectiva de los conductores: Un estudio cualitativo]”*. Estudió el comportamiento de los peatones en cruces señalizados, no señalizados, y semaforizados. La investigación resaltó que el cruce peatonal sin semáforos son instalaciones de cruce de tráfico, en comparación con los cruces señalizados, los peatones y los vehículos fueron difíciles de separar en tiempo y espacio. Cuando los peatones cruzaban la calle, las trayectorias de los vehículos y de los peatones pueden estar entrelazadas. Esta competencia por los derechos viales es muy peligrosa para los peatones. Concluyendo con los cruces para peatón sin semáforos, la mayoría de los peatones cruzaron de manera ordenada, mirando a izquierda y derecha antes de cruzar y esperando seguridad antes de entrar en el cruce de peatones.

Además, Byeongjoon et al. (2022) en el artículo titulado *“Vision-Based pedestrian’s crossing risky behavior extraction and analysis for intelligent mobility safety system [Extracción y análisis del comportamiento arriesgado de los peatones al cruzar, basado en la visión, para un sistema de seguridad de movilidad inteligente]”*. Hacen mención que los cruces peatonales presentan una gran amenaza para los transeúntes, a causa del comportamiento de los mismos y sobre todo los cruces no

señalizados que son intersecciones donde ocurren accidentes incluso por el deterioro del mismo, concluyendo en la propuesta de un nuevo enfoque para obtener los posibles comportamientos de riesgo en peatones y vehículos a partir de cámaras de circuito cerrado de televisión (CCTV) para vigilancia, las cuales procesaron los datos de video y reconocer las zonas de posibles riesgos y las características de movimiento interactivo por el entorno de cruce.

No obstante, Acuto M. (2020) en su artículo titulado “*COVID-19: Lessons for an Urban (izing) World [COVID-19: Lecciones para un mundo en vías de urbanización]*”. Expuso que el objetivo fue señalar la necesidad de aprender el valor potencial de la experimentación urbana en crisis. La justificación fue demostrar que las epidemias se superponen a los contextos de marginación urbana y afectan a las ciudades que se encuentran en desventaja, mostrando un cambio radical en el urbanismo. Sin embargo, la principal preocupación es de exhibir la desigualdad urbana que se forma al dividir a los "ricos" y "los que no tienen", yendo más para el sentido de acceso y asequibilidad. Donde las limitaciones de movilidad han puesto descaradamente en jaque las emisiones relacionadas con el transporte con una reducción del 25% en China e Italia como resultado de la pandemia de la COVID-19. Concluyendo con las interrogantes y el pensamiento, si la pandemia sirvió como una oportunidad para una mayor construcción comunitaria, para su mejora y consideraciones de igualdad urbana, ya que existen sectores en las ciudades que no cuentan con redes tácticas de atención mutua y con la formalidad de sus ciudades, donde no se supera los desafíos de conectividad global en el sentido del transporte y urbanización.

Ante el análisis de los artículos mencionados anteriormente, concluimos que el primer artículo de Hunter et al. (2021), manifestó, que la COVID-19 ha afectado el comportamiento de caminar y aumentó la práctica de esta actividad, principalmente ante la interrupción de nuestras actividades cotidianas, que han sido respuesta ante las restricciones, en el mismo contexto el segundo artículo de Yanqun et al. (2022), analiza el comportamiento de los peatones en los cruces no señalizados, el estudio presenta alternativas donde las autoridades deberían considerar, políticas para

fomentar la educación y brindar instalaciones de seguridad en los cruces implementando la tecnología como apoyo en detección de prioridad, Así también, Byeongjoon et al. (2022) mencionó que los cruces peatonales presentan una gran amenaza para los transeúntes, a causa del comportamiento de los mismos y sobre todo los cruces no señalizados. En comparación con el tercer artículo de Acuto M. (2020), donde nos narra la lección que nos debe dejar la pandemia ante el desarrollo urbano, el cual actualmente presenta brechas sociales, para dar más oportunidades a las personas de escasos recursos a través de la globalización del transporte, que se ha visto afectada por el paro en respuesta a la pandemia. Por ende, se llegó a la conclusión que la actividad de caminar si bien es cierto ha aumentado, para poder ejercer el distanciamiento social que se requería por la pandemia y está requiriendo que las vías sean más peatonalizadas y seguras, también es necesario el transporte ya que es apoyo y generador de economía, generando un pensamiento de diseño conjunto de redes viales y peatonales para el ideal de una ciudad accesible y sostenible.

Ahora bien, se procede a conceptualizar las teorías utilizadas en la investigación, que son importantes para poder interpretar el marco de la investigación (Peatón tecnológico), entendido como el paraguas que acoge las categorías (C1: Hiperconectividad ciudadana y C2: Transformación urbana) (Rodríguez Moscatel, 2016) en su tesis doctoral "*Espacios Híbridos: Arquitecturas emergentes de la interacción físico virtual*" menciona que "es el cambio del hábitat generado por la interacción humano-máquina, ya que el sujeto está evolucionando a un estilo y forma de pensamiento en el que predomina un nuevo urbanismo propio de una sociedad hiperconectada, comenzando a afinar una hibridación del espacio físico y virtual. En este contexto, la arquitectura adopta una mutabilidad del espacio ante las necesidades de los individuos", (pág.11).

Dentro de la categoría C1: se encuentran 3 subcategorías, partiendo con la primera, referente a la Virtualidad, Lemus M. (2018) menciona que es la interacción social, en un contexto de espacios temporales, las plataformas digitales de

comunicación a las que se puede acceder por medio de internet. Manteniendo relaciones entre personas en puntos distantes del planeta, sin que importe la localización geográfica o el tiempo. La segunda subcategoría; interactividad multidisciplinaria, (Negri et al., 2020) “interacción mediada por dispositivos virtuales que abundan y facilitan los quehaceres de la vida cotidiana, donde las redes sociales son su mayor representante y se han convertido en la expresión moderna del espacio público” (p. 6). Por último, Chilan et al. (2017), define a las afectaciones a la salud como detonantes que producen factores de riesgo y deterioro físico y mental. Hace hincapié que estos problemas son a consecuencia de los cambios de hábitos en la humanidad, ya sea sedentarismo o adicciones. La afectación por el uso excesivo del celular puede ocasionar una variedad de alteraciones a la salud tanto físicas (enfermedades oculares, auditivas, problemas en la postura, etc.) y psicológicas.

Dentro de la categoría C2: Vialidad Joffre et al.(2020) se refiere problemas de movilidad en la parte urbana relacionados con el parqueo vehicular, circulación peatonal, congestión, problemas de inseguridad vial en un sistema de transporte público donde el sistema de movilidad busca integrar los distintos modos de desplazarse en la ciudad. La siguiente subcategoría, ciudadano digital Benítez (2017) define como la persona que integra las TIC y los dispositivos digitales en su vida diaria. Dividiéndolos en inmigrantes digitales refiriéndose a los que, como turistas que viajan por el ciberespacio más allá de la ciudad física, y nativos digitales en alusión a los jóvenes que tienen acceso a los aparatos tecnológicos desde que nacen. El espacio público Josep Maria & Zaida (2020), define un espacio que sea a la vez tierra de nadie y común a todos. Lugar en el que cesan ciertas posibilidades unilaterales, por lo que se accede o permite a otros, espacio que particularmente no pertenece a nadie sin embargo al que acceden todos. Espacio físico y social en donde se reconocen necesidades que dan lugar a las relaciones de supervivencia.



### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1 Tipo y diseño de investigación**

##### **3.1.1 Tipo de investigación**

Partiendo desde los elementos de estudio propuestos en la presente investigación, se tuvo una perspectiva de la información, por ello se trabajó con el tipo de investigación sustantiva Ñaupás et al. (2013), iniciando con el nivel descriptivo donde presenta las características de los hechos en el caso de estudio “Centro Financiero Subsector 4-2”, para luego continuar con el nivel explicativo donde se responde a la interrogante de las características del fenómeno de estudio en el subsector.

##### **3.1.2 Diseño de investigación**

El diseño fue no experimental, debido a que se analizó y estudió de forma teórica los hechos y fenómenos en el lugar de estudio “centro financiero subsector 4-2”, sin manipular ninguna de nuestras categorías. Ya que se buscó analizar la relación de la hiperconectividad ciudadana en el desarrollo de la infraestructura urbana actual.

##### **3.1.3 Enfoque de investigación**

Se utilizó el planteamiento cualitativo nominal, ya que se recopiló información de casos internacionales y nacionales, para así determinar el impacto que generó la conectividad masiva de los visitantes al caso de estudio, se evaluó los acontecimientos con respecto a los sucesos de la realidad.

##### **3.1.4 Nivel de investigación**

La investigación se realizó con el nivel explicativo o causal, ya que se dio a conocer la causa que ha dado origen a la existencia del fenómeno de estudio. En este caso la hiperconectividad ciudadana sobre la transformación urbana.

### 3.1.5 Tiempo o corte

La investigación fue de corte transversal-correlacional, que permitió determinar el grado de relación entre la categoría hiperconectividad ciudadana y la categoría transformación urbana.

### 3.1.5 Método de investigación

La investigación se utilizó el método inductivo, que permitió analizar la realidad problemática que acontece en el centro financiero subsector 4-2, basado en la técnica de la observación para denotar la veracidad que apoyó a la conclusión.

## 3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización

La investigación está conformada por dos categorías las cuales son la hiperconectividad ciudadana como C1 y transformación urbana como C2, ambas categorías son cualitativas nominales, se refiere a las cualidades o características que no se pueden ordenar.

Categoría 1; Definición conceptual “Hiperconectividad ciudadana”, está ligada al manejo de los dispositivos tecnológicos comprendiendo su uso excesivo, que exige la inmediatez de las personas para comunicarse en cualquier lugar, en cualquier momento y aunque crea nuevas oportunidades para el intercambio y la colaboración, también tiene efectos adversos, como hacerles perder la noción del entorno, convirtiéndose en personas multitareas. Ayala, P. (2015).

Definición operacional, la categoría hiperconectividad ciudadana, se identifica por el uso de nuevas tecnologías cambiando nuestros hábitos a tal nivel de transformar a las personas, se desarrolla en diversos aspectos, como la virtualidad, interactividad multidisciplinaria y la afectación en la salud de las personas.

Categoría 2; Definición conceptual “Transformación urbana”, es el cambio de las ciudades, ya sea de forma negativa como el deterioro o de forma positiva como la modernización, este cambio o transformación se da por diferentes factores, como el gobierno o los habitantes que influyen a un cambio de usos o por intervenciones urbanas. Goicoechea, M. (2018).

Definición operacional, la categoría transformación urbana en su correcta planeación sumado a la vialidad en respuesta a la problemática vial y considerando a los usuarios siendo el ciudadano digital el nuevo objeto de estudio y el espacio público reconociendo su función, accesibilidad y la modernización.

### 3.3 Escenario de estudio

La conformación urbana del distrito se expresa en la distribución de cinco sectores con sus respectivos subsectores, configurando un patrón heterogéneo, resultante del proceso de urbanización. (Ver Figura 1)

#### **Figura 1**

*Ubicación de sectores del distrito de San Isidro*



*Nota.* Gráfico recuperado de subsectores vecinales del distrito de San Isidro.

El caso de estudio se ubicó en el Centro Financiero del subsector 4-2 del distrito de San Isidro (Ver Figura 2), conformada por Av. Javier Prado Este, Av. Paseo Parodi, Ca. Las Camelias y Av. Paseo de la República. Planteada por la entidad municipal como una macromanzana (Municipalidad de San Isidro, 2012), que busca reordenar la infraestructura urbana actual, con la finalidad de mejorar la transitabilidad, accesibilidad, la salud y reclamar el espacio ocupado por el tráfico vehicular, para la peatonalización.

## Figura 2

*Ubicación subsector 4-2 del distrito de San Isidro.*



*Nota.* Obtenido (Google. s.f., 2022)

A través del tiempo, el centro financiero y sus alrededores se han convertido en una zona central de negocios, donde existen diversos locales comerciales y edificios de servicios, pertenecientes a empresas nacionales y transnacionales, los cuales concentran una mayor afluencia de personas que interactúan de manera digital en el urbanismo; ya que el distrito en harás de

modernización brinda wifi en sus espacios públicos, lo cual facilita y promueve la conectividad virtual de los peatones visitantes.

El centro financiero concentra a los principales rubros económicos (ver Figura 5), el cual se denota en el plano socioeconómico de la zona (ver anexo - Figura 30), donde los estratos socioeconómicos fueron entre medio alto y alto.

#### 3.4 Participantes

Se consideró la participación de seis especialistas interdisciplinarios, se dividió entre dos nacionales y cuatro internacionales (ver anexo – Tabla 44), con la finalidad de abarcar ambas categorías de forma más precisa.

La unidad de análisis fue a libre elección del investigador, ya que la muestra es no probabilística intencionada, donde como investigadores usamos nuestro criterio en la selección del tamaño de la muestra, la cual fue conformada por 18 peatones que transitan interactuando con sus dispositivos móviles en el subsector 4-2 del distrito de San Isidro, donde se incluyó a los visitantes y a los vecinos residentes del distrito. (ver anexo - Figura 67 a Figura 68)

#### 3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para llevar a cabo la presente investigación, será necesario contar con los participantes y diversas técnicas de recopilación de información que se describen a continuación. (Ver Tabla 1)

**Tabla 1***Técnicas e instrumentos utilizados*

<b>Técnica</b>	<b>Tipo</b>	<b>Instrumentos</b>	<b>Dirigida</b>
Entrevista (*)	Semi Estructurada	Guía de entrevistas	-Dos especialistas nacionales -Cuatro especialistas internacionales
	Estructurada	Guía de preguntas (****)	Residentes del subsector 4-2 Población flotante
Observación (**)	No experimental	Ficha de observación	Lugar de estudio
Análisis documental (***)	-	Ficha documental	Lugar de estudio
Cartografía (****)	No experimental	Plano cartográfico	Lugar de estudio

*Nota.* Elaboración propia.

(\*) Lista de especialistas (ver anexo - Tabla 44)

(\*\*) Fichas de observación (ver anexo - Figura 12 a Figura 26).

(\*\*\*) Fichas documentales (ver anexo - Figura 27 a Figura 30)

(\*\*\*\*) Plano cartográfico (ver Figura 5)

(\*\*\*\*\*) Guía de preguntas (ver anexo - Tabla 29)

#### Técnica 1: Entrevistas

Instrumento: Guía de entrevista

Se realizó entrevista estructurada, tanto a los residentes del subsector 4-2 como a la población flotante (Ver anexo - Figura 32 a Figura 37). Se realizó entrevista semi estructura a los especialistas interdisciplinarios con relación a tema de estudio, ya que nos permitió recopilar información mucho más precisa, se permitió que el entrevistado se explye en sus respuestas, con la finalidad de obtener la mayor cantidad de información posible. (Ver anexo - Tabla 23 a Tabla 28)

#### Técnica 2: Observación

Instrumento: Ficha de observación

La observación es la técnica que permitirá obtener datos reales de información, a través de los sentidos del observador. En donde se analizará el hecho o fenómeno de estudio y permitirá interpretar, describir o analizar sus cualidades de manera empírica y teórica para su comprensión, Hernández et al. (2015). En esta técnica visitaremos el lugar de estudio para analizar la situación problemática en donde se registrarán fotos y videos que posteriormente serán analizadas, la observación será No experimental ya que se observará de acuerdo con nuestras categorías denotando el fenómeno de estudio. (Ver anexo - Figura 12 a Figura 26)

#### Técnica 3: Análisis documental

Instrumento: Ficha documental

Se analizó documentos de datos estadísticos e informes que nos permite obtener información relevante para la investigación. (ver anexo - Figura 27 a Figura 30)

### 3.6 Procedimiento

Se inició realizando visitas frecuentes a la zona de estudio, en diferentes horarios, para conocer la realidad del problema y así corroborar si se daba la problemática planteada en la investigación, en el subsector 4-2 – Centro Financiero de San Isidro, Para luego determinar los objetivos, hipótesis y la justificación del estudio.

Se planteo el diseño metodológico de la investigación, reconociendo las categorías, luego se elaboró la matriz de categorización con categorías, subcategorías, indicadores y índices, identificamos el escenario de estudio y a los participantes.

La participación fue no probabilística, por lo cual elegimos a los participantes de interés propio, las técnicas para recolectar datos que utilizamos fueron las entrevistas estructuradas a la población flotante y residentes del subsector 4-2, las fichas de observación y fichas documentales, recopilando toda la información posible, ya con la información detallada, pasamos al software Atlas ti9 para procesarlos a través de la codificación de datos, donde obtuvimos los resultados, acto seguido se desarrolló la discusión, conclusión y recomendaciones.

### 3.7 Rigor científico

La presente investigación se vio respaldada por tres criterios de rigor que garantiza la confiabilidad, validez y objetividad del estudio.

#### 3.7.1 Dependencia o consistencia lógica

Se optó por una validación de los instrumentos de recolección de datos, realizada por los especialistas externos, teniendo en cuenta 10 indicadores de validación con el objetivo de demostrar la estabilidad y confiabilidad de la investigación. (ver anexo - Tabla 45)

Luego se utilizó la herramienta computacional Atlas. Ti9, el cual permitió armar una base de datos y auxilio en la organización a través de códigos que permitió entender relaciones entre conceptos. (ver anexo - Figura 69) y (ver anexo - Tabla 46 a Tabla 50)

#### 3.7.2 Credibilidad

Los resultados obtenidos fueron congruentes con el fenómeno de estudio, evidenciado en los instrumentos de observación, el cual se enfocó en aspectos urbanos y sociales que acontecían en el caso de estudio, así también por la entrevista de respuesta abierta realizada los 18 peatones que transitaban interactuando a través de sus dispositivos móviles en el escenario de estudio, quienes afirmaban la importancia de las preguntas.



### 3.7.3 Representatividad de voces

La investigación la única exclusión fue por la mayoría de edad de los entrevistados, teniendo así la opinión y experiencias de todos los grupos de usuarios del Centro Financiero sin importar educación, nivel social y procedencia.

### 3.8 Método de análisis de datos

Para procesar los datos conseguidos de las entrevistas, antecedentes nacionales e internacionales, fichas de observación y fichas documentales, se utilizó el software Atlas TI 9, ya que nuestra investigación es cualitativa, este software nos facilitó para organizar los documentos, codificar los datos, el desarrollo del mapa semántico y la tabla de concurrencia, para obtener los resultados. (ver anexo - Figura 69)

### 3.9 Aspectos éticos

Para Viorato & Reyes (2019), el investigador tiene responsabilidades que, de no cumplirse, lo harán responsable por omisión, negligencia e incluso dolo. Por esta razón en la investigación prevaleció el respeto de los derechos humanos de los participantes de la muestra, brindándoles la información de forma anticipada sobre el tema en el que colaborarán, se respetará su consentimiento de participar, se protegerá el anonimato y opiniones de cada uno. Primará el trato igualitario tanto para los especialistas como para la población.

Con respecto a la validez científica la investigación se ha ceñido a citar debidamente los datos recopilados por los autores, según los estándares establecidos por el formato APA-7ma edición, con el fin de respetar los derechos de autor, la investigación fue analizada por el programa Turnitin para demostrando la autenticidad de la investigación, para así fortalecer la credibilidad, autenticidad y profesionalismos de los investigadores.

## **IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

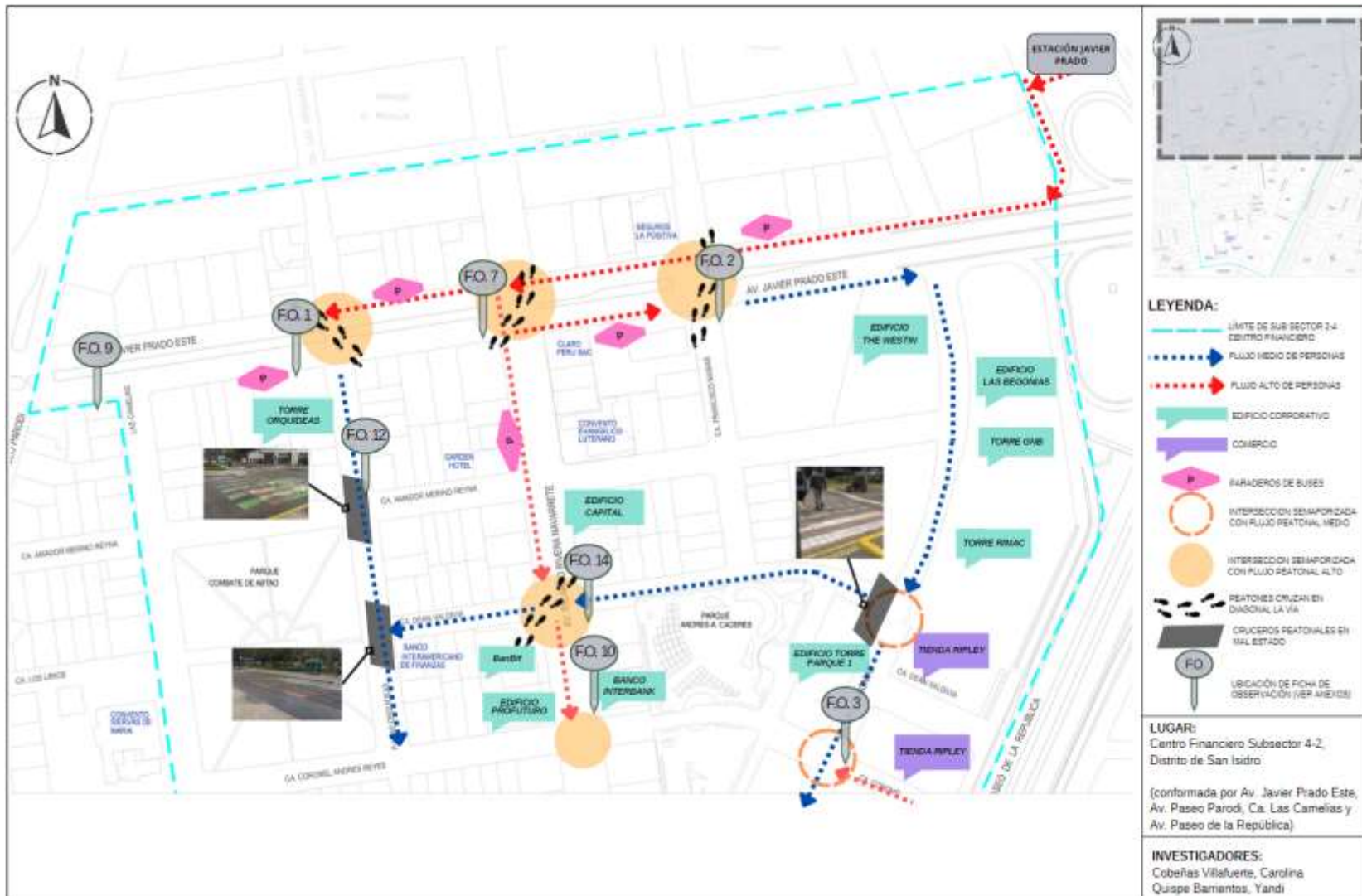
### 4.1 Resultados

Los resultados de la investigación son parte fundamental, ya que dan consistencia a la hipótesis, en este capítulo exponemos los resultados de los distintos instrumentos aplicados en la investigación, referidas a las fichas de observación, fichas documentales, entrevista presencial a los peatones y entrevista virtual a los especialistas; los instrumentos de recopilación de datos fueron procesados en el programa Atlas. Ti 9.

#### 4.1.1. Fichas de observación

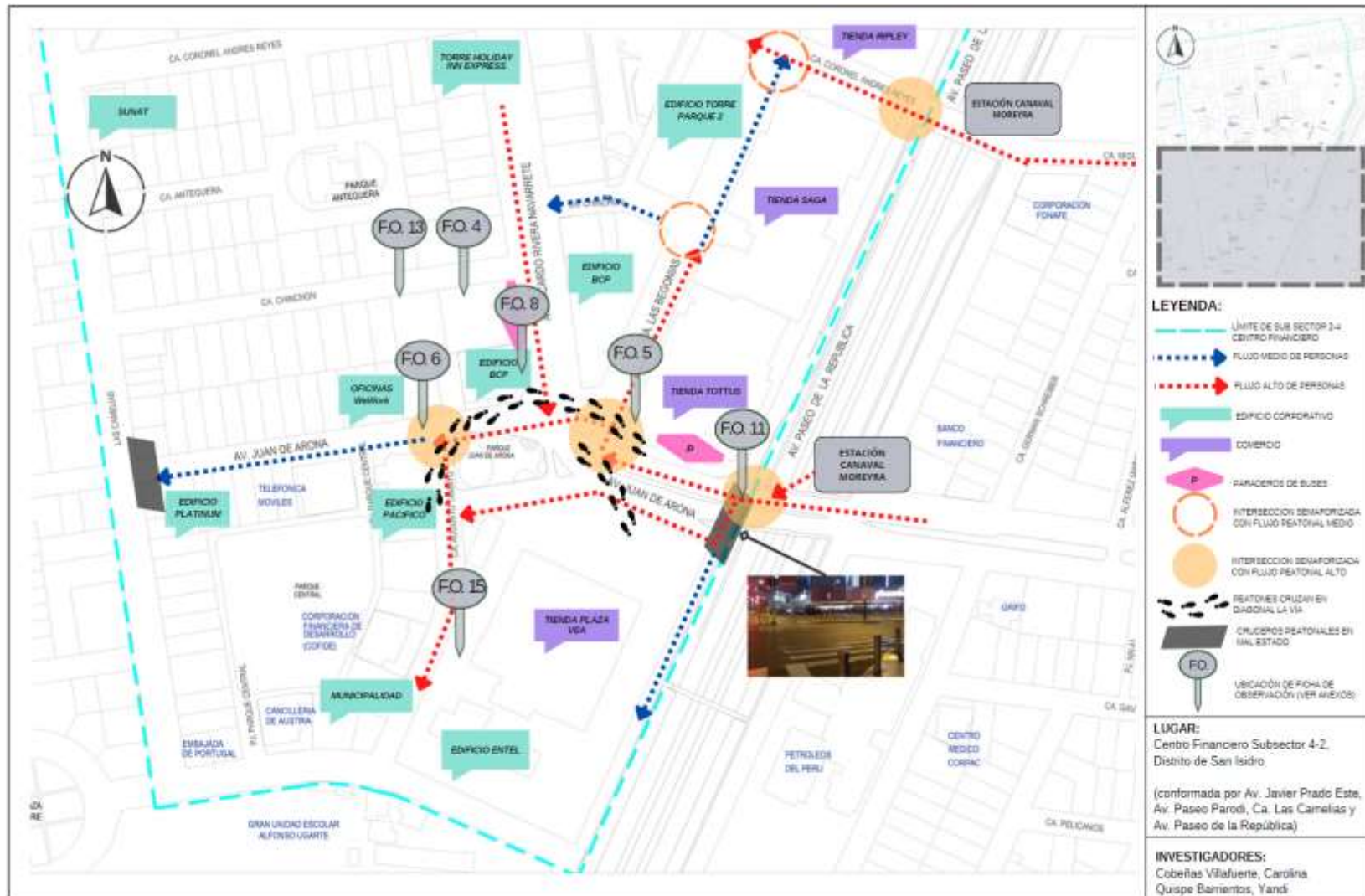
Se visitó de manera frecuente el lugar de estudio, permitiéndonos recolectar información desde nuestra percepción como investigadores, a través de registro fotográfico, apuntes, toma de notas y mapeo de ubicación de los puntos exactos donde las fotos fueron tomadas, se describieron los sucesos en el Centro Financiero de San Isidro, donde se elaboraron las 15 fichas de observación. (ver anexo - Figura 12 a Figura 26)

**Figura 3**  
Mapeo de fichas de observación



Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 4**  
*Mapeo de fichas de observación*



Nota: Elaboración propia, 2022.

De acuerdo con el objetivo de estudio “Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro”, se evidenció en la gran mayoría de las fichas de observación que el escenario de estudio alberga población que interactúa de forma digital, exhibiendo así la conectividad masiva con la que conviven sus usuarios, ya que el Centro Financiero tiene varios puntos de conexión wifi público, dotado por la municipalidad como en el parque Andrés Avelino Cáceres, o por las entidades privadas que brindan ese servicio a sus clientes. (ver anexo - Figura 19)

De acuerdo con el primer objetivo específico: “Determinar la relación entre la virtualidad con la vialidad peatonal y vehicular” encontramos que las barreras u obstáculos urbanos, intervienen en el dimensionamiento de las veredas, como ocurre en la vía Javier Prado Este con Av. Paseo Parodi (ver anexo – Figura 20), la cual queda con un ancho de 0.60m para el flujo peatonal. También exhibió el desentendimiento del entorno inmediato de los usuarios del centro financiero, por utilizar sus dispositivos móviles cruzando las calles y avenidas sin prestar atención (ver anexo – Figura 12 a Figura 14; Figura 16 a Figura 18 y Figura 21) exponiéndose a accidentes peatonales, además se encontró edificaciones que tienen elementos que obstaculizan el tránsito peatonal, como el edificio Torre Pardo (ver anexo - Figura 12), ya que sus puertas principales de 4 hojas abren hacia el exterior, generando la obstaculización en el área cedida al peatón, algo muy parecido sucede en la Av. Javier Prado Este cruce con la Ca. Francisco Masías, en la Ca. Las Begonias, Ca. Coronel Andrés Reyes y la Ca. Chinchón, donde se encontraron elementos urbanos que representan una barrera para el peatón, como: quioscos autorizados por la municipalidad los cuales interfieren en la visualización panorámica, bancas de concreto y postes de alumbrado, tachos de basura, gradas y columnas

en el trayecto de circulación, los mismos que originan que la experiencia urbana sea poco amigable para el peatón. (ver anexo – Figura 13 a Figura 15)

Con respecto al segundo objetivo específico: “Determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital” se encontró que el peatón que se moviliza por el Centro Financiero interactúa de forma digital, puesto que la municipalidad les incentiva esta interacción, porque autorizó y adaptó un carril en la Av. Rivera Navarrete para la circulación de Scooter eléctricos que se desbloquean con código QR (ver anexo - Figura 25), además el distrito con harás de modernización implementa el Expreso San Isidro, un bus eléctrico para el servicio del vecino, que le traslada por todo el distrito y le hace interactuar de forma digital, ya que le permite ver la ruta en tiempo real, al cual se accede por el código QR disponible en un tótem informativo, ubicado en cada paradero (ver anexo – Figura 26), causando así que los usuarios estén más pendiente al celular, para poder tener acceso a estas alternativas que brinda el distrito de San Isidro, como se aprecia en las fichas de observación anteriores. (ver anexo – Figura 12 a Figura 14; Figura 16 a Figura 18 y Figura 21)

En concordancia al tercer objetivo específico: “Determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos” se percibió alternativas que el distrito adoptó para poder hacer más atractiva la ciudad, como sucede en la calle Las Orquídeas, que se pintaron los cruces peatonales, entrando en una especie de urbanismo táctico, el cual en la actualidad evidencia la despreocupación del estado por la peatonalización ya que se presenta despintado (ver anexo – Figura 23), algo similar ocurre en la calle Coronel Andrés Reyes y además hace notoria la ausencia de elementos que resguarden y protejan a los transeúntes que caminan mientras utilizan el celular (ver anexo – Figura 21), esa despreocupación también la pudimos apreciar en

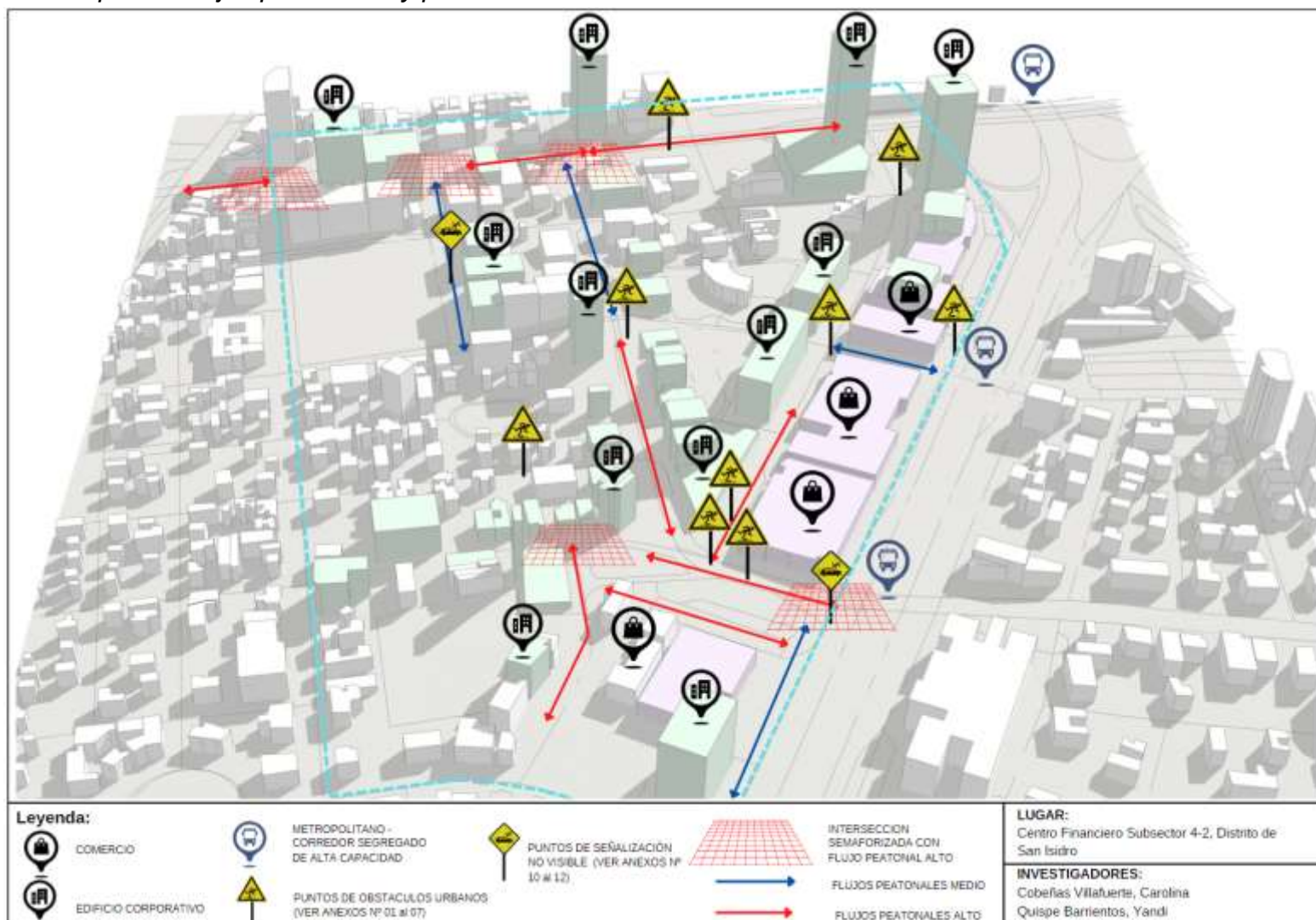
la Av. Juan de Arona, con señalización poco o nada legible para los usuarios de dicha avenida (ver anexo – Figura 22), y en la calle Chinchón, percibimos el deterioro de las veredas, creando un desnivel de piso (ver anexo – Figura 24), todas estas falencias hacen que la experiencia urbana y accesibilidad del peatón sea accidentada y poco amigable.

#### 4.1.2. Plano Cartográfico

Este instrumento es la recopilación de las falencias identificadas en la técnica de la observación. Este plano permitirá que futuros investigadores o entidades reconozcan de manera objetiva los puntos críticos del escenario de estudio. (ver Figura 5)

**Figura 5**

*Mapeo de flujos peatonales y puntos críticos*



Nota: Elaboración propia, 2022.



#### 4.1.3. Fichas documentales

Así mismo se realizó un análisis documental de fichas de datos estadísticos de las dos categorías de la investigación como también casos análogos en el mundo donde hubo iniciativas e intervenciones públicas en el urbanismo, con la finalidad de realizar un contraste con la realidad de la zona de estudio.

Con respecto al objetivo de la investigación: “Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro”. Iniciamos evidenciando la conectividad masiva existente, con datos estadístico recogidos del Informe Técnico: Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares del 2022, documento elaborado en base a los resultados obtenidos de la ENAHO INEI (2022), denotando que en el primer trimestre del 2022 el 88.4% de la población que accede al servicio de Internet a través del teléfono móvil es limeña (ver anexo – Figura 27), del mismo modo ponemos en evidencia los porcentajes de siniestralidad vial del Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial del MTC (2021), menciona que dentro de los factores que mayormente causan siniestralidad está el factor humano asociado a la imprudencia peatonal, la cual aumentó a 1 389 casos, seguido del factor infraestructura y entorno vial que abarca a Vía en mal estado que aumentó a 921 casos y señalización defectuosa que denota un incremento de 132 casos, a comparación con los siniestros viales del 2020. (ver anexo – Figura 28)

Correspondiente al primer objetivo específico: “Determinar la relación entre la virtualidad con la vialidad peatonal y vehicular”; segundo objetivo específico: “Determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital” y tercer objetivo específico: “Determinar la relación entre

la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos” exponemos casos análogos donde podemos apreciar la transformación que se realiza en el espacio urbano, con la finalidad de proteger y resguardar la seguridad peatonal, ya que las personas transitan mientras utilizan sus dispositivos móviles. Ayudado de la tecnología ya sea iluminando los cruces peatonales y sensores de prioridad que detectan la llegada del peatón, como sucede en Badajoz, España; o la implementación de semáforos a nivel de piso como en Bodengraven Reewijk, Holanda; pero también se ha visto ese cambio de la infraestructura urbana sin necesidad de tanta modernización y optando por la simplicidad como en España, en los ayuntamientos de Murcia y San Javier que implementaron señalización en el pavimento y carteles de concientización del uso de los celulares en las calles, adaptándose siempre a las necesidades y siendo amigable con este tipo de peatón. (ver anexo – Figura 29)

#### 4.1.4. Entrevista

##### 4.1.4.1. Entrevista a especialistas interdisciplinarios

De igual forma se realizaron entrevistas a través de videoconferencia a seis especialistas interdisciplinarios (ver anexo – Figura 61 al Figura 66) relacionados con el marco de investigación.

De acuerdo con el objetivo de estudio “Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro”.

**Tabla 2**

*Objetivo General – Entrevista Mgrt. Paulina Rangel Heras*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Paulina Rangel Heras - Maestría en Ciencias en Desarrollo Sostenible
<b>Nacionalidad:</b>	Mexicana
<b>Pregunta:</b>	
	1. Desde su perspectiva ¿Considera que la utilización de los equipos tecnológicos en la ciudad repercute en la forma en como interactuamos con otros y con el espacio urbano?
	Yo creo que ahorita la forma en la que estamos viviendo la situación es más a través de la pantalla que lo que vemos o sentimos en el ambiente de hecho luego yo creo que ustedes deben de saber, cuando van a un concierto hay más gente grabando y viendo el video que en sí el concierto, más bien lo que tenemos que aprender más que a vivir con eso de esa poner cierto límites, me gusta que le están dando a esta hipótesis de poder habilitar los espacios para gente que ya va a con el celular a todos lados pero también creo que hay que poner ciertos límites para prevenir accidentes otras cosas que tienen relación más con estar usando constantemente los dispositivos No deberíamos de estar usando en el espacio público.
	2. ¿En la pandemia cree que la conectividad de las personas ha aumentado?
	Por supuesto, no solamente las personas de todas las edades aumentó muchísimo la conectividad, hablando de niños por el tema educativo que los tuvieron que acercar a temprana edad a dispositivos tecnológicos para poder estar al corriente hablando de educación y nosotros que trabajamos, pues tuvimos que subirnos subir el nivel tecnológico que

---

traíamos o de utilización tecnología a raíz de la pandemia porque muchos no estábamos acostumbrados a tener llamadas por zoom por meet o cualquier otra plataforma entonces hubo mucha gente tuvo que se tuvo que actualizar, no creo que todos hayan sido ajenos a los dispositivos, pero sí muchos tuvimos que madurar o evolucionar en el uso de la tecnología y eso si se exponiéndose muchísimo.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Mgrt. Paulina Rangel Heras, 2022.

### **Tabla 3**

*Objetivo General – Entrevista Socióloga Magdalena Lemus*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Socióloga Magdalena Lemus
<b>Nacionalidad:</b>	Argentina
<b>Pregunta:</b>	
	1. Desde su perspectiva ¿Considera que aumento en pandemia el uso de los equipos tecnológicos?
	Desde mi perspectiva trataría de pensar que, si bien se ha acentuado la conectividad en pandemia, no pensarlo como un quiebre, sino como profundización de prácticas que ya venían existiendo previo a la pandemia. Si bien obviamente puede haber grupos que con la pandemia empezaron a usar tecnologías que antes no lo hacían, no trataría de pensarlo en algo que solo emerge ahora. Por ejemplo, cuestiones laborales, ya que en muchos tipos de trabajo se acrecentaron en la pandemia entonces los dispositivos se volvieron muchos más necesarios para desempeñarse laboralmente, generando el uso de dispositivos de formas mucho más intensivas, más presentes en el tiempo y espacio, que genera que uno esté caminando por la calle y trabajando a la vez, que eran cosas que ya existían antes, pero se profundizaron aún más.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Socióloga Magdalena Lemus, 2022.

#### Tabla 4

*Objetivo General – Entrevista Doc. Regiane Relva Romero*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Dr. Regiane Relva Romano
<b>Nacionalidad:</b>	Brasileña
<b>Pregunta:</b>	
	1. Desde su perspectiva ¿Considera que la utilización de los equipos tecnológicos en la ciudad repercute en la forma en como interactuamos con otros y con el espacio urbano?
	Lo que pasa en Brasil es que tenemos una legislación bastante agresiva para conducir con celular en la mano, no está permitido el uso de la tecnología mientras conduce a pesar de eso muchas personas usan el celular entonces existen multas. Lo que pasa es que existen muchas multas por utilizar el celular, entonces no es utilizar en el volante más los coches los carros ahora son como si fuesen smartphones con ruedas porque tiene muchos sensores muchos detectores dentro de los carros, por ejemplo mi carro tiene como 180 sensores como cuando me estoy estacionando me avisa que estoy próximo a llegar también cuando estoy en la vía me avisa que estoy saliendo a la pista y se detiene en el carril, por lo tanto lo que vemos asisten coches más inteligentes que un dispositivo del teléfono dentro del carro, no vamos a conseguir separar las cosas, por ejemplo el carro si estas muy próximo a un carro del frente el frena y para y está a veces es un error no era un carro puede ser un niño o algo que tengo que desviar más la inteligencia artificial del carro es utilizado de forma incorrecta por tanto hay que perfeccionar todos los dispositivos IOT para tener un tránsito más seguro.

*Nota.* Entrevista realizada a la Dr. Regiane Relva Romano, 2022.

## Tabla 5

*Objetivo General – Entrevista Arq. Isabel Cristina Molina Vilca*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Arq. Isabel Cristina Molina Vilca - Maestría en Accesibilidad para Smart City
<b>Nacionalidad:</b>	Peruana
<b>Pregunta:</b>	
	1. Usted como arquitecta ¿ve qué la hiperconectividad o uso excesivo del manejo del celular en las calles afecta de alguna manera el urbanismo?
	La tecnología en sí ha generado muchos cambios, estos pueden ser positivos o negativos, de diferentes formas, los puntos negativos serían los accidentes, que se generan en referencia a la transitabilidad de los peatones. Pero también hay muchos puntos positivos acerca de la tecnología, la cual ha permitido que el usuario pueda comunicarse de diferentes formas, y estar presente en diferentes espacios y tiempos con mayor facilidad de la que había antes.
	Probablemente se tienda a satanizar el tema de la tecnología, sin embargo existen muchos beneficios al respecto, es que siempre van a ver personas que están a favor o en contra y puntos neutros, pero el tema de la tecnología siempre va a ayudar a acercar un poco más a los usuarios, si bien es cierto existen diferentes factores que puedan afectar el desempeño o el desarrollo, la forma como un usuario se pueda expresar, pero el espacio también tiene que ser entendido de forma dinámica, no solo el usuario adaptarse al espacio, sino también el espacio transformarse para adaptarse al usuario.

*Nota.* Entrevista realizada a la Arq. Isabel Cristina Molina Vilca, 2022.

**Tabla 6**

*Objetivo General – Entrevista Arq. Sylvia Vásquez Sánchez*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Arq. Sylvia Vásquez Sánchez - Maestría en Revitalización Urbana
<b>Nacionalidad:</b>	Peruana
<b>Pregunta:</b>	
	1. Usted como arquitecta ¿ve qué la hiperconectividad o uso excesivo del manejo del celular en las calles afecta de alguna manera el urbanismo?
	El problema que nos muestras tiene que ver con que los peatones son más vulnerables ante accidentes de tránsito cuando sus sentidos (vistas y oídos) no están en el espacio urbano sino en el dispositivo, ósea no están atentos están vulnerables es como una persona con discapacidad que no oye o no escucha, creo que en otros países hay facilidades de que el urbanismo tenga en ruta como señales luminosas en piso, el problema es que cuando camina es que sus sentidos no están en el espacio, lo primero es que es más un tema de seguridad vial y lo segundo es que los usuarios usan el espacio público para la virtualidad salir y conectar a wifi.
	<i>Nota.</i> Entrevista realizada a la Arq. Sylvia Vásquez Sánchez, 2022.

De acuerdo con el primer objetivo específico, “Determinar la relación entre la virtualidad con la vialidad peatonal y vehicular”.

**Tabla 7**

*Objetivo Específico 1 – Entrevista Dr. Regiane Relva Romero*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Dr. Regiane Relva Romano
<b>Nacionalidad:</b>	Brasileña
<b>Pregunta:</b>	
	1. Desde su perspectiva ¿En qué se diferencia una ciudad inteligente con una ciudad digital?
	Muchas personas confunden que una ciudad inteligente es una ciudad digital y no es así, una ciudad inteligente es la que coloca al ciudadano como centro a partir de sus necesidades utilizan o no la inteligencia y la tecnología para desarrollar todo aparte del desenvolvimiento más muchas veces las ciudades son tan pobres que necesitan otros tipos de soluciones antes de colocar todo este tema de tecnologías. Entender que es lo que realmente se necesita y después colocar o no inteligencia encima de esto.
	<i>Nota.</i> Entrevista realizada a la Dr. Regiane Relva Romano, 2022.

**Tabla 8**

*Objetivo Específico 1 – Entrevista Arq. Sylvia Vásquez Sánchez*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Arq. Sylvia Vásquez Sánchez - Maestría en Revitalización Urbana
<b>Nacionalidad:</b>	Peruana
<b>Pregunta:</b>	



---

1. Entendiendo la hiperconectividad en la ciudadanía ¿Cree que el urbanismo debería cambiar?

---

Los hiperconectados, mi posición es la siguiente por ejemplo yo trabajo en temas de discapacidad y accesibilidad se tiene que diseñar todo desde la realidad nos olvidamos desde la textura desde los sonidos olores las texturas niveles, todo esos es la experiencia sensorial, entonces y me iría más por eso de introducir la experiencia sensorial atractiva interesantes que nos guíemos de lo que es el espacio urbano donde y hacer que la gente tenga ganas de dejar de usar el celular y que este más entusiasmado por vivir el espacio urbano oler sentir en vez que esté utilizando el celular.

La accesibilidad cognitiva guiarse por la información sensorial del espacio más allá de la señal en el piso, los hitos y los nodos en el espacio. La parte sensorial es muy importante y con esta hiperconectividad ya nos estamos olvidando hasta de hablar, oler de escribir de sentir, la parte sensorial que es muy humana se olvida y diseñar para una persona que se vuelve eso no va, mejor que se quede en su casa para qué van a salir, debería haber muchas cosas más entretenidas en el lugar más atractivas para la persona, yo les quitaría el celular a todos.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Arq. Sylvia Vásquez Sánchez, 2022.

De acuerdo con el segundo objetivo específico, “Determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital”.

### Tabla 9

*Objetivo Específico 2 – Entrevista Mgtr. Paulina Rangel Heras*

<b>Categoría:</b>	Transformación Urbana
<b>Subcategoría:</b>	Virtualidad - Afectación en la salud
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Paulina Rangel Heras - Maestría en Ciencias en Desarrollo Sostenible
<b>Nacionalidad:</b>	Mexicana
<b>Pregunta:</b>	
	1. El tema de dependencia a los aparatos tecnológicos y su afectación en la salud, ¿Qué tan ciertas son?
	claro que si hay estudio que lo confirman, hay hasta una película de Pixar que lo explica se llama Wally eso replica cosas de afectación y para allá vamos de la postura nuestra densidad ósea la papada por ejemplo para allá vamos o sea es un hecho , a los niños por ejemplo van a crecer o están creciendo con desórdenes porque yo está muy temprana edad están siendo expuestos a los dispositivos Eso hace que su cerebro no descansa y que todo el tiempo este alertas por eso los papás modernos le dan a sus hijos el celular para que se entretengan ahí por el día pero lo único que hacen es hacerlos más hiperactivos.
	2. ¿Cómo la sociedad podría actuar ante la dependencia que aparentemente está trayendo la época?
	Bueno la dependencia es algo que se tiene que tratar en comunidades o individuos, buscar formas de que la gente puede interactuar utilizando su disposición pero interactuar no encerrarse en su dispositivo por ejemplo acá en México una iniciativa no le pegaba mucho y tampoco era el momento donde tú llegas y escaneas un QR y ya te decía que había

---

pasado ahí Ya estoy interactuando ya de alguna manera me estoy saliendo de mi burbuja para poder ver qué está pasando allá, Que metas la ruta de no sé por aquí pasaron Los Conquistadores es una manera de sacarle provecho a la dependencia tecnológica para que la gente cambia el enfoque de estar encerrado en los videos de YouTube o algunas otras cosas y pues mejor interactuar con el ambiente de manera tecnológica y él también disfruta lo que tenemos.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Paulina Rangel Heras, 2022.

### **Tabla 10**

*Objetivo Específico 2 – Entrevista Doc. Regiane Relva Romero*

---

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Subcategoría:</b>	Virtualidad - Afectación en la salud
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Regiane Relva Romano
<b>Nacionalidad:</b>	Brasileña

---

#### **Pregunta:**

---

1. Desde su perspectiva ¿La virtualidad ha traído afectaciones en la salud? ¿El gobierno que hace al respecto?

---

Muchas personas se están volviendo más agitadas, más nerviosas y ansiosas. Ahora estamos viendo un movimiento para tratamiento de psicología y soporte a las personas con tema de salud realmente es un problema global no solo de Brasil.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Dr. Regiane Relva Romano, 2022.

**Tabla 11***Objetivo Específico 2 – Entrevista Dr. Miriam Alejandra Carlos Mancilla*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Subcategoría:</b>	Virtualidad - Afectación en la salud
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Miriam Alejandra Carlos Mancilla
<b>Nacionalidad:</b>	Mexicana
<b>Pregunta:</b>	
	1. ¿Cree que realmente existe afectación en la salud de la virtualidad?
	Sí existen como tal afectaciones en la salud de parte de la persona que maneja al menos si hay muchos estudios, entonces si hay complicaciones aquí tendríamos que ver exactamente si en esos puntos críticos en dónde se junta más tráfico, cuáles son los síntomas principales que las personas presentan y cuáles son a lo mejor en las horas pico que son en las horas en las que hay mucho más tráfico o sea esas pequeñas, a lo mejor pueden ser sensaciones sentimientos o algo que puede llegar a sentir las personas.

*Nota.* Entrevista realizada a la Dr. Miriam Alejandra Carlos Mancilla, 2022.

**Tabla 12***Objetivo Específico 2 – Entrevista Socióloga Magdalena Lemus*

<b>Categoría:</b>	Hiperconectividad Ciudadana
<b>Subcategoría:</b>	Virtualidad - Afectación en la salud
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Socióloga Magdalena Lemus
<b>Nacionalidad:</b>	Argentina
<b>Pregunta:</b>	
	1. Desde su perspectiva ¿La virtualidad ha traído afectaciones en la salud?

---

Yo no diría conductas negativas la sociología no va evaluando si está bien o mal lo que hacen las personas, las sociedades existen, hacen cosas. Pero si obviamente hay procesos que tienen consecuencias en la vida de las personas, no estamos negando eso porque sería un relativismo extremo, pero la pregunta si esto es negativo o positivo siempre es un ¿para quién?, porque por ejemplo en su momento con el programa “Conectar igualdad” muchas veces el discurso de los medios de comunicación era “a los chicos les dieron computadoras para estudiar y las usan para jugar” y eso era algo negativo no? Pero eso no era nada negativo para el proceso de entretenimiento o comunicación, desarrollar destrezas a través del juego, entonces yo no uso esos conceptos de positivo o negativo que parezca que realmente pueda ilustrar algo, porque siempre hay una posición tomada para el que se fija en lo negativo o positivo. Yo puedo decir que a mí me parece interesante que una persona desarrolle actividades, aprendizaje o puedo decir me parece injusto que no todas las personas no tienen acceso a los dispositivos tecnológicos.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Socióloga Magdalena Lemus, 2022.

De acuerdo con el tercer objetivo específico, “Determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos”.

**Tabla 13**

*Objetivo Específico 3 – Mgtr. Entrevista Paulina Rangel Heras*

<b>Categoría:</b>	Transformación Urbana
<b>Subcategoría:</b>	Espacio Público
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Paulina Rangel Heras - Maestría en Ciencias en Desarrollo Sostenible
<b>Nacionalidad:</b>	Mexicana
<b>Pregunta:</b>	
	1. ¿Cree que la conectividad que afecta realmente a las personas en cuanto a la interacción que pueda que pueda existir?
	El uso de la tecnología afecta aspectos sociales las que se han visto considerablemente afectados por el uso de la tecnología principalmente porque preferimos mandar un mensaje a tener una conversación cara a cara, todo lo queremos hacer en cortos pasos, estamos haciendo de lado las emociones, no tomamos en cuenta gestos, no tomamos en cuenta sentimientos o emociones nos enfocamos más a transmitir el mensaje mediante la tecnología en lugar de entender el mensaje
	2. ¿Usted cree que volver más atractiva la ciudad haga que la gente deje de usar mucho los aparatos tecnológicos en la calle?
	Sí por supuesto, ósea ¿por qué usas aparato tecnológico? Lo que estás viendo no te gusta Pues sí ósea regresando del trabajo en el metro, hace mucho calor no sé porque hace la gente pues deja me meto en mí mismo con la ayuda de la tecnología y me olvidó de lo que está pasando afuera.

*Nota.* Entrevista realizada a la Paulina Rangel Heras, 2022.

**Tabla 14**

*Objetivo Específico 3 – Entrevista a la Dr. Regiane Relva Romero*

<b>Categoría:</b>	Transformación Urbana
<b>Subcategoría:</b>	Espacio Público
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Regiane Relva Romano
<b>Nacionalidad:</b>	Brasileña
<b>Pregunta:</b>	
	1. Desde su experiencia ¿para usted qué sería efectivo para la reducción del uso del celular?
	Sensores de movimiento que se integran a aplicativos de seguridad dentro del celular y de tal forma que mientras usted está caminando, utilizando el celular no sea posible mostrar información entonces usted tendría que parar para leer responder y después poder andar. Otro ejemplo algunos carros tienen eso, si quisiera utilizar el celular mientras conduce, el dispositivo reconoce que está en movimiento y advierte que deje de usar el celular para poder seguir manejando, sin embargo, si acepta los comandos de voz y de esa manera si puedes continuar con tu ruta.
	2. ¿Hay una forma en que el peatón reconozca cuando está llegando a un cruce peatonal?
	Las cámaras pueden ayudar mucho a esto, las cámaras se coloca software de inteligencia artificial que observa el comportamiento de los carros, pasar los semáforos, invadir los cruceros, entonces ponen una multa y así las personas comienzan a preocuparse con la conducción estando alerta.
	Los detectores también pueden reconocer el sentido de flujo que toma el peatón, tú puedes integrar todo a los sensores para que reconozca según la cantidad de personas y pueda tomar decisiones en la semaforización en tiempo real.

---

3. ¿Existe alguna ciudad que ya esté implementando las ciudades inteligentes?

---

Es un prototipo de ciudad inteligente dentro del campus, todo lo que se desarrolla acá, la idea es que se coloque en las ciudades, entonces como ejemplo, este es un poste que puede ser colocado afuera que tiene cámaras control de masa e iluminación, también tenemos sensores de carros para estacionamiento de personas con discapacidad y también se tiene controles de carros de eléctricos , controles de acceso a los carros controlamos todo el campus con tele gestión de iluminación pública, es como un ciudad inteligente humana sostenible, tenemos ciudades que también son replicas.

También tenemos el control de todos los datos parte de medio ambiente, energía agua CO2, sensores la ciudad integrada entorno a los objetivos de desarrollo sostenible

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Dr. Regiane Relva Romano, 2022.

### **Tabla 15**

*Objetivo Específico 3 – Entrevista a la Dr. Miriam Carlos Mancilla*

<b>Categoría:</b>	Transformación Urbana
<b>Subcategoría:</b>	Espacio Público
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Miriam Alejandra Carlos Mancilla
<b>Nacionalidad:</b>	Mexicana
<b>Pregunta:</b>	
	1. Desde su especialidad, ¿Qué tecnología se puede aplicar al urbanismo en caso de peatones conectados a sus dispositivos tecnológicos?
	La ciudad para los peatones se pueden dar varios sinceramente, las investigaciones que yo he hecho han sido o sea como para redes de sensores que se pueden aplicar en cualquier espacio pueden aplicarse

---



---

por ejemplo pues ya sea en bosque ciudad de ese edificio Solo que sea lo que buscamos en este caso al implementar las redes de sensores es que cubran un espacio en dónde ese espacio tiene que estar caracterizado por eso les decía de que hay que saber qué tipo de redes tienen cual es la cobertura para saber dónde posicionar o para poder crear una infraestructura de redes de sensores que pueda ser aplicada a toda la zona en donde ustedes quieren abarcar.

---

2. En el urbanismo ¿qué tipo de iniciativas se están realizando para dar prioridad al peatón?

---

Se pusieron cámaras por ejemplo en los lugares o avenidas que son mayormente transitadas entonces por ejemplo por las cámaras ayudan a que esté visualizándose como se encuentra el tráfico en todos los lugares.

---

3. En su experiencia ¿Qué tipo de iniciativas ha presidido en el urbanismo para peatones tecnológicos?

---

Hay quienes ponen luces en el piso por ejemplo en las orillas al nivel de la banqueta así de que deja de ver el celular o ya llegaste a este punto el nombre de la calle ósea pequeñas señalizaciones y si son útiles lo malo es todo tiene todo depende lo malo es que sí acostumbras a que siempre vas a ir así o si esa señalética sale en algún momento pueden llegar a ser perjudiciales para las personas.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Dr. Miriam Alejandra Carlos Mancilla, 2022.

---

### **Tabla 16**

*Objetivo Específico 3 – Entrevista Arq. Isabel Cristina Molina Vilca*

<b>Categoría:</b>	Transformación Urbana
<b>Subcategoría:</b>	Espacio Público
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Arq. Isabel Cristina Molina Vilca
<b>Nacionalidad:</b>	Peruana

---

---

**Pregunta:**

---

1. Desde su experiencia ¿Qué tanto estamos haciendo los arquitectos o el estado o entidades públicas, para que se reduzca los accidentes de los peatones?

---

Ese es un tema de sensibilización que deberían manejar las diferentes instituciones, ya sean ministerios, por ejemplo, que tiene más a su cargo el tema de capacitar, sensibilizar; los municipios también ir a diferentes instituciones para poder orientar al usuario.

Por el lado arquitectónico y urbanístico se pueden dar diferentes formas, herramientas e instrumentos, puede ser ese mismo espacio, el espacio diseñado con la intención siempre que el usuario, el peatón pueda vincularse con el espacio, deben existir otros factores que vayan de la mano con ello, para generar diferentes dinámicas atractivas para el usuario. Pero más que nada en tema de accidentes y todo ello responde más el tema de sensibilización.

---

2. Por el lado de las ciudades inteligentes ¿ha visto o conocido un caso que tomen en cuenta la peatonalización o peatón que utiliza el celular en exceso?

---

Las ciudades inteligentes están más orientadas a lograr que el usuario pueda sentirse pertenecer a un determinado espacio. Por ejemplo existen intervenciones que han utilizado en el pavimento, colores, tratar de hacer más atractivo el espacio, a través de pequeñas intervenciones de bajo costo, entonces esas intervenciones lo que hacen es tratar de peatonalizar el espacio para que el usuario pueda tener mayor amplitud para que pueda tener un mayor espacio para poder transitar, jugar, conversar, sentarse, existen diferentes principios como la humanización del espacio, espacios en donde ellos sientan confort y permitan múltiples actividades van a ser mucho más atractivos para los usuarios y existe

---

---

mayor probabilidad que el usuario pueda desprenderse de los aparatos tecnológicos para que puedan ser partícipes del espacio.

---

3. ¿En CONADIS están considerando al peatón tecnológico como un obstáculo?

---

Estamos considerando en solicitar data en cuantos accidentes se generan a raíz del uso de la tecnología, ya que existen accidentes que te llevan a tener una discapacidad, la OMS indica que hay un porcentaje alto que se genera a causa de accidentes de tránsito que muchos de ellos son por el uso de la tecnología.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Arq. Isabel Cristina Molina Vilca, 2022.

---

### **Tabla 17**

*Objetivo Específico 3 – Entrevista Arq. Sylvia Vásquez Sánchez*

<b>Categoría:</b>	Transformación Urbana
<b>Subcategoría:</b>	Espacio Público
<b>Entrevista:</b>	Semi-Estructurada
<b>Entrevistado:</b>	Arq. Sylvia Vásquez Sánchez
<b>Nacionalidad:</b>	Peruana

#### **Pregunta:**

---

1. Usted como la responsable en el diseño del proyecto en Calle Las Begonias que está dentro de nuestra zona de estudio ¿Qué tipo de intervenciones se implementaron para que sea más accesible?

---

Es para priorizar al peatón en general para que el auto vaya más lento, esas intervenciones de tránsito calmado donde el peatón tiene prioridad y el auto se reducen a 30km/h, busca desalentar el auto del automóvil, se eliminaron estacionamiento se utilizó mobiliario, se hizo intersecciones con textura para que el conductor vaya más lento y favorecer al peatón y que las veredas sean más anchas para los peatones.

---

---

En las supermanzanas también en Barcelona, el concepto de las supermanzanas es reducir la presión del auto en estas calles solo lo necesario, desalentar al conductor, los dibujos de las pistas, las texturas los camellones hace que vaya más lento, eso no lo relaciono con el uso de las personas con el celular con la hiperconectividad, eso tiene otro origen otro sentido movilidad sostenible, prioridad del peatón.

---

2. ¿Qué acciones están tomando las autoridades respecto a los peatones que utilizan celular en las calles?

---

El costo de accidente siempre se traslada a la ciudad y a las personas por eso se quitó el uso del celular a los conductores, la ley dice no utilizar los celulares sin embargo así les preguntas a los peatones ellos te van a decir que quieren seguir utilizando el celular, el estado tiene que proteger la vida de las personas, por eso hay que ver que es mejor que tengas facilidades para que todos utilicen el celular en las calles o que se prohíba el uso del celular, ese es un dilema.

Jahn Gehl en su libro ciudades para la gente dice que la ciudad es segura, entonces desde diseñamos para que la ciudad sea entonces, entonces diseñamos para que todas las personas utilicen el celular y revisemos si lo que se implementó en Japón ha funcionado, si realmente ha reducido los accidentes.

---

3. ¿Entonces usted cree que el urbanismo actual en San Isidro es seguro para todo tipo de peatón?

---

De Ca. Las Begonias, yo creo que es más seguro que antes de todas maneras, que sea seguro vialmente incluso para todo tipo de peatón antes se tenía preferencia vehicular. Se tomaron medidas de tránsito calmado justamente para darle prioridad al peatón. El tema es la buena gestión se tiene que tomar medidas, si no se hace un buen sistema de transporte público la gente va a seguir utilizando su auto, la movilidad sostenible no es una cosa que se arregle una cosa y se deje otra tiene que ser integral.

---

---

Tiene que haber todo un sistema de transporte integral público bicicleta en general. Gestión del tránsito gestión el transporte los diseñadores urbanos somos complementarios a un del tema de gestión urbana.

---

*Nota.* Entrevista realizada a la Arq. Sylvia Vásquez Sánchez, 2022.

#### 4.1.4.2. Entrevista a participantes con respuesta abierta

De forma similar se realizaron entrevistas estructuradas de manera presencial a 18 peatones, tanto residentes del subsector 4-2 del distrito de San Isidro como a la población flotante que visitan el escenario de estudio (ver anexo – Figura 32 a Figura 50).

**Tabla 18**

*Características de participantes – Entrevista de respuesta abierta*

<b>Datos generales</b>	<b>Interpretación de respuestas</b>
Sexo	De los 18 usuarios entrevistados el 55.56% fueron mujeres las cuales representan a 10 usuarios y el 44.44% restantes son hombres, que representan a 8 usuarios, deduciendo que la población femenina fue la que más aceptación brindó para realizar las entrevistas.
Edad	El rango etario de la población participante es entre los 20 y 40 años, evidenciando que no existe una brecha generacional para interactuar de forma virtual.
Nivel educativo	Se denota que el 77.78% de la población tiene estudios superiores, lo que hace que utilicen más los dispositivos móviles, por la exigencia de sus trabajos, sin embargo el 22.22% restante de la población no tienen estudios superiores, a pesar de ello, interactúan de manera digital.

*Nota:* Elaboración propia, 2022

De acuerdo con el objetivo de estudio: “Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro” El 11.11% que representan a dos personas de los 18 peatones entrevistados, mencionaron que tratan de no usar mucho el celular en las calles, para estar atentos y evitar accidentes, mientras que el 88.89% restante que representan a 16 peatones (ver anexo – Figura 44) coincidieron en que la conectividad masiva en la que conviven actualmente, afecta al modo como interactúan con el entorno inmediato, porque el hecho de transitar mientras interactúan virtualmente, genera que no estén atentos a lo que está sucediendo en su entorno, están físicamente en el lugar pero su mente no, porque están sumergidos en los contenidos digitales y hasta hace que se pierda la interacción social, la integración y hasta el punto de que se les hace difícil salir de sus casas sin sus dispositivos móviles, ya que se les ha hecho una herramienta necesaria para la realización de sus actividades cotidianas, ya sean laborales, académicas o de esparcimiento, ya que el 33.33% (ver anexo – Figura 38) de los peatones entrevistadas que representan a seis usuarios, denotaron una demanda del uso de dispositivos móviles durante un rango de 10 horas a más durante el día, otro porcentaje de conectividad al celular se denotó en seis usuarios que mencionaron pasan conectados entre 4 a 6 horas diarias, alegando que era por trabajo y esparcimiento. Es que de los usuarios entrevistados el 83.33% (ver anexo –Figura 42) concuerdan en que la pandemia de la COVID-19 nos ha acostumbrado a la virtualidad y ha exigido que la mayoría de actividades se vuelva virtual o digital, por eso ahora vemos a todos con el celular en las calles mencionan, porque si quieres comprar, es virtual, si quieres pagar cosas, es virtual, hasta el trabajo se volvió virtual y eso llevó a la disponibilidad inmediata de las personas con sus centros laborales, mencionan que mientras están realizando sus actividades urbanas cotidianas van mandando mensajes de trabajo o archivos importantes, hasta los TikTok ya se hacen en las calles, el otro 16.67%, que son tres usuarios

mencionan que esa virtualidad ya estaba desde antes de la pandemia, lo único que ha pasado es que ha aumentado la conectividad y se ha hecho evidente, porque quizás antes solo usabas el dispositivo móvil para redes sociales, en cambio ahora ya no solo es para esa actividad (ver anexo - Tabla 30, Tabla 31 y Tabla 32).

Con respecto al primer objetivo específico: “Determinar la relación entre la virtualidad con la vialidad peatonal y vehicular”, se remarcó que de los participantes entrevistados el 33.33% (ver anexo – Figura 45) inciden en los accidentes peatonales, mientras transitaban por la vía pública utilizando sus dispositivos móviles y el 66.67% restante no ha sufrido accidente alguno, pero si han sido testigos de algunas peripecias, tipo choques de personas con postes, o con la bicicleta, etc. y narraban que los protagonistas de dichos acontecimientos no eran solo de gente joven, sino también gente adulta que se distrae con los dispositivos móviles. Es que en San Isidro las personas tienen fácil acceso a Internet como nos mencionaron el 100% de la población entrevistada (ver anexo – Figura 39), ya sea por el Wifi público que dota la zona, como mencionó el 72.22% de los entrevistados o por datos móviles como menciona el 27.78% restante (ver anexo – Figura 40). Además, el 72.22% (ver anexo – Figura 48) comentó que en el trayecto por donde transitan han encontrado obstáculos en la vereda como postes, quioscos, que además disminuye el ancho de la vereda, columnas de edificios, vehículos, etc., ellos también consideraron como obstáculo a las veredas, a las pistas en mal estado y a las personas que se ponen con estantes en la vía (ver anexo - Tabla 33 a Tabla 36).

De acuerdo con el segundo objetivo específico: “Determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital” se mostró que la salud del 77.78% de la población entrevistada (ver anexo – Figura 41) se vio afectada por la virtualidad de la pandemia, presentando dolencias físicas

como dolor lumbar y dorsal, tendinitis de muñeca, defectos en la visión; y afectaciones en su salud mental. Se evidenció que sufren de una adicción a los dispositivos móviles ya que el 33.33% (ver anexo – Figura 38) de los entrevistados mencionó que usa el celular de 10 horas a más en el día y el 88.89% de los usuarios (ver anexo – Figura 43) comentó que no se le hacía posible salir de sus casas sin su celular, y si se han olvidado han regresado a sus casas a recogerlo, hasta se sienten raros, cuando no llevan consigo su dispositivo móvil (ver anexo – Tabla 37 a Tabla 39).

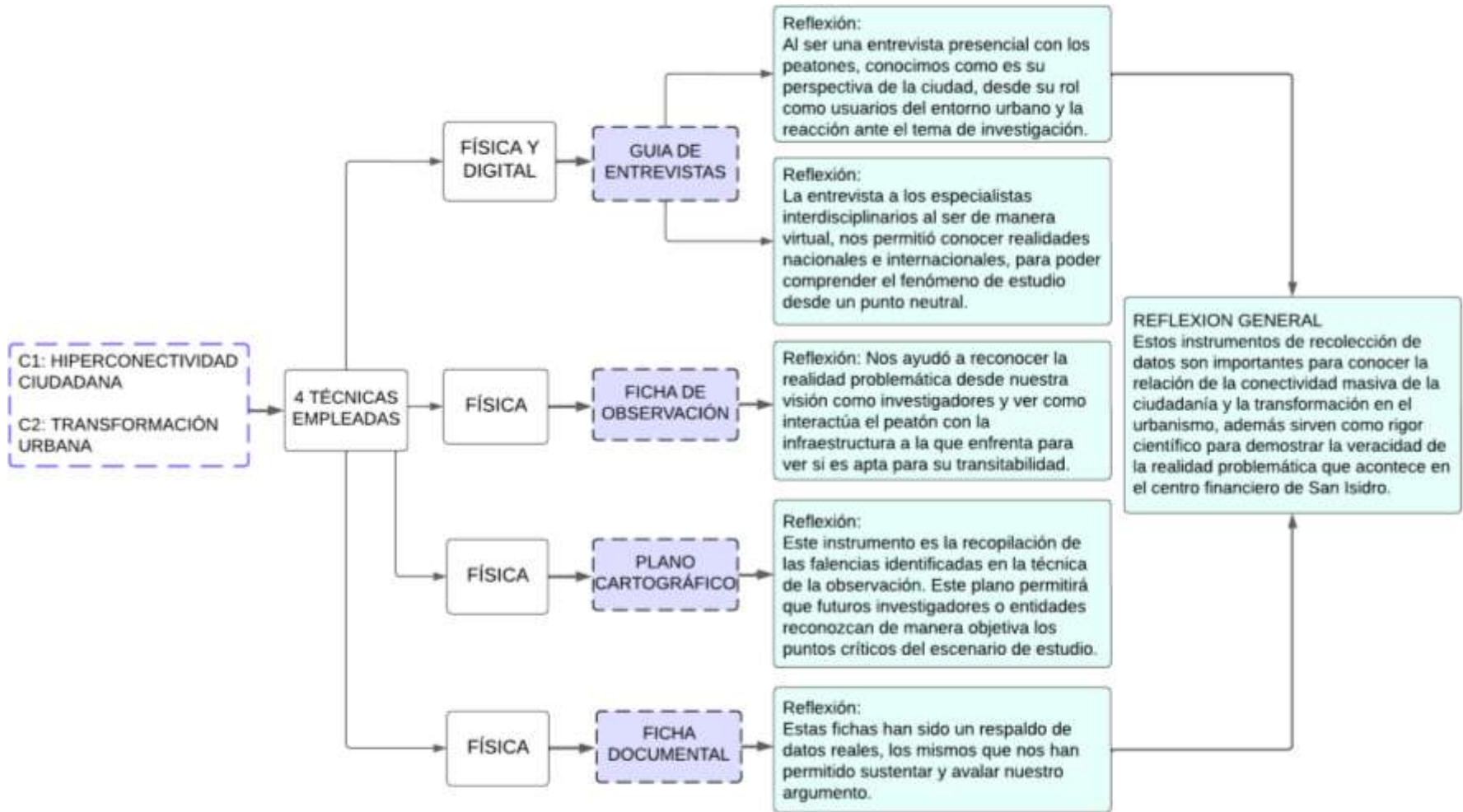
De acuerdo al tercer objetivo específico: “Determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos” se percibió que de la población entrevistada el 66.67% de los usuarios (ver anexo - Figura 50) está disconforme con los espacios públicos, ya que consideran que están diseñados pensados en los carros, a causa de los obstáculos encontrados y el dimensionamiento de veredas, por lo que el 61.11% de los entrevistados (ver anexo - Figura 49) no consideró a las veredas del Centro financiero cómodas ni de fácil tránsito, puesto que no son muy anchas o encuentran obstáculos y un usuario comentó que prefería pasear por la pista, ya que su hermana utiliza silla de ruedas y la vereda no se le es cómoda. También el 55.56% de los entrevistados (ver Figura 46) indicó que los accidentes peatonales mientras utilizaban su dispositivo móvil, se hubiesen evitado si las calles estuvieran con señalización peatonal visible. Por tal razón, de los 18 peatones entrevistados el 38.89% (ver anexo – Figura 49) coincidieron en que las calles deberían cambiar para poder transitar mientras utilizan sus aparatos digitales, para así se sentirse más seguros de no sufrir accidentes porque mientras vas transitando e interactuando de manera virtual a través de un dispositivo móvil no te das cuenta de lo que pasa al rededor y pareces un zombie, ante esto el 61.11% de entrevistados mencionó que deberían regularizar el uso del dispositivo móvil en las calles o implementar leyes (ver anexo – Tabla 40 a Tabla 43).



Así, conforme a los datos que se recaudaron se pudo generar como resultado, la hipótesis general del estudio, la hiperconectividad ciudadana, la cual les hace transitar en constante uso de los aparatos tecnológicos, se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana, que alberga a este tipo de peatón en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro. Y como primera hipótesis específica se formuló que la virtualidad se relaciona de forma directa con la vialidad peatonal y vehicular, la segunda hipótesis específica que la afectación a la salud se relaciona de forma directa con el ciudadano digital y la tercera hipótesis específica que la interactividad multidisciplinaria virtual de los peatones se relaciona de forma directa con la transformación de los espacios públicos.

**Figura 6**

*Gráfico de reflexión de instrumentos*



*Nota: Elaboración realizada en lucid.app, 2022.*

#### 4.1.5. Interpretación mapa semántico de Atlas. Ti

La interpretación del mapa semántico se desarrolló con los antecedentes nacionales e internacionales, con las fichas de observación, documentales, las entrevistas a los especialistas y participantes de la zona estudiada, obteniendo como resultado; de acuerdo con el análisis (Ver anexo – Figura 69) destacan códigos asociados al peatón tecnológico y cómo afectaría en el urbanismo: Hiperconectividad ciudadana (101:4), transformación urbana (124:5).

Como primer grupo de códigos se encontró la hiperconectividad ciudadana, donde los datos recopilados en base a los antecedentes, entrevistas, fichas de observación y documentales que conforman parte del análisis, tales como: virtualidad (68:4), con transeúnte digital (63:3), interactividad multidisciplinaria (46:2), con comunicación digital (65:3) y afectación en la salud (47:2). La hiperconectividad ciudadana es el uso en exceso de los aparatos tecnológicos en un contexto donde la interacción social es por medio de los espacios temporales, plataformas digitales de comunicación a las que se accede por internet, así mismo la especialista en ciencias en desarrollo sostenible Paulina Rangel Heras (2022), nos menciona que la conectividad ha ido en aumento sobre todo en la pandemia y post pandemia, donde el uso de la tecnología afecta aspectos sociales las que se han visto considerablemente afectadas por el uso de la tecnología principalmente porque preferimos mandar un mensaje a tener una conversación cara a cara, todo lo queremos hacer en cortos pasos, estamos haciendo de lado las emociones, no tomamos en cuenta gestos, no tomamos en cuenta sentimientos o emociones nos enfocamos más a transmitir el mensaje mediante la tecnología en lugar de entender el mensaje.

Como segundo grupo de códigos se encontró a la transformación urbana donde se recopiló datos de los instrumentos anteriormente mencionados, tales como: Vialidad urbana (111:3), con Obstáculos urbanos (33:3), con Accidentes peatonales (23:2), Espacio público (74:2) y ciudadanía digital (62:2). La transformación urbana, se produce a causa de los códigos mencionados, los obstáculos, elementos en deterioro de la ciudad que obstaculizan el libre tránsito en el área destinada para circulación peatonal, el ciudadano que utiliza las TIC's interactuando de manera digital en la ciudad. A mismo la Magister en accesibilidad para *Smart City* Arq. Isabel Molina nos dice, que las ciudades inteligentes están más orientadas a lograr que el usuario pueda sentirse pertenecer a un determinado espacio, por ejemplo existen intervenciones que han utilizado en el pavimento, colores, tratar de hacer más atractivo el espacio, a través de pequeñas intervenciones de bajo costo, entonces esas intervenciones lo que hacen es tratar de peatonalizar el espacio para que el usuario pueda tener mayor amplitud para que pueda tener un mayor espacio para poder transitar, jugar, conversar, sentarse, existen diferentes principios como la humanización del espacio, espacios en donde ellos sientan confort y permitan múltiples actividades van a ser mucho más atractivos para los usuarios y existe mayor probabilidad que el usuario pueda desprenderse de los aparatos tecnológicos para que puedan ser partícipes del espacio. Por otra parte, la Arquitecta Urbanista con Maestría en Revitalización Urbana Sylvia Vásquez Sánchez nos menciona sobre, la accesibilidad cognitiva debe guiarse por la información sensorial del espacio más allá de la señal en el piso, los hitos y los nodos en el espacio. La parte sensorial es muy importante y con esta hiperconectividad ya nos estamos olvidando hasta de hablar, oler de escribir de sentir, la parte sensorial que es muy humana se olvida y diseñar para una persona que se vuelve eso no va, mejor que se quede en su casa para que vayan a salir, debería haber muchas cosas más entretenidas en el lugar más atractivas para la persona, yo les quitaría el celular a todos.

El tercer grupo de códigos significativos resultando de los antecedentes, entrevistas, fichas de observación y fichas documentales, tales como ciudad inteligente (23,2) asociado con acciones tecnológicas (30,2) con intervenciones piloto (18,2) y políticas públicas (40,3), donde la doctora en tecnología de la información Regiane Relva Romano menciona, que muchas personas confunden que una ciudad inteligente es una ciudad digital y no es así, una ciudad inteligente es la que coloca al ciudadano como centro a partir de sus necesidades utilizando o no la inteligencia y la tecnología, muchas veces las ciudades son tan pobres que necesitan otros tipos de soluciones antes de colocar todo este tema de tecnologías. Entender que es lo que realmente se necesita y después colocar o no inteligencia encima de esto. Así mismo nos menciona que la implementación de la tecnología en la ciudad podría ser beneficiosa: Las cámaras pueden ayudar mucho a esto, las cámaras se colocan software de inteligencia artificial que observa el comportamiento de los peatones, se puede integrar todo a los sensores para que reconozca según la cantidad de personas y pueda tomar decisiones en la semaforización en tiempo real. Por otro lado, la especialista en ciencias en desarrollo sostenible Paulina Rangel Heras (2022), nos menciona que se tienen que empujar los servicios públicos, no solamente es reubicar las cosas sino más bien hacer una transformación mucho más completa en tema de movilidad, más servicios públicos eficientes y seguros, esa es la clave de las macro ciudades.

Finalmente, es necesario indicar que, a través del criterio de representatividad, frecuencia y densidad, se pudo constatar que todos los códigos han sido significativos. (ver anexo - Tabla 51)

## 4.2 Discusión

Ante el auge tecnológico generacional y la adaptación a la virtualidad, para la realización de actividades durante la pandemia de la COVID-19, el Informe Técnico: Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación del ENAHO 2022 publicado por el INEI (2022), ha evidenciado que la conectividad de las personas a través de dispositivos móviles ha aumentado desde el 2019 al 2022 un 5.6% a nivel nacional, denotando que en el primer trimestre del 2022 el 88.4% de la población que accede al servicio de Internet por este medio, es limeña (ver anexo – Figura 27). Trayendo una hiperconectividad, que se entiende por la disponibilidad e inmediatez para la comunicación en cualquier lugar y en cualquier momento, originando que las personas transiten conectados a los aparatos digitales.

Así pues, Márquez, I. (2018) en su libro menciona que la invasión del dispositivo móvil como principal medio de comunicación, información y entretenimiento; representando la llegada de un nuevo ser en constante movimiento, que lleva siempre consigo un dispositivo digital, el cual le permite interactuar virtualmente en todo momento y que es común ver personas andando y circulando en automóviles o autobuses, pegados y ensimismados en las pantallas de sus móviles, a costa incluso de chocarse o tropezar con otras personas (y hasta incluso morir, en el caso de los automóviles), representando así el triunfo de este nuevo híbrido móvil-humano.

Por tal razón resulta significativo determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro, para ello fue indispensable realizar los análisis apoyados en instrumentos de recolección de datos, a los peatones de la zona, mayores de 18 años, que interactúan de manera virtual en el urbanismo, para conocer su relación con el entorno, conociendo sus perspectivas y opiniones.

Considerando que en el escenario de estudio existen diversos locales y edificios de servicios, concentrando así una mayor afluencia de personas que interactúan de manera digital en el urbanismo, y así lo expresan en sus respuestas abiertas ante la pregunta N°2 (ver Tabla 31) de la entrevista realizada a 18 peatones, donde el 33.33% (ver Figura 38) que son 6 personas manifestaron que utilizan el celular en un rango de 4 a 6 horas, y otro 33.33% mencionó que emplea el celular de 10 horas a más al día, ya que se les ha hecho una herramienta necesaria para la continuidad de sus actividades cotidianas, que a raíz de la pandemia se volvieron más virtuales, como se destaca en la entrevista realizada a la Mgtr. Paulina Rangel especialista en ciencias en desarrollo sostenible donde menciona que “la utilización tecnológica a raíz de la pandemia nos acostumbró a la comunicación virtual, entonces hubo mucha gente que tuvo que madurar o evolucionar en el uso de la tecnología que se exponenció sobre manera”.

Tan es así que ante la pregunta N°6 (ver Tabla 32) de la entrevista realizada a los peatones el 83.33% (ver Figura 42) que son 15 personas, concuerdan que la pandemia les ha exigido integrarse a la virtualidad y que ha excedido los límites de los hogares llegando hasta el urbanismo, puesto que las actividades se han vuelto digitales, porque si quieres comprar, es virtual, si quieres pagar cosas, es virtual, hasta el trabajo se volvió virtual y eso llevó a la disponibilidad inmediata 24/7 de las personas, porque mencionan que mientras están realizando sus actividades urbanas cotidianas van mandando mensajes de trabajo o archivos importantes, hasta los “TikToks” ya se hacen en las calles. Aunque el otro 16.67%, que son tres usuarios mencionan que esa virtualidad ya estaba desde antes de la pandemia, lo único que ha pasado es que ha aumentado la conectividad y se ha hecho evidente.

Por tal razón en la visita de campo, plasmada en la ficha de observación N°8 (ver Figura 19) se percibieron diferentes puntos de wifi público

encontrados en el subsector 4-2, ya que San Isidro tiene como objetivo convertirse en una *Smart City*, remarcando la implementación de tecnología en el espacio urbano, uno de ellos es el wifi libre que dota la municipalidad o los establecimientos privados que abastecen de internet a sus usuarios y empleados. Producto de dicha iniciativa de fácil acceso a la conectividad, es que en la pregunta N°8 (ver Figura 19) 15 peatones que son el 88.89% (ver Figura 44) de los entrevistados, concordaron en que conviven en una interacción digital masiva que afecta el modo como se relacionan con el entorno inmediato, porque el hecho de transitar mientras interactúan virtualmente, genera que no estén atentos a lo que está sucediendo a su alrededor, están físicamente en el lugar pero su mente no, porque están sumergidos en los contenidos digitales y hasta hace que se pierda la interacción social y la integración, sin embargo el 11.11% que representan a dos personas de las entrevistadas, mencionan que tratan de no usar mucho el celular en las calles, para estar atentos y evitar accidentes.

Considerando que la infraestructura urbana actual le da prioridad al vehículo, como menciona Ascue Yendo (2017), en su investigación donde recalca que esa era la tendencia en el año 2017, a causa del Plan Metropolitano 90–2010, y de la cual recién estamos saliendo, privilegiándolo a través de ampliaciones de carriles u obras similares, para ayudar a los carros a transitar lo más rápido posible por la ciudad.

En tal sentido se considera que la infraestructura actual no está diseñada para el peatón, y necesita un cambio para poder albergar al tipo de peatón que se desentiende del entorno inmediato por estar sumergido en la pantalla de un aparato digital, por tal motivo en otros países han tomado iniciativas públicas para resguardar la seguridad de sus transeúntes, Márquez, I. (2018) menciona que en Chongqing, una ciudad de China, han optado por habilitar la acera para “adictos” o “enganchados” al móvil, como



una especie de ciclovia, pero en este caso es vía para los que utilizan celular mientras transitan .

En consecuencia, se puede afirmar la hipótesis planteada que la hiperconectividad ciudadana, la cual les hace transitar en constante uso de los aparatos tecnológicos, se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana, que alberga a este tipo de peatón en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro.

Desde otro punto de vista, en la entrevista virtual realizada a la Mgtr. Isabel Molina, especialista en accesibilidad para *Smart City*, menciona que probablemente se tienda a satanizar el tema de la tecnología, sin embargo existen muchos beneficios al respecto, tema de la tecnología siempre va a ayudar a acercar un poco más a los usuarios, si bien es cierto existen diferentes factores que puedan afectar el desempeño o el desarrollo, la forma como un usuario se pueda expresar, pero el espacio también tiene que ser entendido de forma dinámica, no solo el usuario adaptarse al espacio, sino también el espacio transformarse para adaptarse al usuario.

Así mismo, Coello Torres & Schroeder (2019) en su investigación recalcan que una ciudad debe ser planificada para las personas que la habitan y ser capaz de satisfacer sus necesidades y deseos.

Por consiguiente, atribuimos a decir que el peatón tecnológico está vulnerable por la forma en como interactúa con el urbanismo, ante la hiperconectividad a la que se expone día a día, que le hace desentenderse de su entorno inmediato, por ello se afirma que se requiere un mayor desarrollo de la infraestructura urbana actual, para poder albergar a este tipo de usuario que se expone a accidentes peatonales o vehiculares, para así poder establecer una pauta inicial en el proceso de volver a la experiencia urbana en amigable para el peatón.

### **Subcategorías: Virtualidad - Vialidad peatonal y vehicular**

Los peatones son parte de las estadísticas de accidentes de tránsito, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), con 270 000 casos de muertes peatonales Yanqun et al. (2022).

Reafirmando lo dicho, el Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial del MTC del 2021, menciona que dentro de los factores que mayormente causan siniestralidad está el factor humano asociado a la imprudencia peatonal, la cual aumentó a 1 389 casos, seguido del factor infraestructura y entorno vial que abarca a Vía en mal estado que aumentó a 921 casos y señalización defectuosa que denota un incremento de 132 casos, a comparación con los siniestros viales del 2020. Por lo que resulta relevante determinar la relación entre la virtualidad de los peatones con la vialidad peatonal y vehicular.

De tal forma, se analiza el centro financiero de San Isidro y se plasmó en la ficha de observación N°8 (ver Figura 19) una columna a mitad de vereda en la Av. Javier Prado Este cruce con la Av. Paseo Parodi, la cual obstaculiza e interviene en el dimensionamiento de la vereda, originando que quede con un ancho de 0.60m, algo muy parecido sucede en la Av. Javier Prado Este cruce con la Ca. Francisco Masías, en la Ca. Las Begonias, Ca. Coronel Andrés Reyes y la Ca. Chinchón, plasmadas en las fichas de observación N°2 a la N°4 (ver Figura 13 al Figura 15), donde se encontraron quioscos autorizados por la municipalidad los cuales interfieren en la visualización panorámica, bancas de concreto, postes de alumbrado, tachos de basura, gradas y columnas en el trayecto de circulación; además, se encontró que los obstáculos, no solo provienen de los elementos urbanos, sino también de edificaciones como se aprecia en la ficha de observación N°1 (ver Figura 12), que muestra la puerta de cuatro hojas de la Torre Pardo, abriendo hacia el exterior, invadiendo el área cedida al peatón, todos estos elementos representan una barrera para el peatón y originan que la experiencia urbana

sea poco amigable. Hecho con el que difieren cinco peatones entrevistados, ante la pregunta N°12 (ver Tabla 36), ya que para ellos en el centro financiero no hay muchos o simplemente no hay obstáculos en la vía, aunque 13 de ellos, siendo el 72.22% (ver Figura 48) corroboran que sí existen obstáculos, puesto que en el trayecto del paradero a su centro laboral han encontrado obstáculos en la vereda como como postes, quioscos, que además disminuye el ancho de la vereda, columnas de edificios y vehículos; ellos también consideraron como obstáculo a las veredas, pistas en mal estado y a las personas que se ponen con estantes en la vía, sin embargo los cinco peatones restantes mencionaron que, en el escenario de estudio no hay muchos o simplemente no han encontrado obstáculos.

A lo que en la entrevista virtual con la Mgtr. Isabel Molina, especialista en accesibilidad para Smart City mencionó que en CONADIS, donde ella trabaja, tienen un diagnóstico en el eje de accesibilidad, donde alrededor del 50% de las barreras que identificaron son algún tipo de desprendimiento del material, ya sea concreto, adoquines, piedras lajas, seguido de las tapas de instalaciones que están en mal estado o hay ausencia de ellas y también han identificado como barrera al comercio ambulatorio que pasa desapercibido, pero es una barrera muy fuerte en el país. entonces estamos indicando a las instituciones que deben fiscalizarse porque están siendo una barrera para el peatón en general, es algo que se debe dar atención, todavía hay bastante desconocimiento. Ya que la accesibilidad no es un tema aislado, sino un componente esencial de la ejecución de proyectos.

Estas barreras urbanas encontradas, resultan lesivos para los usuarios, puesto que son el principal elemento que genera accidentes peatonales, que serían evitados, si no fuese por la virtualidad masiva de la ciudadanía que transita por la calle concentrada en la pantalla de su celular, actividad que se refleja en las fichas de observación N°1 a la N°3, N°5 a la N°7 y N°10 (ver Figura 12 a Figura 14, Figura 16 a Figura 18 y Figura 21), evidencian el

desentendimiento del entorno inmediato de los peatones, que se exponen y vulneran su seguridad al cruzar las calles y avenidas sin prestar atención, es que el distrito les dota de wifi público dándoles así el fácil acceso a Internet como respondieron en la pregunta N°3 (ver Tabla 34) los 18 peatones, que son el 100% de la población entrevistada, esto se da, ya sea por el wifi público que dota la zona, como mencionaron en la pregunta N°4 (ver Tabla 35), 13 peatones que son el 72.22% de los entrevistados, pero el 27.78% difiere con esa idea, puesto que ellos atribuyen que las personas que transitan en el centro financiero están conectadas a INTERNET por el servicio de datos que contratan, ya que la población de san Isidro es de economía media alta a alta, premisa que se respalda con el plano de Estrato socioeconómico del Sistema de Información Geográfica para Emprendedores (SIGE), consultada el 26 de Octubre del 2022, plasmada en la ficha documental N°4. (ver Figura 30)

Se habla de vulnerabilidad de la seguridad de los peatones, puesto que, en la pregunta N°9 (ver Tabla 33) planteada en la entrevista realizada a los peatones del centro financiero, seis de ellos que representan al 33.33% han sufrido accidentes peatonales, mientras transitaban por la vía pública utilizando sus dispositivos móviles, aunque 12 peatones que son el otro 66.67% de los entrevistados, mencionaron no haber sufrido de algún accidente, comentaron que han sido testigos de algunas peripecias, tipo choques de personas con postes, o con la bicicleta, o infraestructura en mal estado también remarcaron que los protagonistas de dichos acontecimientos no eran solo de gente joven, sino también gente adulta que se distrae con los dispositivos móviles.

Por tanto, se puede afirmar la hipótesis específica planteada que la virtualidad se relaciona de forma directa con la vialidad peatonal y vehicular.

Ya que Yanqun et. al (2022) en su investigación menciona que el comportamiento de los peatones en la ciudad influye en la experiencia vial, puesto que los peatones al usar celular vuelven más lenta su caminata.

Ante esto en la entrevista virtual la arquitecta urbanista Sylvia Vásquez Sánchez, especialista en revitalización urbana, menciona que, una persona mientras está conduciendo un auto no está permitido usar el utilizar el celular, pero para la persona que está cruzando la pista nadie le dice nada, uno no debería utilizar el celular mientras transita, así como un vehículo los peatones también se exponen y ponen en riesgo a las demás personas.

Por consiguiente, atribuimos a decir que a mayor virtualidad del peatón que lo lleva a hacer una transitabilidad más lenta, mayor accidentes peatonales o vehiculares, tanto a ellos como al que le rodea, ya que se concentran en las pantallas de sus dispositivos y no en su entorno inmediato.

### **Subcategorías: Afectaciones a la salud - Ciudadano digital**

Vela (2020) en su investigación menciona que la pandemia de la COVID-19 trajo consigo el aumento del uso de las redes sociales a causa del confinamiento, además causo estrés y ansiedad por la desinformación sobre la enfermedad que se encontraba en redes sociales, denominándola infodemia.

Por lo que resulta significativo determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital. Debido a lo cual, en la entrevista virtual realizada a la Mgtr. Paulina Rangel nos menciona sobre las afectaciones que ocasiona el uso y abuso de los equipos tecnológicos, que generan cambios en la postura y en la densidad ósea recalcando que este hecho afecta sin lugar a duda a los niños que van a crecer o están creciendo con desórdenes porque ya a muy temprana edad están siendo expuestos a los dispositivos, eso hace que su cerebro no descanse y que todo el tiempo estas alertas ya

que los padres modernos les dan a sus hijos el celular para que se entretengan ahí, pero lo único que hacen es hacerlos más hiperactivos.

Así pues, en el escenario de estudio, se encontró que el peatón que se moviliza por el Centro Financiero, interactúa de forma digital, plasmada en la ficha de observación N°14 (ver Figura 25), puesto que la municipalidad les incentiva esta interacción, porque autorizó y adaptó un carril en la Av. Rivera Navarrete para la circulación de Scooter eléctricos que se desbloquean con código QR, además el distrito con harás de modernización implementó el Expreso San Isidro, un bus eléctrico para el servicio del vecino, como se evidencia en la ficha de observación N°15 (ver Figura 26), este le traslada por todo el distrito y le hace interactuar de forma digital, ya que le permite ver la ruta en tiempo real, al cual se accede por el código QR. Disponible en un tótem informativo, ubicado en cada paradero, causando así que los usuarios estén más pendiente al celular, para poder tener acceso a estas alternativas que brinda San Isidro, como se aprecia en las fichas de observación N°1 a la N°3, la N°5 a la N°7 y la N°10.

No obstante, en la entrevista virtual realizada a la Dra. Lemus especialista en ciencias sociales, mencionó que no debemos pensar en la tecnología como algo que le cae a las personas encima y que les imponen una forma de actuar, sino que hay una apropiación, negociación, prácticas que se imponen más que otras, y pensar en ¿por qué vamos en el ómnibus o en el parque y buscamos estar conectados?, no pensar en la relación de las personas y la tecnología de una forma unilateral o que las tecnologías le hacen cosas a las personas, sino como un ida y vuelta, no exento de tensiones.

Aunque esa práctica o ese buscar estar conectados no solo sucede en el urbanismo o en el bus, ya que también la viven en los hogares, por la virtualidad a la que conllevó el confinamiento de la pandemia e hizo que su

salud se vea afectada, así lo mencionan, en respuesta a la pregunta N°5 (Ver Tabla 37), 14 peatones, que son el 77.78% (ver Figura 41) de la población entrevistada; presentaron dolencias físicas como dolor lumbar y dorsal, tendinitis de muñeca, defectos en la visión; y afectaciones en su salud mental, como estrés. A parte de eso, se evidenció que tienen una adicción a los dispositivos móviles, ya que en la respuesta de la pregunta N°2 (ver Tabla 31), seis peatones, que son el 33.33% (ver Tabla 38) de los entrevistados, mencionó que usa el celular de 10 horas a más en el día, el otro rango de horas donde pasan otro 33.33% de los usuarios, es entre 4 a 6 horas. Premisas que son reforzadas por las respuestas a la pregunta N°7 (ver Tabla 39), donde 16 peatones que son el 88.89% (ver Figura 43) de los entrevistados, coincidieron que se les hacía imposible salir de sus casas sin sus dispositivos móviles, alegando que era su herramienta de trabajo e incluso uno mencionó que tenía dos celulares, también dijeron que era el medio de comunicación con su familia. Y al ser una herramienta importante, las veces que lo han olvidado, han regresado a sus casas a recogerlo; mientras que otros dos peatones que son el 11.11% restante, comentaron que no han regresado a sus hogares por sus dispositivos móviles, pero, el día que lo olvidaron se sintieron extraños, así también se sintieron imposibilitados de realizar sus actividades con normalidad.

De tal forma que, se puede afirmar la hipótesis específica planteada que las afectaciones a la salud de los peatones se relacionan de forma directa con el ciudadano digital.

Hecho que concuerda con la investigación de Capilla E. & Cubo S. (2017) mencionan que las enfermedades tecnológicas aumentan por su uso excesivo, provocando una falta de memoria operativa, enfermedades en la vista y problemas auditivos, lesiones en el pulgar, síndrome del túnel carpiano, el llamado efecto Google, entre otros trastornos.

Así también, Ochoa Quispe & Barragán Condori (2022) en su investigación mencionan que la pandemia hizo que personas de todas las edades se relacionen más por los aparatos digitales, generando una adicción afectando mayormente a los jóvenes, la cual les provoca ansiedad y conductas irritables, todo por la necesidad de mantenerse conectados.

En ese sentido, en la entrevista, la Mgtr. Rangel menciona que se deben buscar formas de que la gente pueda interactuar utilizando su dispositivos, pero interactuar no encerrarse en ellos, y mencionó que en México se hizo una iniciativa para que la ciudadanía interactúe con sus dispositivos móviles, consistía en escanear un código QR colocado en edificios y te daba información sobre la historia del edificio, y así ya estas interactuando, ya de alguna manera estas saliendo de tu burbuja para poder ver qué está pasando allá, es una manera de sacarle provecho a la dependencia tecnológica para que la gente cambie el enfoque de estar encerrado en los videos de “YouTube” o algunas otras cosas y pues mejor interactuar con el ambiente de manera tecnológica y también disfrutar de lo que tenemos alrededor.

De forma que, atribuimos a decir que todo en exceso es nocivo, ya que podemos presentar enfermedades que no se pueden percibir a simple vista, como la desinformación a través de las redes sociales, que rebota en una infodemia, expandiéndose sobre manera. Además, resulta necesario controlar el tiempo que pasamos interactuando en los dispositivos digitales, que son útiles, pero no tan importantes como la salud física y mental.



## **Subcategorías: Interactividad multidisciplinaria - Espacios públicos**

Yanqun et. al (2022) en su investigación mencionan que los peatones que van acompañados interactúan entre sí, sin embargo, los peatones que van solos tienden a interactuar con sus dispositivos móviles, quizás para sobrellevar su soledad entre tanta gente, así pues, el comportamiento de desplazamiento, de estos peatones que dirigen su concentración en sus dispositivos, es lento e incluso accidentado.

Por lo que resulta relevante determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria virtual con la transformación de los espacios públicos.

Ante las premisas expuestas anteriormente, de la interacción de los peatones con el urbanismo, que se concentran en sus dispositivos digitales, antes que, en la actividad de transitar por la vía, porque el trabajo les demanda la inmediatez en la comunicación, o simplemente el entretenerse. Se analiza la infraestructura urbana, que alberga al peatón con estas características descritas o el peatón “común”.

Así pues, se percibe en la ficha de observación N°12 (ver Figura 23) alternativas que el distrito ha implementado para volver más atractiva la ciudad, como sucede en la calle Las Orquídeas, donde se encuentran cruces peatonales pintados de colores, recurriendo así al urbanismo táctico, el cual en la actualidad evidencia la despreocupación de las entidades correspondientes, por la peatonalización ya que se presenta despintado.

A lo que la Mgtr. Isabel Molina, en la entrevista virtual realizada, menciona que hay un manual de dispositivos de tránsito, ya que los cruces peatonales tienen una forma y diseño específico de acuerdo con el manual, este indica las dimensiones de las cebras peatonales. Y muchas veces las municipalidades tienen buenas intenciones, pero deben trabajar junto con la municipalidad de Lima. Además, mencionó que, si la intervención piloto, que

adoptó la municipalidad, no se ha mantenido, puede deberse a que la gestión actual no haya mantenido una partida o presupuesto específico para el mantenimiento de esta intervención.

Algo similar ocurre en la calle Coronel Andrés Reyes, documentada en la ficha de observación N°10 (ver Figura 21), donde se hace notoria esta intervención piloto sin mantenimiento, además la ausencia de elementos que resguarden y protejan a los transeúntes que caminan mientras utilizan el, ese fenómeno también se apreció en la Av. Juan de Arona, representados en la ficha de observación N°11 (ver Figura 22), que tiene señalización poco o nada legible para sus usuarios y en la calle Chinchón, percibimos el deterioro de las veredas, creando un desnivel de piso, pudiéndolos apreciar en la ficha de observación N°13 (ver Figura 24), todas estas problemáticas hacen que la experiencia urbana y accesibilidad del peatón sea accidentada y poco amigable. Hecho que es avalado por los peatones, ya que ante la pregunta N°10 (ver Figura 46), 10 de ellos que son el 55.56% de los entrevistados, indicaron que los accidentes que ocurren mientras utilizaban su dispositivo móvil, se hubiesen evitado si las calles estuvieran con señalización peatonal visible, no obstante, el 44.44% restante menciona que los accidentes no son por falta de señalización, sino que es culpa de la gente que se distrae por estar con el dispositivo móvil.

Considerando los casos análogos, plasmados en la ficha documental N°3 (ver Figura 29), donde podemos apreciar la transformación en los espacios urbanos, que han realizado en otros países, con la finalidad de proteger y resguardar la seguridad peatonal, del usuario que transita mientras interactúa con su dispositivo móvil. Ayudado de la tecnología, España en el municipio de Badajoz, iluminó sus cruces peatonales e implementaron sensores de prioridad que detectan la llegada del peatón; así también lo hizo la ciudad de Bodengraven Reewijk en Holanda, donde implementaron semáforos a nivel de piso y con sensores de prioridad. Sin embargo, no es

necesaria tanta modernización, para poder resguardar la seguridad peatonal, como también sucede en España, que los ayuntamientos de Murcia y San Javier, han optado por la simplicidad implementando señalización en el pavimento y carteles de concientización del uso de los celulares en las calles, adaptándose siempre a las necesidades y siendo amigable con este tipo de peatón. Es que, siete que son el 38.89% de los 18 entrevistados, coincidieron que las calles deben cambiar para poder transitar mientras utilizan sus aparatos digitales, así se demuestra en sus respuestas ante la pregunta N°13 (ver Tabla 43), alegando que así sentirían más seguros de no sufrir accidentes, ya que mientras van transitando e interactuando de manera virtual a través de un dispositivo móvil, no se dan cuenta de lo que pasa al rededor y parecen un zombie, mencionó la señora Gladys, pero el 61.11% (ver Figura 49) que representan a 11 entrevistados mencionó que deberían regularizar el uso del dispositivo móvil en las calles o implementar leyes.

Pero en la respuesta de la pregunta N°14 (ver Tabla 40), 12 peatones que representan al 66.67% (ver Figura 50) de los entrevistados, coincidieron estar disconformes con los espacios públicos, ya que consideran que están diseñados pensados en los carros, a causa de los obstáculos encontrados y el dimensionamiento reducido de las veredas, sin embargo, el 33.33% restante difiere con esa respuesta e indica que San Isidro si es un distrito donde hay varias calles peatonalizadas. Aunque en la pregunta N°11 (ver Tabla 41), 11 peatones que son el 61.11% de los entrevistados (ver Figura 47), no consideran a las veredas del Centro financiero cómodas, ni de fácil tránsito, puesto que no son muy anchas o encuentran obstáculos y un usuario comentó que prefería pasear por la pista, ya que su hermana utiliza silla de ruedas y la vereda no le es cómoda, aunque el 38.89% restante difiere con ellos.

Así pues, en la entrevista realizada a la Mgtr. Isabel Molina, menciona que existen diferentes principios como la humanización del espacio, que

busca un confort y también permitan realizar múltiples actividades; así van a ser mucho más atractivos para los usuarios y exista mayor probabilidad de que estos puedan desprenderse de los aparatos tecnológicos para ser partícipes del espacio.

De manera que, se puede afirmar la hipótesis específica planteada que la interactividad multidisciplinaria virtual de los peatones, se relacionan de forma directa con la transformación de los espacios públicos.

Ya que Fowzia et. al (2019) en su investigación menciona que en EE.UU., Europa y Australia han comenzado a implementar tecnologías en sus ciudades para contar el flujo de peatones, para tener un conocimiento adecuado de las tendencias actuales de la actividad peatonal y así mejorar en la planificación de la ciudad, para lograr un confort peatonal.

Premisa que concuerda con lo mencionado en la entrevista realizada a la Dra. Regiane Relva, donde refiere que una ciudad inteligente es la que coloca al ciudadano como prioridad, a partir de sus necesidades, utilizando la inteligencia y la tecnología para el desarrollo de las ciudades. Además, añade que en Brasil se han implementado sensores de movimiento que se integran a aplicativos de seguridad dentro del celular, de tal forma que mientras usted está caminando, no se le haga posible usar el celular, haciendo que se bloquee la información, acto que obligará al peatón a detenerse para leer y responder. Otro ejemplo algunos carros tienen eso, si quisiera utilizar el celular mientras conduce, el dispositivo reconoce que está en movimiento y advierte que deje de usar el celular para poder seguir manejando, sin embargo, si acepta los comandos de voz y de esa manera si puedes continuar con tu ruta.

Por tanto, atribuimos a decir que la infraestructura percibida en el centro financiero presenta deficiencias, no solo para un grupo característico de

peatón, sino para todos sus usuarios en general y resulta significativo pensar en una modernización, no limitando dicho cambio a la implementación de tecnología en el urbanismo, sino en un mejor diseño, partir desde lo simple, y tener en cuenta reglamentos y normas, para poder hacer intervenciones viables.

Para finalizar, cabe resaltar que, para mejorar la experiencia urbana, es importante conocer a fondo la relación de los espacios urbanos y el comportamiento de la ciudadanía que convive con una conectividad masiva. Y que dicha virtualidad que se evidenció no es temporal, no es cosa de la pandemia y ya, porque ya existía esa virtualidad, en menores escalas, quizás, pero ya estaba latente.

Así el filósofo Echeverría, J. (1999) en su libro *“Señores del aire: Telépolis y el tercer entorno”* muestra el impacto de las TIC's en las sociedades y sus elementos, los cuales conducen a una nueva estructura a escala planetaria, además menciona que la facultad de relacionarnos e interactuar a distancia a generado un “tercer entorno”.

Entonces tener en cuenta las características que presentan este tipo de peatón, ya que en los planes distritales no lo contemplan, o incluso solo tener más presente al peatón en el diseño, dejar de darle prioridad a los vehículos, y hacer más accesibles las ciudades.

Así también se fueron descubriendo aspectos, conforme iba avanzando la investigación, que por limitantes de tiempo no hemos desarrollado a profundidad, como la interacción de los conductores con los peatones, y que quizás puedan emplearse como punto inicial para futuras investigaciones, otras limitantes que encontramos para el desarrollo de la investigación es la escasez de investigaciones relacionadas con el tema, por lo que alentamos a la curiosidad científica con temas que se presentaron en el desarrollo de

esta investigación y que aportan en el estudio de una línea novedosa para la carrera, estas son:

**Tabla 19**

*Propuestas de líneas de investigación*

---

<b>Propuestas de líneas de investigación</b>
Comunicación digital en ciudades smart
Sociedad tecnológica en el urbanismo
Ciudad inteligente: Riesgos en el proceso de transformación urbana

---

*Fuente:* Elaboración propia, 2022

## V. CONCLUSIONES

Ante los resultados expuestos, se determina que existe una correlación directa entre la hiperconectividad ciudadana y el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro. Puesto que el distrito en harás de modernización, facilita y promueve la conectividad virtual de los peatones, mismos que expresan que pasan gran parte de su tiempo interactuando a través de sus dispositivos móviles, por lo que se afirma que es necesaria la transformación y reorganización del urbanismo, para proteger y resguardar su seguridad, pues este nuevo tipo de peatón requiere nuevos modos de habitar la ciudad.

Así también, se evidenció que la vialidad peatonal y vehicular varía por la virtualidad, ya que los peatones al concentrarse en las pantallas de sus dispositivos móviles, vuelven la transitabilidad más lenta y accidentada, ya que disminuyen el ritmo de su caminata , presentándose así como un agente de obstaculización peatonal, además de las barreras urbanas identificadas en el Centro Financiero, que en muchos casos reduce la vereda, impidiendo un libre tránsito, o en otros casos interfiere con la visión panorámica de la vía, volviendo la experiencia urbana poco amigable, para cualquier tipo de peatón.

Además, se expone la despreocupación y desinterés de las autoridades correspondientes, para con los espacios públicos, puesto que se evidenció señalización vial sin mantenimiento y veredas en mal estado, problemáticas que hacen que, los sanisidrineros y población flotante se sientan disconformes, con la ciudad que transitan día a día. Entonces resulta importante repensar en el diseño de las ciudades actuales, en una modernización, que no siempre es ligada a la implementación de tecnologías en el urbanismo, sino en un mejor diseño, donde el agente principal sea el peatón, y siempre de la mano con reglamentos y normas, para poder hacer intervenciones viables.

Por otro lado, se exponen enfermedades tecnológicas, que muchas veces no son tomadas en cuenta, así ponemos en conocimiento enfermedades mentales que resultan del uso excesivo de los aparatos digitales, como la dependencia, muchas veces camuflada en “es que tengo que estar con el aparato móvil, porque el trabajo así lo exige” sin embargo no es la exigencia, porque pueden no estar llamándote o estar en día libre y aun así pasan gran parte de tu tiempo ensimismado en la pantalla, mencionaron también que sufrían de estrés y ansiedad por la desinformación encontrada en redes; otras problemáticas que se pudieron evidenciar en los peatones, son las dolencias físicas, como dolor lumbar y dorsal, tendinitis de muñeca, defectos en la visión, a raíz de la virtualidad a la que llevo el confinamiento de la pandemia de la COVID-19. Por tanto, resulta necesario regular el uso de los dispositivos móviles, y tomar conciencia en que no se puede arriesgar la salud por un aparato digital, dejar de darles la importancia que se le ha venido dando y así como el urbanismo pide que en el diseño el agente principal sea el peatón, así ponernos nosotros como agentes principales de nuestra salud.



## VI. RECOMENDACIONES

Debido a que la hiperconectividad cada vez está más expuesta, y se es común ver a peatones que transitan prestando atención al dispositivo móvil, se recomienda a las entidades correspondientes, ya sean del distrito o no, considerar las características del nuevo peatón, que nace a raíz de la digitalización, y tomarlo en cuenta en los planes distritales o urbanos, así como menciona la arquitecta urbanista Sylvia Vásquez, se tiene que diseñar todo desde la realidad. Así hacer un urbanismo atractivo, para ayudar a reducir el uso de los dispositivos móviles y que los peatones se entusiasmen por interactuar con el espacio urbano. Pensar en una ciudad cognitiva, introduciendo la experiencia sensorial, más allá de una señal en el piso.

Así también, usar la tecnología a favor de la ciudadanía, como menciona en la entrevista realizada, la Dra. Miriam Carlos especialista en ingeniería eléctrica en el área de ciencias computacionales. Implementar sensores de proximidad, independientemente del semáforo, u optar por semáforos a nivel de piso o la iluminación de los cruces peatonales, como se vieron en los casos análogos, ya que San Isidro tiene la disponibilidad de implementarlos y ayudaría a cumplir el objetivo de volverse en Smart City.

De igual forma, concientizar a los peatones, como en otras ciudades del mundo, a través de carteles o afiches, para regular el uso de los dispositivos móviles en el urbanismo, para así mejorar el flujo de la transitabilidad peatonal, también para hacerles conscientes de las connotaciones negativas que traer la hiperconectividad, para su salud.

Así también se recomienda a futuros investigadores realizar entrevistas presenciales, con respuesta abierta, porque te permite interactuar con los usuarios a estudiar, y el que te cuenten sus experiencias te hace entender mejor la realidad problemática, con la que conviven y del mismo modo, entablar entrevistas con especialistas internacionales, porque permite conocer diferentes

realidades y ampliar tu visión de la problemática, te ayuda a hacer una investigación neutral.

Está demás recomendar que hagan visitas de campo y plasmarlas en fichas de observación, porque es un instrumento que se debe usar si o si, ya que así se conoce en carne propia la realidad problemática y se vuelve evidente para los lectores. Del mismo modo los planos cartográficos para ayudar a futuros investigadores o lectores a hacer un reconocimiento objetivo de la problemática.

## REFERENCIAS

- Acuto, M. (2020). COVID-19: Lessons for an Urban (izing) World [COVID-19: Lecciones para un mundo urbano (en vías de urbanización)]. *National Library of Medicine*, 2(4), 317-319. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.04.004>
- Arias, M., & Giraldo, C. (2011). El rigor científico en la investigación cualitativa. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3845203>
- Arriaga, P., Cobos, A., & Guzman, K. (2020). Las TIC y su influencia en el desarrollo psicosocial. *Apuntes Universitarios*. <https://doi.org/https://doi.org/10.17162/au.v10i2.434>
- Ascue Yendo, R. (2017). El espacio público en función del vehículo motorizado en perjuicio del ciudadano: Caso peatón de pregrado PUCP. *Revista de Investigación en Arte y Diseño*. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/ayd/article/view/19628>
- Ayala Pérez, T. (2015). Redes sociales e hiperconectividad en futuros profesores de la generación digital. *Humanidades - Ciencias Sociales: Investigación*. <https://www.redalyc.org/journal/145/14542676011/html/#n1>
- Benítez, G. (2017). Ciudad digital: paradigma de la globalización urbana. *Bitácora Urbano Territorial*, 1. <https://doi.org/https://doi.org/10.15446/bitacora.v27n1.51349>
- Blasco, L. (2021). ¿Cómo funciona realmente la internet en Cuba y hasta qué punto puede EE.UU. "restaurar" la conexión? BC Nes mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-58114753>
- Burga Cubas,, G., & Lluén Puicón, J. (2017). Adicción a las nuevas tecnologías y factores de riesgo de conductas problemáticas en adolescentes varones. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/4762/Burga%20Cubas%20-%20Llu%c3%a9n%20Puic%c3%b3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Byeongjoon , N., Hansaem , P., Sungju , L., & Seung-Hee , N. (2022). Vision-Based Pedestrian's Crossing Risky Behavior Extraction and Analysis for Intelligent Mobility Safety System. *Sensors*. <https://www.mdpi.com/1424-8220/22/9/3451>
- Campirán Salazar, A. (1999). *El método de Orden del Pensamiento*.
- Capillo, E., & Cubo, S. (2017). Phubbing. wing network connected and disconnected from reality. an analysis in relation to psychological well-being [Phubbing. conectados a la red y desconectados de la realidad. Un análisis en relación al bienestar psicológico].

- Pixel-Bit: Revista de medios y educación*, 173-185.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5769010>
- Carrasco Díaz, S. (2005). *Metodología de la investigación científica*. Editorial San Marcos.
- Castillo Gonzales, M., Tenezaca Sánchez, J., & Mazón Naranjo, J. (2021). Dependencia al dispositivo móvil e impulsividad en estudiantes universitarios de Riobamba-Ecuador. *Revista Eugenio Espejo*, 15(3), 59-68.  
<https://www.redalyc.org/journal/5728/572868251006/html/>
- Chilan, B., Moreira, J., & Suasti, K. (2017). La TIC s y sus afectaciones en la salud de los adolescentes. 2(11).  
<https://revistas.itsup.edu.ec/index.php/sinapsis/article/view/122/109>
- Coello Torres, C., & Schroeder, S. (2019). Placemaking - Transformación De Un Lugar En El Asentamiento Humano Santa Julia, Piura, Perú. *Hábitad Sustentable*, 9(1), 06-19.  
<http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RHS/article/view/3662>
- De la Cruz Sandoval, D., & Torres Zárate, L. (2019). Effects of cell phone dependence on the social skills of university students [Efectos de la dependencia al celular en las habilidades sociales de los estudiantes universitarios]. *Revista Científica de Ciencias de la Salud*. [https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/rc\\_salud/article/view/1214](https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/rc_salud/article/view/1214)
- Echeverría, J. (1999). *Los señores del aire: Telépolis y el tercer entorno*. (E. destino, Ed.)  
[https://books.google.com.pe/books/about/Los\\_se%C3%B1ores\\_del\\_aire.html?id=KHEPSwAACAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.pe/books/about/Los_se%C3%B1ores_del_aire.html?id=KHEPSwAACAAJ&redir_esc=y)
- Fowzia, A., Khadivizand, S., Reza Siddiquei, H., & Mukhopadhyay, S. (2019). IoT Enabled Intelligent Sensor Node for Smart City: Pedestrian Counting and Ambient Monitoring [Nodo sensor inteligente habilitado para IoT para la ciudad inteligente: Recuento de peatones y monitorización del ambiente]. *Open Access Journals*, 19(15).  
<https://doi.org/https://doi.org/10.3390/s19153374>
- Goicoechea, M. (2018). ¿Desarrollo en el sur de Buenos Aires? Renovación urbana y valorización inmobiliaria. *Bitácora urbano territorial*, 2, 11-13.  
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/issue/view/4925/Bit%C3%A1cora%2028-2>
- Google. s.f. (2022, Agosto 15). [Centro financiero de San Isidro, Lima, Perú].  
<https://www.google.com.pe/maps/search/centro+financiero+san+isidro/@-12.0949563,-77.0298843,1612m/data=!3m1!1e3>

- Han, B. C. (2021, Octubre 9). Byung-Chul Han: “El móvil es un instrumento de dominación. Actúa como un rosario”. (S. Fanjul, Interviewer) Diario El País.  
<https://estoeshoy.com/2021/10/09/byung-chul-han-el-movil-es-un-instrumento-de-dominacion-actua-como-un-rosario/>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2015). Metodología de la investigación. McGraw-Hill / Interamericana editores. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Huanrancca Rojas, E. (2020). *Aplicación del método dialéctico en el desarrollo de habilidades investigativas*. <https://www.3ciencias.com/wp-content/uploads/2020/07/APLICACION-DEL-METODO-DIALECTICO-EN-EL-DESARROLLO-DE-HABILIDADES-INVESTIGATIVAS.pdf>
- Hunter, R., García, L., Herick de Sá, T., & Christopher, M. (2021). Effect of COVID-19 response policies on walking behavior in US cities [Efecto de las políticas de respuesta de COVID-19 sobre el comportamiento de los peatones en las ciudades estadounidenses]. *Nature Communications*.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.1038/s41467-021-23937-9>
- Instituto Metropolitano de Planificación [IMP]. (2020). *Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano 2021 – 2040*.  
<https://www.limacomovamos.org/planmet2040/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20el%20Plan%20Metropolitano%20de%20Desarrollo%20Urbano%202021%20%E2%80%93%202040%3F&text=Es%20un%20instrumento%20t%C3%A9cnico%20%E2%80%93%20normativo,%2C%20econ%C3%B3mica%2C%20pol%C3%A>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (2022). *Informe Técnico Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares*.  
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3297105/Las%20Tecnolog%C3%ADas%20de%20Informaci%C3%B3n%20y%20Comunicaci%C3%B3n%20en%20los%20Hogares%3A%20Ene-Feb-Mar%202022.pdf?v=1656356573>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2022). *Sistema de Información Geográfica para Emprendedores*. INEI. <http://sige.inei.gob.pe/sige/>
- Joffre, C., Viviana, C., & Yonimiler, C. (2020). Sustainable mobility indicators, analysis and their perspectives for development in the case of the Santa Rosa canton [Indicadores

- de movilidad sostenible, análisis y sus perspectivas para el desarrollo en el caso del Cantón Santa Rosa].  
<https://www.cienciadigital.org/revistacienciadigital2/index.php/ConcienciaDigital/article/view/1545/3911>
- Josep Maria, M., & Zaida, M. (2020). In defense of the public space [La defensa del espacio público]. *Arquitextos*, 35(27), 9-24.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.31381/arquitextos.v27i35.3887>
- Kuckartz, U., & Rädiker, S. (2019). *Analyzing Qualitative Data with MAXQDA: Text*. Switzerland: Springer. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-15671-8>
- Lemus, M. (2018). Time and Space: Interactions between physical and virtual dimensions [Espacio y tiempo: articulaciones entredimensiones virtuales y físicas]. *Geograficando*, 14(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.24215/2346898Xe036>
- Márquez, I. (2018). *Móviles 24/7 : el teléfono móvil en la era de la hiperconectividad*. Barcelona: Editorial UOC.  
[https://ucv.primo.exlibrisgroup.com/discovery/fulldisplay?docid=alma991002886725307001&context=L&vid=51UCV\\_INST:UCV&lang=es&search\\_scope=MyInst\\_and\\_CI&daptor=Local%20Search%20Engine&tab=Everything&query=creator,exact,Marquez,%20Israel%20V.,AND&face](https://ucv.primo.exlibrisgroup.com/discovery/fulldisplay?docid=alma991002886725307001&context=L&vid=51UCV_INST:UCV&lang=es&search_scope=MyInst_and_CI&daptor=Local%20Search%20Engine&tab=Everything&query=creator,exact,Marquez,%20Israel%20V.,AND&face)
- Mikusova, M., Wachnicka, J., & Zukowska, J. (2021). Research on the Use of Mobile Devices and Headphones on Pedestrian Crossings—Pilot Case Study from Slovakia [Investigación sobre uso de dispositivos móviles y auriculares e los pasos de peatones - Estudio de caso piloto en Eslovaquia]. *Safety*, 7.  
<https://www.mdpi.com/2313-576X/7/1/17>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *Boletín estadístico de siniestralidad vial*. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.  
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2182705/Bolet%CC%81n%20Estad%CC%81stico%20Siniestralidad%20Vial%20I%20Semestre%202021.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2022). *MTC inició la operación de 60 Espacios Públicos de Acceso Digital en localidades rurales de Huancavelica brindando Internet WiFi*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/580025-mtc-inicio-la-operacion-de-60-espacios-publicos-de-acceso-digital-en-localidades-rurales-de-huancavelica-brindando-internet-wifi>

- Municipalidad de San Isidro. (2012). *Plan urbano Distrital 2012 - 2022*.
- Negri, G., Dorrego, S., & Arano, F. (2020). Public space. Social networks. National University of La Plata [Espacio Público. Redes sociales]. *Universidad Nacional de la Plata*, 6(2). [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/123413/Documento\\_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/123413/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Ñaupas, P., Mejía, E., Novoa, E., & Villagómez, A. (2013). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Ediciones de la U e. <http://librodigital.sangregorio.edu.ec/librosusgp/B0028.pdf>
- Ochoa Quispe, F. Z., & Barragán Condori, M. (2022). El uso en exceso de las redes sociales en medio de la pandemia. <https://revistacientifica.uamericana.edu.py/index.php/academo/article/view/617>
- Ramos Cáceres, J. (2018). La plaza en la ciudad de Tacna como espacio público y entorno construido 2001 – 2015. *Qualitas Investigaciones*, 74-800. <https://revistas.qualitasin.com/index.php/qualitasin/article/view/15>
- Ramos, L. (2017). Traffic lights on the ground to protect pedestrians from their mobile phones [Luces de semáforos en el suelo para proteger a los peatones de sus móviles]. Municipio de Bodengraven Reewijk, Holanda. <https://noticias.coches.com/noticias-motor/semaforos-en-el-suelo/239398>
- Rendón, N. (2020). PC SP Bitacora OP. <https://www.youtube.com/watch?v=XoAtMIz5GCM>
- Rodríguez Moscatel, L. (2016). *Espacios Híbridos: Arquitecturas emergentes de la interacción físico virtual*. Universidad Politécnica de Valencia. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=78669>
- Rojas Pérez, H., & Kuromiya, A. (2021). Población flotante y dinámica urbana en Ciudad Hidalgo, Chiapas: migración centroamericana y desigualdad social. *Cuadernos Intercambio sobre Centroamérica y el Caribe*, 18(1). <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/intercambio/article/view/45391>
- Salas Delgado, M. V. (2020). Convergencia entre Nativos Digitales e Inmigrantes Digitales. *Sinergias Educativas*, 5(1). [https://www.redib.org/Record/oai\\_articulo3724745-convergencia-entre-nativos-digitales-e-inmigrantes-digitales](https://www.redib.org/Record/oai_articulo3724745-convergencia-entre-nativos-digitales-e-inmigrantes-digitales)
- Stepvial. (2020, Junio 12). Intelligent Pedestrian Crossings in Villanueva de la Serena - BADAJOZ [Pasos de Peatones Inteligentes en Villanueva de la Serena – BADAJOZ].

<https://www.stepvial.com/pasos-de-peatones-inteligentes-en-villanueva-de-la-serena-badajoz-2>

Vela Meléndez, L. (2020). *El rol de las redes sociales en la pandemia del COVID-19*.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7957504>

Viorato, N., & Reyes, V. (2019). La ética en la investigación cualitativa. *8*(16), 6.

<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22201/fesi.23958979e.2019.8.16.70389>

Yanqun, Y., Wang, Y., Easa, S., & Zheng, X. (2022). Analyzing Pedestrian Behavior at Unsignalized Crosswalks from the Drivers' Perspective: A Qualitative Study [Análisis del comportamiento de los peatones en los pasos de peatones no señalizados desde la perspectiva de los conductores]. *Applied Sciences*, *12*(8).

<https://doi.org/https://doi.org/10.3390/app12084017>

Zamora, J. (2015, arzo 31). Murcia te recuerda que no mires el móvil mientras cruzas.

Murcia, España.

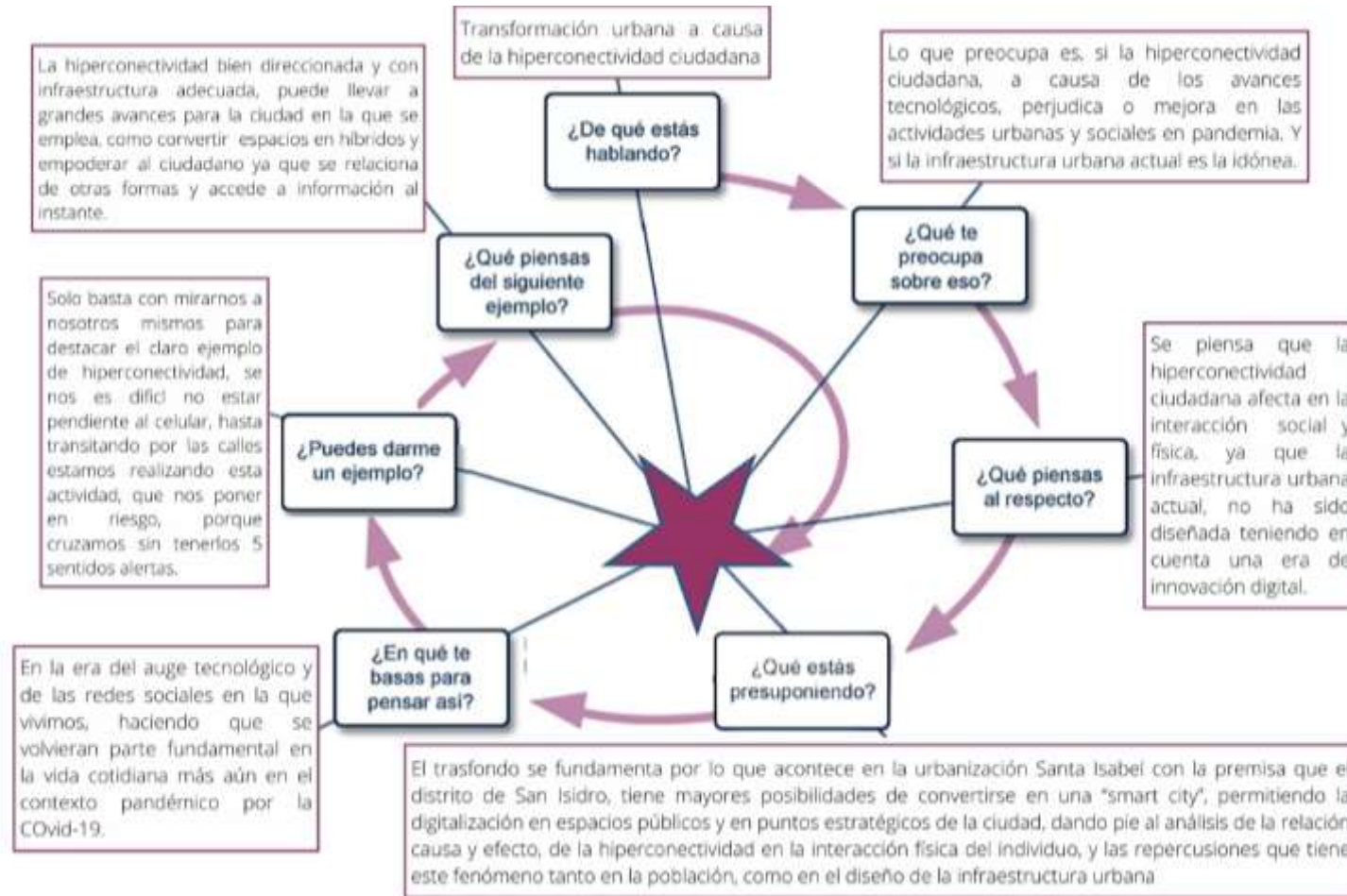
[https://verne.elpais.com/verne/2015/03/30/album/1427711169\\_860086.html](https://verne.elpais.com/verne/2015/03/30/album/1427711169_860086.html)



## ANEXOS

Figura 7

Método orden de Pensamiento (Espiral OP)



Nota: Diagrama obtenido de A. Campirán, Interpretación propia, (Rendón, 2020).

Figura 8

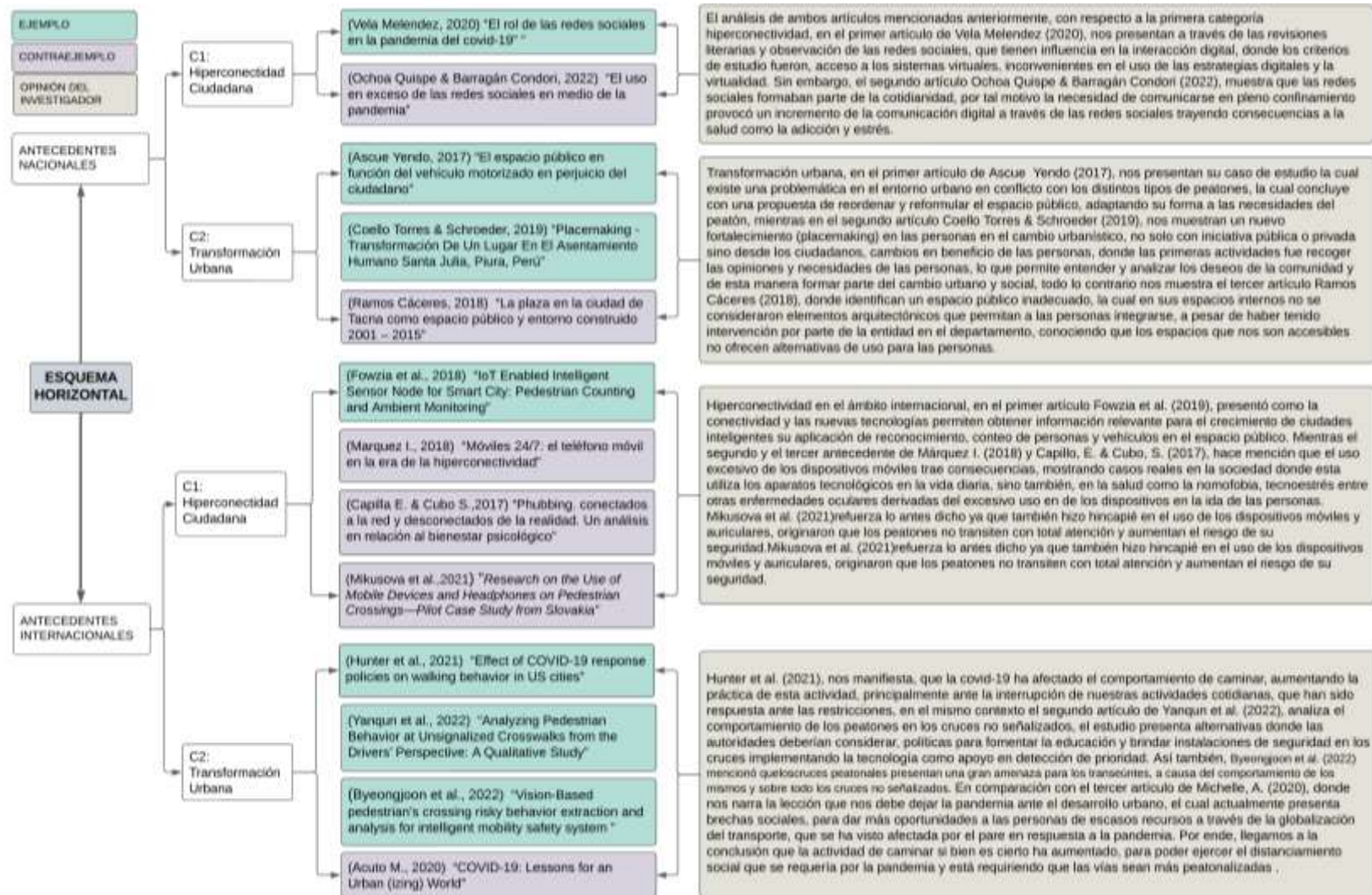
Método diálogo debate



Nota: Se desarrolló en función al "Diálogo Debate" enmarcado en el método dialéctico Huanrancca (2020), el cual permitió realizar un proceso analítico para poder establecer una postura neutral, en relación a los hallazgos relacionados a la búsqueda de artículos nacionales e internacionales a manera de ejemplos y contraejemplos, de manera horizontal.

**Figura 9**

*Diagrama de método del diálogo debate*



Nota: Interpretación propia, 2022.

**Tabla 20**

*Operacionalización de categoría hiperconectividad ciudadana*

CATEGORÍA DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	SUB CATEGORÍAS	INDICADORES	ÍNDICES	ESCALA	
<b>Hiperconectividad Ciudadana</b>	La hiperconectividad está ligada al manejo de los dispositivos tecnológicos comprendiendo su uso excesivo, que exige la inmediates de las personas para comunicarse en cualquier lugar, en cualquier momento y aunque crea nuevas oportunidades para el intercambio y la colaboración, también tiene efectos adversos, como hacerles perder la noción del entorno, convirtiéndose en personas multitareas. (Ayala Pérez, 2015)	La hiperconectividad ciudadana, se identifica por el uso de nuevas tecnologías cambiando nuestros hábitos a tal nivel de transformar a las personas, se desarrolla en diversos aspectos, como la virtualidad, interactividad multidisciplinaria y la afectación en la salud de las personas.	Virtualidad	Acceso a información	Educación	Trabajo	Ocio
				Conexión virtual	Wifi Público	Datos móviles	Modem inalámbrico
				Ejecución de tareas	Trabajos en la nube	Buscador virtual	Voice Search (búsqueda por voz)
			Interactividad Multidisciplinaria	Académicas	Trabajos virtuales	Clases remota	Correos electrónicos
				Laborales	Acceso a información	Video conferencias	Capacitaciones
				Personales	Socialización	Entretenimiento	Tutoriales
			Afectación a la Salud	Oculares	Visión borrosa	Fatigas visuales	Degeneración macular
				Auditivas	Sordera	Adormecimiento	Otitis
				Alteración psicológica	Nomofobia	Impulsividad	Tecnoestrés

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

**Tabla 21**

*Operacionalización de categoría transformación urbana*

CATEGORÍA DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	SUB CATEGORÍAS	INDICADORES	ÍNDICES	ESCALA		
<b>Transformación Urbana</b>	El cambio de las ciudades ya sea de forma negativa como el deterioro o de forma positiva como la modernización, este cambio o transformación se da por diferentes factores, como el gobierno o los habitantes que influyen a un cambio de usos o por intervenciones urbanas. (Goicoechea, 2018).	Transformación urbana, su correcta planeación sumado a la vialidad en respuesta a la problemática vial y considerando a los usuarios siendo el ciudadano digital el nuevo usuario y el espacio público reconociendo su función, accesibilidad y la modernización.	Vialidad	Accidentes peatonales	cruces peatonales no señalizados	Obstáculos Urbanos	Dimensionamiento de veredas	
				Seguridad	Elementos urbanos	símbolos en pavimento	Símbolos verticales	
				Movilidad	Peatonal	Vehicular	Movilidad no motorizada	
			Ciudadano digital	Peatón	Interacción digital	Redes Sociales	Reuniones remotas	Sin escala (Preguntas abiertas)
				Conductor	Moto eléctrica	Scooter eléctrico	Bicicleta eléctrica	
			Espacio Público	Función	Recreación	Colaborativo	Educativo	
				Accesibilidad	Personas con discapacidad	Peatones	Vehicular	
				Modernización	Mobiliario urbano	semáforo Inteligente	Sensores de prioridad	

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

**Tabla 22**

*Matriz de categorización apriorística*

MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORÍSTICA							
Problema General:	Objetivo General:	Hipótesis General:	CATEGORÍA – SUB CATEGORÍA - INDICADORES				
			SUB-CATEGORÍAS	INDICADORES	ÍNDICE		
¿La hiperconectividad ciudadana se relaciona en el desarrollo de la infraestructura urbana en el centro financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022?	Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro, Lima 2022.	La hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa, puesto a que, a más desentendimiento del entorno inmediato del peatón, mayor desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.	<b>Virtualidad</b>	<b>CATEGORÍA 1: Hiperconectividad Ciudadana</b>			
				Acceso a información	Educación	Trabajo	Ocio
				<b>Conexión virtual</b>	Wifi Público	Datos móviles	Modem inalámbrico
				Ejecución de tareas	Trabajos en la nube	Buscador virtual	Voice Search (búsqueda por voz)
				Académicas	Trabajos virtuales	Clases remota	Correos electrónicos
				Laborales	Acceso a información	Video conferencias	Capacitaciones
				Personales	Socialización	Entretenimiento	Tutoriales
				Oculares	Visión borrosa	Fatigas visuales	Degeneración macular
				Auditivas	Sordera	Adormecimiento	Otitis
				Alteración psicológica	Nomofobia	Impulsividad	Tecnoestrés
¿Cómo se relaciona la <b>virtualidad</b> con la <b>vialidad peatonal y vehicular</b> ?	Determinar la relación entre la <b>virtualidad</b> con la <b>vialidad peatonal y vehicular</b> .	La <b>virtualidad</b> se relaciona de forma directa con la <b>vialidad peatonal y vehicular</b>	<b>Afectación a la salud</b>	<b>CATEGORÍA 2: Transformación Urbana</b>			
				Accidentes peatonales	cruces peatonales no señalizados	Obstáculos Urbanos	Dimensionamiento de veredas
				Seguridad	Elementos urbanos	símbolos en pavimento	símbolos verticales
				Movilidad	<b>Peatonal</b>	<b>Vehicular</b>	Movilidad no motorizada
				Peatón	Interacción digital	Redes Sociales	Reuniones remotas
				Conductor	Moto eléctrica	Scooter eléctrico	Bicicleta eléctrica
				Función	Recreación	Colaborativo	Educativo
				Accesibilidad	Personas con discapacidad	Peatones	Vehicular
				Modernización	Mobiliario urbano	semáforo Inteligente	Sensores de prioridad
				¿Cómo se relaciona la <b>afectación a la salud</b> con el <b>ciudadano digital</b> ?	Determinar la relación entre la <b>afectación a la salud</b> con el <b>ciudadano digital</b> .	La <b>afectación a la salud</b> se relaciona de forma directa con el <b>ciudadano digital</b>	<b>Vialidad</b>
Accidentes peatonales	cruces peatonales no señalizados	Obstáculos Urbanos	Dimensionamiento de veredas				
Seguridad	Elementos urbanos	símbolos en pavimento	símbolos verticales				
Movilidad	<b>Peatonal</b>	<b>Vehicular</b>	Movilidad no motorizada				
Peatón	Interacción digital	Redes Sociales	Reuniones remotas				
Conductor	Moto eléctrica	Scooter eléctrico	Bicicleta eléctrica				
Función	Recreación	Colaborativo	Educativo				
Accesibilidad	Personas con discapacidad	Peatones	Vehicular				
Modernización	Mobiliario urbano	semáforo Inteligente	Sensores de prioridad				
¿Cómo se relaciona la <b>interactividad multidisciplinaria</b> virtual con la transformación de los <b>espacios públicos</b> ?	Determinar la relación entre la <b>interactividad multidisciplinaria</b> con la transformación de los <b>espacios públicos</b>	La <b>interactividad multidisciplinaria</b> virtual de los peatones se relaciona de forma directa con la transformación de los <b>espacios públicos</b>	<b>Ciudadano digital</b>				
				Accidentes peatonales	cruces peatonales no señalizados	Obstáculos Urbanos	Dimensionamiento de veredas
				Seguridad	Elementos urbanos	símbolos en pavimento	símbolos verticales
				Movilidad	<b>Peatonal</b>	<b>Vehicular</b>	Movilidad no motorizada
				Peatón	Interacción digital	Redes Sociales	Reuniones remotas
				Conductor	Moto eléctrica	Scooter eléctrico	Bicicleta eléctrica
				Función	Recreación	Colaborativo	Educativo
				Accesibilidad	Personas con discapacidad	Peatones	Vehicular
				Modernización	Mobiliario urbano	semáforo Inteligente	Sensores de prioridad
				¿Cómo se relaciona la <b>interactividad multidisciplinaria</b> virtual con la transformación de los <b>espacios públicos</b> ?	Determinar la relación entre la <b>interactividad multidisciplinaria</b> con la transformación de los <b>espacios públicos</b>	La <b>interactividad multidisciplinaria</b> virtual de los peatones se relaciona de forma directa con la transformación de los <b>espacios públicos</b>	<b>Espacio público</b>
Accidentes peatonales	cruces peatonales no señalizados	Obstáculos Urbanos	Dimensionamiento de veredas				
Seguridad	Elementos urbanos	símbolos en pavimento	símbolos verticales				
Movilidad	<b>Peatonal</b>	<b>Vehicular</b>	Movilidad no motorizada				
Peatón	Interacción digital	Redes Sociales	Reuniones remotas				
Conductor	Moto eléctrica	Scooter eléctrico	Bicicleta eléctrica				
Función	Recreación	Colaborativo	Educativo				
Accesibilidad	Personas con discapacidad	Peatones	Vehicular				
Modernización	Mobiliario urbano	semáforo Inteligente	Sensores de prioridad				

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 10**

*Cuadro de Antecedentes Nacionales*

ANTECEDENTES NACIONALES						
TIPO	TÍTULO	AUTOR (ES)	AÑO	PAÍS	URL	IMPORTANCIA DEL DOCUMENTO
Artículo	“El rol de las redes sociales en la pandemia del covid-19”	Vela Meléndez, Lindon	2020	Perú	<a href="https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7957504">https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7957504</a>	(Vela Meléndez, 2020) en su investigación “ <i>El rol de las redes sociales en la pandemia del covid-19</i> ” tiene como finalidad demostrar la utilidad que le dieron las personas a la tecnología en el contexto pandémico de la COVID-19, la investigación precisa la interacción que tuvieron las personas con los dispositivos digitales, el cual usaron para acceder a las redes sociales y buscar información y distracción para poder sobre llevar el aislamiento, desarrollando habilidades sociales por medio de las redes sociales.
Artículo	“El uso en exceso de las redes sociales en medio de la pandemia”	Ochoa Quispe, Flor Barragán Condori Melquiades	2022	Perú	<a href="https://revistascientifica.uamericaana.edu.py/index.php/academo/article/view/617">https://revistascientifica.uamericaana.edu.py/index.php/academo/article/view/617</a>	(Ochoa Quispe & Barragán Condori, 2022) en su artículo “El uso en exceso de las redes sociales en medio de la pandemia” el objetivo es evidenciar el incremento del uso de las redes sociales a raíz de la pandemia, así mismo las consecuencias que trajo su uso excesivo. La investigación fue desarrollada mediante la revisión bibliográfica de diferentes aportes relacionados a las redes sociales y el aumento que tuvo en estas épocas de pandemia. Los resultados denotaron que las redes sociales formaban parte de la cotidianidad, por tal motivo la necesidad de comunicarse en pleno confinamiento provocó un incremento de la comunicación digital a través de las redes sociales trayendo consecuencias a la salud como la adicción y estrés.
Artículo	“El espacio público en función del vehículo motorizado en perjuicio del ciudadano”	Ascue Yendo, Rudy	2017	Perú	<a href="https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/ayd/article/view/19628">https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/ayd/article/view/19628</a>	(Ascue Yendo, 2017) en su investigación, el objetivo fue analizar el proceder de los peatones en el caso de estudio, analizando el modelo de ciudad, el problema del comportamiento al cruzar la avenida. La justificación de la investigación es las obras de lima que crean una ciudad poco amable para el peatón, sin embargo, se tiene la aprobación de gran parte de la población sobre las obras viales que benefician al motorizado. El gestor municipal se enfoca en el tránsito: implementa políticas viales para solucionar el tráfico o transporte público y tiene como estrategia incrementar la capacidad vial y dar prioridad al transporte público. Por ello, el objetivo de la investigación son los medios de transporte motorizado, los conductores y la cultura del ciudadano vial. En otras palabras, la ciudad de Lima y sus habitantes están atrasados con respecto a otras ciudades en el mundo, donde el ciudadano conoce acerca de la cultura de movilidad y sus beneficios hacia los peatones
Artículo	“Placemaking - Transformación de un lugar en el Asentamiento Humano Santa Julia, Piura, Perú”	Coello Torres, Claudia Schroeder, Stella	2019	Perú	<a href="http://revistas.uibio.cl/index.php/RHS/article/view/3662">http://revistas.uibio.cl/index.php/RHS/article/view/3662</a>	(Coello Torres & Schroeder, 2019) en su investigación, tiene como objetivo llevar a cabo una reclamación urbana a partir de la participación comunitaria. Justificando que la ciudad no posee una previa planificación urbana, en su mayoría debido a la apropiación del suelo, originando que crezcan empíricamente y afecte en el factor de espacios públicos, infraestructuras y servicios. Y permitiendo que se siga analizando una vez implementado el placemaking en el caso de estudio, para luego hacer un seguimiento gradual de lo planteado a través de encuestas y diagnósticos, que le permite constatar el nivel de acogida de la propuesta, para así poder ejecutar mejoras en los espacios públicos con la intención de mantener y aumentar la participación comunitaria.
Artículo	“La plaza en la ciudad de Tacna como espacio público y entorno construido 2001–2015”	Ramos Cáceres, Julio	2018	Perú	<a href="https://revistas.qualitasin.com/index.php/qualitasin/article/view/15">https://revistas.qualitasin.com/index.php/qualitasin/article/view/15</a>	(Ramos Cáceres, 2018) La investigación tiene el objetivo la descripción de las plazas de Tacna identificando al espacio público y su entorno urbano construido. La plaza como espacio público debe facilitar las actividades y usos destinados a la gente que transita por ella. Identifican elementos en la estructura urbana que han sido diseñadas y que cumplan con los criterios que permitan mejorar la calidad de vida, sin embargo, la investigación permite conocer entornos construidos inadecuadamente. Los resultados son variados, de los siete espacios estudiados, seis son funcionales en espacio, forma, sin embargo, un parque de los estudiados se encuentra como un espacio público inadecuado. El espacio urbano inadecuado, cuando no considera la relación funcional que tiene con la estructura urbana, con los recorridos peatonales.

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 11**

*Cuadro de Antecedentes Internacionales*

ANTECEDENTES INTERNACIONALES						
TIPO	TÍTULO	AUTOR (ES)	AÑO	PAÍS	URL / DOI	IMPORTANCIA DEL DOCUMENTO
Artículo	"IoT Enabled Intelligent Sensor Node for Smart City: Pedestrian Counting and Ambient Monitoring"	Fowzia, Akhter Khadivizand, Sam Reza Siddiquei, Hasin Mukhopadhyay, Subhas	2019	Australia	<a href="https://doi.org/10.3390/s19153374">https://doi.org/10.3390/s19153374</a>	Precisa que el objetivo de la investigación es develar la aplicación de las nuevas tecnologías para reconocer e identificar a los peatones y el sentido del flujo vehicular, presentando alternativas de detección. Exponiendo así el comportamiento de los peatones ante esta actividad. Concluyendo que las nuevas tecnologías facilitan y ayudan en la vida urbana, como en este caso que sirve para reconocer e identificar a los peatones y vehículos en el sentido de flujo, demostrándonos los múltiples métodos de reconocimiento, entre las cuales destaca el uso de los sensores PIR, ya que estos son sensores rentables y de bajo consumo, que cuenta con una precisión máxima de 73%; el cual ayudó también a identificar el comportamiento, en los cruces de vías, de los peatones que van con el teléfono móvil y presenciar la problemática de la inseguridad para ellos.
Libro	"Móviles 24/7: el teléfono móvil en la era de la hiperconectividad"	Márquez, Israel	2018	España	<a href="https://ucv.primo.exlibrisgroup.com/discovery/fulldisplay?docid=alma991002886725307001&amp;context=L&amp;vid=51UCV_INST:UCV&amp;lang=es&amp;search_scope=MvInst_and_CI&amp;adaptor=">https://ucv.primo.exlibrisgroup.com/discovery/fulldisplay?docid=alma991002886725307001&amp;context=L&amp;vid=51UCV_INST:UCV&amp;lang=es&amp;search_scope=MvInst_and_CI&amp;adaptor=</a>	Su objetivo es entender los cambios y transformaciones que ha generado el móvil en los modos de vivir, expresarse, comunicarse y relacionarse. Para ello cita al filósofo Mauricio Ferris, que menciona el móvil como objeto cuyas funciones y usos tienen importantes consecuencias en nuestras vidas. En el presente libro muestran casos como lo que sucede en Rusia, la denominada muerte por selfies, donde el Ministerio del país decidió tomar iniciativa desde la enseñanza de la utilización de los celulares. En la ciudad de china Chongqing donde se habilitó aceras oficiales para las personas enganchadas al móvil. Concluye mencionando que los nuevos miedos asociados a la falta de móvil denominada "nomofobia" es la dependencia a los dispositivos tecnológicos, denotando una clara hiperconectividad de las personas en el urbanismo y en la dependencia de las personas ante los dispositivos tecnológicos.
Artículo	Phubbing, conectados a la red y desconectados de la realidad. Un análisis en relación al bienestar psicológico	Capillo, Estefania Cubo, Sixto	2017	España	<a href="https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5769010">https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5769010</a>	Su objetivo es Establecer relaciones entre el uso problemático del teléfono móvil y el bienestar psicológico. Analizar relaciones entre el uso problemático del teléfono móvil y los indicadores del bienestar psicológico. Esta investigación parte de un enfoque pedológico descriptivo, empleando cuestionarios dirigida a la población. En sus resultados en base a su objetivo resulta que sí existe relación entre el uso habitual de los equipos tecnológicos y el bienestar psicológico, por otro lado, expone que el mayor riesgo de uso del móvil digital es la ansiedad e insomnio.
Artículo	"Effect of COVID-19 response policies on walking behavior in US cities"	Hunter, Ruth García, Leandro Herick de Sá, Thiago Christopher, Millet	2021	EE.UU	<a href="https://doi.org/10.1038/s41467-021-23937-9">https://doi.org/10.1038/s41467-021-23937-9</a>	Como objetivo de la investigación revelar el impacto positivo en el comportamiento de caminar de las personas y reducción del uso del transporte público. La justificación de la investigación se pensó en que las restricciones de movilidad implementadas para reducir la propagación han afectado el comportamiento de caminar. Se sabe mucho menos sobre los impactos diferenciales de las medidas de respuesta al Covid - 19 en el comportamiento de caminar de los subgrupos de población. Los resultados sugieren que el gran impacto de las medidas de respuesta al Covid-19 en caminar se debió principalmente a la interrupción de nuestras actividades, sin embargo, en el transcurso de la flexibilización de las restricciones, el caminar ha subido. Las medidas de respuesta a la Covid - 19 dieron como resultado una interrupción a gran escala de nuestro comportamiento de caminar diario.
Artículo	"Analyzing Pedestrian Behavior at Unsignalized Crosswalks from the Drivers' Perspective: A Qualitative Study"	Yanqun, Yang; Wang, Yu; Easa, Said; Zheng, Xinyi	2022	China	<a href="https://doi.org/10.3390/app12084017">https://doi.org/10.3390/app12084017</a>	Tiene como objetivo de investigación, estudiar el comportamiento de los peatones en cruces señalizados, no señalizados, y semaforizados. La justificación de la investigación es que el cruce peatonal sin semáforos son instalaciones de cruce de tráfico, en comparación con los cruces señalizados, los peatones y los vehículos son difíciles de separar en tiempo y espacio. Cuando los peatones cruzan la calle, las trayectorias de los vehículos y de los peatones pueden estar entrelazadas. Esta competencia por los derechos viales es muy peligrosa para los peatones. Concluye con los cruces para peatón sin semáforos, la mayoría de los peatones cruzaron de manera ordenada, mirando a izquierda y derecha antes de cruzar y esperando seguridad antes de entrar en el cruce de peatones.
Artículo	"COVID-19: Lessons for an Urban (izing) World"	Acuto Michele	2020	Australia	<a href="https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.04.004">https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.04.004</a>	Expone que el objetivo es señalar la necesidad de aprender el valor potencial de la experimentación urbana en crisis. La justificación es demostrar que las epidemias se superponen a los contextos de marginación urbana y afectan a las ciudades que se encuentran en desventaja, mostrando un cambio radical en el urbanismo. Donde las limitaciones de movilidad han puesto descaradamente en jaque las emisiones relacionadas con el transporte con una reducción del 25% en China e Italia como resultado de la pandemia de la Covid - 19. Concluyendo con las interrogantes y el pensamiento, si la pandemia servirá como una oportunidad para una mayor construcción comunitaria, para su mejora y consideraciones de igualdad urbana, ya que existen sectores en las ciudades que no cuentan con redes tácticas de atención mutua y con la formalidad de sus ciudades, donde no se supera los desafíos de conectividad global en el sentido del transporte y urbanización.
Artículo	"Research on the Use of Mobile Devices and Headphones on Pedestrian Crossings—Pilot Case Study from Slovakia"	Miroslava Mikusova Joanna Wachnicka Joanna Zukowska	2021	Slovakia	<a href="https://www.mdpi.com/2313-576X/7/1/17">https://www.mdpi.com/2313-576X/7/1/17</a>	Precisan que el uso de los dispositivos tecnológicos en los cruces peatonales no se aborda en otras investigaciones, pero a pesar de eso obtuvieron como resultado que el peatón cuando va cruzando la calle e interactuaba con su dispositivo móvil y auriculares, se desentendiende de su entorno inmediato, hecho que hizo que el riesgo para la seguridad de los peatones aumente.
Artículo	"Vision-Based pedestrian's crossing risky behavior extraction and analysis for intelligent mobility safety system"	Byeongjoon Noh Hansaem Park Sungju Lee Seung-Hee Nam	2022	Corea	<a href="https://www.mdpi.com/1424-8220/22/9/3451">https://www.mdpi.com/1424-8220/22/9/3451</a>	Hacen mención que los cruces peatonales presentan una gran amenaza para los transeúntes, a causa del comportamiento de los mismos y sobre todo los cruces no señalizados que son intersecciones donde ocurren accidentes incluso por el deterioro del mismo.

Nota: Elaboración propia, 2022.



**Figura 12**

*Ficha de observación N° 1*

FICHA DE OBSERVACIÓN 01			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	INDICE	Obstáculos Urbanos
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO DE OBSERVACIÓN</b></p> <p><b>PUNTO A:</b> Av. Javier Prado Este _ Ca. Las Orquideas (Exterior Edificio Torre Pardo)</p>	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>En esta imagen evidenciamos que el ingreso al edificio Torre Pardo muestra las puertas abiertas hacia el exterior generando obstáculo en el área cedida al peatón, ocasionando que la experiencia urbana sea accidentada para el transeúnte que camina mientras interactúa en el celular.</p>		
<p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro</p> <p><b>Hora:</b> 12:28pm</p> <p><b>Fecha:</b> 14-09-22</p>	<p><b>Investigadores:</b> Cobefias Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>		

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 13**

*Ficha de observación N° 2*

FICHA DE OBSERVACIÓN 02			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b>		
	<b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	ÍNDICE	Obstáculos Urbanos
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO DE OBSERVACIÓN</b></p> <p><b>PUNTO A:</b> Av. Javier Prado Este _ Ca. Francisco Masias</p> <p><b>PUNTO B:</b> Ca. Las Begonias _ Ca. Coronel Andres Reyes</p>			
<p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro</p> <p><b>Hora:</b> 12:31pm</p> <p><b>Fecha:</b> 14-09-22</p>		<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>En estas imágenes podemos evidenciar elementos urbanos que obstaculizan el tránsito de las personas que transitan por estos puntos, la imagen de la <b>izquierda (A)</b> muestra quioscos autorizados por la municipalidad, las cuales obstaculizan a visión panorámica de la intersección y cruceo peatonal, la imagen de la <b>derecha (B)</b> se observa una banca de concreto y poste de alumbrado en el exterior del edificio Torre del Parque II, ocasionando que la experiencia urbana sea accidentada para el transeúnte que camina mientras interactúa en el celular.</p>	
		<p><b>Investigadores:</b> Cobeñas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 14**

*Ficha de observación N° 3*

FICHA DE OBSERVACIÓN 03			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b>		
	<b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	INDICE	Obstáculos Urbanos
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO A:</b> Ca. Las Begonias _ Ca. Coronel Andres Reyes (Exterior de estacionamiento Falabella)</p>			
		<b>DESCRIPCIÓN:</b>	
		En esta imagen evidenciamos un tacho de basura, el cuál obstaculiza el libre tránsito, ocasionando que la experiencia urbana sea accidentada para el transeúnte que camina mientras interactúa en el celular.	
<b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro		<b>Investigadores:</b>	
<b>Hora:</b> 12:38pm		Cobefias Villafuerte Carolina	
<b>Fecha:</b> 14-09-22		Quispe Barrientos Yandi	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 15**

*Ficha de observación N° 4*

FICHA DE OBSERVACIÓN 04			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	PEATÓN TECNOLÓGICO LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	INDICE	Obstáculos Urbanos
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO A:</b> Ca. Chinchon _ Av. Ricardo Rivera Navarrete</p>			
<p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 21:11pm <b>Fecha:</b> 12-09-22</p>		<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>En esta imagen evidenciamos elementos como columnas, gradas y desniveles en la vereda las cuales ocasionan que la experiencia urbana sea accidentada para el transeúnte que camina mientras interactúa en el celular.</p> <p><b>Investigadores:</b> Cobeñas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 16**

*Ficha de observación N° 5*

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN 05</b>	
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN
<b>CATEGORÍA:</b>	Hiperconectividad Ciudadana      Interactividad Multidisciplinaria
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>	
 <p><b>PUNTO A:</b> Ca. Las Begonias Cdra 7 (Cruce peatonal)</p> <p><b>PUNTO B:</b> Ca. Las Begonias Av Juan de Arona</p> <p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 12:44pm <b>Fecha:</b> 14-09-22</p>	
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>En estas imágenes evidenciamos que la interacción digital excesiva que se presenta en diferentes puntos de la zona de estudio como la imagen A, jóvenes que cruza la Ca. Las Begonias sin prestar atención a la vía mientras está en rojo para los peatones, en la misma intersección la imagen B otro joven que camina por la pista prestando atención al celular y no a su alrededor.</p>
	<p><b>Investigadores:</b> Cobefias Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 17**

*Ficha de observación N° 6*

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN 06</b>	
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN
<b>CATEGORÍA:</b>	Hiperconectividad Ciudadana      Interactividad Multidisciplinaria
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>	
	
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>En estas imágenes evidenciamos que la interacción digital excesiva que se presenta en diferentes puntos de la zona de estudio como la imagen A, un joven que cruza la Av. Juan de Arona sin prestar atención a la vía mientras está en rojo para los peatones, en la misma intersección la imagen B otro joven que camina por la vereda sin prestar atención pudiendo originar accidentes.</p>	<p><b>PUNTO A y B:</b> Av. Juan de Arona _ Ca. Augusto Tamayo (Cruce peatonal)</p>
<p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 12:42pm <b>Fecha:</b> 14-09-22</p>	<p><b>Investigadores:</b> Cobeñas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 18**

*Ficha de observación N° 7*

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN 07</b>	
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN
<b>CATEGORÍA:</b>	Hiperconectividad Ciudadana      Interactividad Multidisciplinaria
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>	
 <p><b>PUNTO DE OBSERVACIÓN</b></p> <p><b>PUNTO A:</b> Av. Javier Prado Este _ Av. Ricardo Rivera Navarrete (Cruce peatonal)</p>	
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	En el cruce de la Av. Javier Prado Este con Av. Rivera Navarrete se aprecia el mismo problema de la excesiva interacción digital en el urbanismo.
<b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 12:57pm <b>Fecha:</b> 14-09-22	<b>Investigadores:</b> Cobefas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 19**

*Ficha de observación N° 8*

FICHA DE OBSERVACIÓN 08			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Hiperconectividad	ÍNDICE	Wifi Público
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p>RADIO DE COBERTURA WIFI</p>			
<p><b>PUNTO A:</b> Parque Tamayo (Municipalidad de San Isidro)</p>		<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Se puede verificar que en la zona hay varios puntos de wifi que brindan los establecimientos del Centro Financiero, así como también la municipalidad de San Isidro.</p>	
<p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro</p>		<p><b>Investigadores:</b> Cobefías Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.



**Figura 20**

*Ficha de observación N° 9*

FICHA DE OBSERVACIÓN 09			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	PEATÓN TECNOLÓGICO LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORIA:</b>	Transformación Urbana	INDICE	Dimensionamiento de veredas
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p>● PUNTO DE OBSERVACIÓN</p> <p><b>PUNTO A:</b> Av. Javier Prado Este _ Av. Paseo Parodi (Cruce peatonal)</p> <p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 13:05pm <b>Fecha:</b> 14-09-22</p>			
		<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>En esta imagen podemos observar la base de semáforo en medio de la vereda, quedando un ancho de vereda no transitable de 0.60m para el alto flujo peatonal y vehicular que presenta el trayecto de la Av. Javier Prado Este.</p> <p><b>Investigadores:</b> Cobefias Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 21**

*Ficha de observación N° 10*

FICHA DE OBSERVACIÓN 10			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	<b>ÍNDICE</b>	Elementos urbanos Cruces peatonales no señalizados
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p>   PUNTO DE OBSERVACIÓN         </p> <p> <b>PUNTO A:</b>            Av. Ricardo Rivera Navarrete _ Ca. Coronel Andres Reyes  <b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro  <b>Hora:</b> 13:10pm  <b>Fecha:</b> 14-09-22         </p>			
		<b>DESCRIPCIÓN:</b> En estas imágenes podemos evidenciar que no prevalece la seguridad del peatón ya que no cuenta con elementos urbanos que resguarden y protejan a los transeúntes que camina mientras interactúan en el celular.	
		<b>Investigadores:</b> Cobefias Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 22**

*Ficha de observación N° 11*

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN 11</b>			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	<b>INDICE</b>	Elementos urbanos Cruces peatonales no señalizados Símbolos en pavimento
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO A:</b> Av. Juan de Arona _ Av. Paseo de la República</p>			
<p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 20:15PM <b>Fecha:</b> 12-09-22</p>		<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>En esta imagen de la Av. Paseo de la República con Av. Juan de Arona podemos apreciar la señalización horizontal poco legible para el ciudadano de a pie y los conductores de vehículos motorizados y no motorizados, ocasionando que la experiencia urbana sea accidentada para el transeúnte que camina mientras interactúa en el celular.</p> <p><b>Investigadores:</b> Cobeñas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>	

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 23**

*Ficha de observación N° 12*

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN 12</b>			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b> <b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	<b>ÍNDICE</b>	Cruces peatonales no señalizados Símbolos en pavimento
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO A:</b> Ca. Las Orquídeas _ Ca. Dean Valdivia</p>			
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>Percibimos alternativas que el distrito adoptó para poder hacer más atractiva la ciudad, como sucede en la calle Las Orquídeas, que se pintaron los cruces peatonales, entrando en una especie de urbanismo táctico, el cual en la actualidad evidencia la despreocupación del estado por la peatonalización ya que se presenta despintado.</p>			
<p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro</p> <p><b>Hora:</b> 13:15PM</p> <p><b>Fecha:</b> 17-09-22</p>		<p><b>Investigadores:</b> Cobefías Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 24**

*Ficha de observación N° 13*

FICHA DE OBSERVACIÓN 13			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	PEATÓN TECNOLÓGICO LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	INDICE	Elementos urbanos
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO DE OBSERVACIÓN</b></p>			
<b>PUNTO A:</b> Ca. Chinchon _ Av. Ricardo Rivera Navarrete		<b>DESCRIPCIÓN:</b> En esta imagen evidenciamos el deterioro de pisos creando un desnivel el cual es perjudicial para el peatón, adicional se aprecia las cajas de ductos subterráneas los cuales por s desnivel con la vereda dificultan el tránsito peatonal.	
<b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 20:15PM <b>Fecha:</b> 12-09-22		<b>Investigadores:</b> Cobefias Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 25**

*Ficha de observación N° 14*

FICHA DE OBSERVACIÓN 14			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b>		
	<b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORÍA:</b>	Transformación Urbana	<b>ÍNDICE</b>	Movilidad no motorizada Scooter eléctrico
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p><b>PUNTO DE OBSERVACIÓN</b></p> <p><b>PUNTO A:</b> Av. Ricardo Rivera Navarrete _ Ca. Coronel Andres Reyes (exterior de Interbank)</p> <p><b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro <b>Hora:</b> 13:25pm <b>Fecha:</b> 14-09-22</p>			
		<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>En esta imagen podemos apreciar en la Av. Rivera Navarrete, está adaptando el urbanismo para vehículos no motorizados la interacción digital no solo es a través de los celulares, también por los vehículos que en su mayoría son utilizados por Código QR autorizados por la municipalidad.</p>	
		<p><b>Investigadores:</b> Cobeñas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi</p>	

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 26**

*Ficha de observación N° 15*

FICHA DE OBSERVACIÓN 15			
<b>TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:</b>	<b>PEATÓN TECNOLÓGICO</b>		
	<b>LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"</b>		
<b>INSTRUMENTO:</b>	FICHA DE OBSERVACIÓN		
<b>CATEGORIA:</b>	Transformación Urbana	INDICE	Interacción digital Modernización
<b>PLANO DE UBICACIÓN</b>			
 <p>  <b>PUNTO DE OBSERVACIÓN</b> </p> <p> <b>PUNTO A:</b>                      Ca. Augusto Tamayo                      (Exterior de Municipalidad de San Isidro)                 </p> <p> <b>Lugar:</b> Centro Financiero Subsector 4-2, Distrito de San Isidro  <b>Hora:</b> 15:34pm  <b>Fecha:</b> 17-09-22                 </p>		 <p>  </p> <p> <b>DESCRIPCIÓN:</b>                      El distrito con harás de modernización implementa el Expreso San Isidro, un bus eléctrico para el servicio del vecino, que le trasiada por todo el distrito y le hace interactuar de forma digital, ya que le permite ver la ruta en tiempo real, al cual se accede por el código QR. Disponible en un tótem informativo, ubicado en cada paradero                 </p> <p> <b>Investigadores:</b>                      Cobefñas Villafuerte Carolina                      Quispe Barrientos Yandi                 </p>	

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 27**

*Ficha documental N° 1*

FICHA DOCUMENTAL 01													
TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:	PEATÓN TECNOLÓGICO LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022*												
INSTRUMENTO:	FICHA DOCUMENTAL DATOS												
CATEGORÍA:	Hiperconectividad Urbana	SUBCATEGORÍA:	VIRTUALIDAD										
INFORME DE ESTADÍSTICAS DE LAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN 2022													
	Usuarios a nivel nacional con acceso a Internet a través del teléfono móvil	Usuarios de Lima Metropolitana con acceso a Internet a través del teléfono móvil											
DESCRIPCIÓN	<p>Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación INEI en los Hogares. Informe Técnico. Trimestre: Enero-Febrero-Marzo 2022.</p> <p>USUARIOS A NIVEL NACIONAL QUE TIENEN ACCESO A INTERNET A TRAVÉS DEL TELÉFONO MÓVIL - 2022</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Tasa de Acceso (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019</td> <td>83.9%</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>87.0%</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>88.9%</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>89.5%</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Tasa de Acceso (%)	2019	83.9%	2020	87.0%	2021	88.9%	2022	89.5%	<p>Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación INEI en los Hogares. Informe Técnico. Trimestre: Enero-Febrero-Marzo 2022.</p> <p>USUARIOS DE LIMA METROPOLITANA QUE TIENEN ACCESO A INTERNET A TRAVÉS DEL TELÉFONO MÓVIL - 2022</p> <p>88.4% Limeños</p>	
Año	Tasa de Acceso (%)												
2019	83.9%												
2020	87.0%												
2021	88.9%												
2022	89.5%												
ANÁLISIS	Desde el 2019 al 2022 se denota un incremento del 5.6% al acceso a INTERNET a través de teléfonos móviles a nivel nacional, según los datos estadísticos del INEI en el Informe Técnico: Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares.	En el primer trimestre del 2022 el 88.4% de la población que accede al servicio de Internet a través del teléfono móvil es limeña, según a los resultados trimestrales obtenidos de la Encuesta Nacional de Hogares - ENAHO, realizados por el INEI.											
<b>Investigadores:</b> Cobeñas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi													

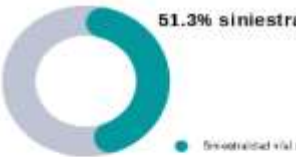


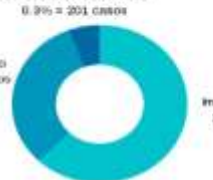
*Fuente:* Datos obtenidos (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2022)

*Nota:* Interpretación propia, 2022.



**Figura 28**

*Ficha documental N° 2*



FICHA DOCUMENTAL 02			
TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:	PEATÓN TECNOLÓGICO		
	"LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"		
INSTRUMENTO:	FICHA DOCUMENTAL DATOS		
CATEGORÍA:	Transformación Urbana	SUBCATEGORÍA:	VIALIDAD
SINIESTRALIDAD VIAL - Ministerio de Transportes y Comunicaciones			
	BOLETÍN ESTADÍSTICO DE SINIESTRALIDAD VIAL - 2020	BOLETÍN ESTADÍSTICO DE SINIESTRALIDAD VIAL - 2021	
DESCRIPCIÓN	<p><b>A</b></p>  <p>51.3% sinistralidad vial</p> <p>● Sinistralidad vial de Lima Metropolitana</p> <p><b>B</b></p>  <p>Señalización defectuosa 0.3% = 69 casos</p> <p>Vía en mal estado 1.4% = 381 casos</p> <p>Imprudencia del peatón 4.1% = 1 083 casos</p>	<p><b>A</b></p>  <p>48.0% sinistralidad vial</p> <p>● Sinistralidad vial de Lima Metropolitana</p> <p><b>B</b></p>  <p>Señalización defectuosa 0.3% = 201 casos</p> <p>Vía en mal estado 1.7% = 1 302 casos</p> <p>Imprudencia del peatón 3.3% = 2 472 casos</p>	
ANÁLISIS	<p>A: En el primer semestre del año 2020, se ha identificado que la mayor incidencia de siniestros viales a nivel nacional se registró en Lima con 13 513 siniestros, representando el 51.3%.</p> <p>B: El factor que mayoritariamente intervino en siniestros viales fue el factor humano asociado a la imprudencia del peatón con 1 083 casos (4.1%), seguido del factor infraestructura y entorno vial que abarca a Vía en mal estado 381 casos (1.4%) y Señalización defectuosa 69 casos (0.3%).</p>		
<p><b>Investigadores:</b> Cobefias Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandí</p>			

*Fuente:* Datos obtenidos (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2021)

*Nota:* Interpretación propia, 2022.

**Figura 29**

*Ficha documental N° 3*

FICHA DOCUMENTAL 03			
TÍTULO DE INVESTIGACIÓN:	PEATÓN TECNOLÓGICO "LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022"		
INSTRUMENTO:	FICHA DOCUMENTAL CASOS		
CATEGORÍA:	Transformación Urbana	SUBCATEGORÍA:	ESPACIO PÚBLICO
PROYECTOS			
	INTERVENCIÓN 1	INTERVENCIÓN 2	INTERVENCIÓN 3
DESCRIPCIÓN	<b>Pasos de Peatones Inteligentes conectados a una plataforma Smart City (2020)</b> Villanueva de la Serena, Badajoz, España	<b>Campaña a peatones del riesgo de usar el móvil al caminar por la acera (2015)</b> Ayuntamiento de Murcia y San Javier, España	<b>Semáforos en el suelo para proteger a los peatones de sus móviles (2017)</b> Municipio de Bodengraven Reewijk, Holanda
IMAGEN DE CASOS			
DILEMA	Reducir los accidentes peatonales en los cruces con alto tránsito y flujo peatonal, aplicando el Smart City.	El riesgo de accidentes aumenta en los peatones en una 40% mientras utilizan los celulares y auriculares.	Según el British Medical Journal, el 98% de los accidentes en los que el peatón es culpable, por andar distraído, se asocia a emplear teléfonos móviles.
ANÁLISIS	Ofrece una manera de alertar a los conductores de la aproximación de un cruce peatonal mediante la iluminación por LED, además los sensores de prioridad detectan la llegada del peatón, además dan en tiempo real información que pueden ayudar reorganizar el tráfico.	Los ayuntamientos apostaron por implementar señalización en el pavimento y señalización elevada que advierte a los peatones acerca de los riesgos de cruzar las calles manejando las aplicaciones móviles o escuchando música.	Aunque no se consiga erradicar por completo la tendencia de caminar mirando el móvil, se puede reducir el número de atropellos.
<b>Investigadores:</b> Cobeñas Villafuerte Carolina Quispe Barrientos Yandi			

*Fuente:* Gráfico Intervención 1 (Stepvial, 2020)

*Fuente:* Gráfico Intervención 2 (Zamora, 2015)

*Fuente:* Gráfico Intervención 3 (Ramos, 2017)

*Nota:* Interpretación propia, 2022.



**Tabla 23**

*Entrevista Arq. Isabel Molina Vilca*

---

**Entrevista transcrita de la Arq. Isabel Molina Vilca**

---

<b>Grado de Instrucción:</b>	Maestría en Accesibilidad para Smart City
<b>Fecha:</b>	10/10/2022
<b>Tipo de Entrevista:</b>	Semi estructurada
<b>Modalidad:</b>	Virtual Vía Google meet
<b>Nacionalidad:</b>	Peruana

---

1. ¿Cree que la hiperconectividad o uso excesivo del manejo del celular en las calles afecta de alguna manera al urbanismo?

---

La tecnología en sí ha generado muchos cambios, estos pueden ser positivos o negativos, de diferentes formas, los puntos negativos serían los accidentes, que se generan en referencia a la transitabilidad de los peatones. Pero también hay muchos puntos positivos acerca de la tecnología, la cual ha permitido que el usuario pueda comunicarse de diferentes formas, y estar presente en diferentes espacios y tiempos con mayor facilidad de la que había antes. Probablemente se tiende a sanitizar el tema de la tecnología, sin embargo existen muchos beneficios al respecto, es que siempre van a ver personas que están a favor o encontrar y puntos neutros, pero el tema de la tecnología siempre va a ayudar a acercar un poco más a los usuarios, si bien es cierto existen diferentes factores que puedan afectar el desempeño o el desarrollo, la forma como un usuario se pueda expresar, pero el espacio también tiene que ser entendido de forma dinámica, no solo el usuario adaptarse al espacio, sino también el espacio transformarse para adaptarse al usuario.

---

2. ¿Qué tanto estamos haciendo los arquitectos o el estado o entidades públicas, para que se reduzca los accidentes de los peatones?

---

Ese es un tema de sensibilización que deberían manejar las diferentes instituciones, ya sean ministerios, por ejemplo, que tiene más a su cargo el tema

---

---

de capacitar, sensibilizar; los municipios también ir a diferentes instituciones para poder orientar al usuario.

Por el lado arquitectónico y urbanístico se pueden dar diferentes formas, herramientas e instrumentos, puede ser ese mismo espacio, el espacio diseñado con la intención siempre que el usuario, el peatón pueda vincularse con el espacio, deben existir otros factores que vayan de la mano con ello, para generar diferentes dinámicas atractivas para el usuario. Pero más que nada en tema de accidentes y todo ello responde más el tema de sensibilización.

---

3. Por el lado de las ciudades inteligentes ¿ha visto o conocido un caso que tomen en cuenta la peatonalización o peatón que utiliza el celular en exceso?

---

Las ciudades inteligentes están más orientadas a lograr que el usuario pueda sentirse pertenecer a un determinado espacio. Por ejemplo existen intervenciones que han utilizado en el pavimento, colores, tratar de hacer más atractivo el espacio, a través de pequeñas intervenciones de bajo costo, entonces esas intervenciones lo que hacen es tratar de peatonalizar el espacio para que el usuario pueda tener mayor amplitud para que pueda tener un mayor espacio para poder transitar, jugar, conversar, sentarse, existen diferentes principios como la humanización del espacio, espacios en donde ellos sientan confort y permitan múltiples actividades van a ser mucho más atractivos para los usuarios y existe mayor probabilidad que el usuario pueda desprenderse de los aparatos tecnológicos para que puedan ser partícipes del espacio.

---

4. ¿Existe espacios dirigidos a la persona exactamente? ¿no necesariamente una intervención grande, o sea iniciativas pequeñas?

---

Exacto eso se llama urbanismo táctico, por ejemplo, lo que estamos viendo ahora en el Centro Histórico de Lima que han colocado en algunas calles bolardos para ampliar los anchos de veredas, de hecho, con la supermanzana que ustedes están viendo se ha hecho la peatonalización, antes de hacer muchas veces estos proyectos a gran escala, se hacen pilotos.

---

---

5. En las calles de San Isidro hicieron un proyecto de urbanismo táctico con los cruces de cebra y en la actualidad, el proyecto está despintado.

---

Hubo muchas discrepancias, porque hay un manual de dispositivos de tránsito, entonces, por ejemplo, los cruces peatonales tienen una forma y diseño específico de acuerdo con el manual, donde indican las dimensiones de las cebras peatonales, entonces muchas veces las municipalidades tienen buenas intenciones, pero debe trabajar de la mano con la municipalidad de Lima. Si bien es cierto no se ha mantenido, puede deberse a que la gestión actual quizá no ha mantenido una partida o presupuesto específico para el mantenimiento de esta intervención, entonces es muy importante que las intervenciones que se hacen tengan un seguimiento por parte de las entidades para que esas acciones no se vean en mal estado y sigan siendo atractivas para el usuario.

---

6. ¿Cómo serviría el urbanismo táctico y arquitectura cognitiva para el peatón tecnológico, entendiendo que a los peatones tecnológicos le dicen que son como personas invidentes y sordas?

---

En este caso por ejemplo lo que se hacen son intervenciones como la peatonalización o reducir la velocidad de las vías, por ejemplo, el máximo que sea 30km/h. entonces con este tipo de acciones lo que hace es brindar mayor seguridad al peatón, se siente un poco más seguro, de repente camina sin fijarse en el cruce de las calles, pero este tipo de acciones ponen en mayor seguridad a los peatones, porque la reducción de velocidad también hace que el impacto por un accidente sea menor. Ahora en las intervenciones de supermanzana en caso de la persona con discapacidad lo que permite es que las personas sean parte del espacio, existen diferentes formas para que un peatón que tenga discapacidad visual se guíe en el espacio, como el cambio de textura de la superficie en el pavimento, piso podotáctiles.

---

7. ¿Hay iniciativas públicas para que suceda eso, o sea que el peatón sea el eje principal?

---

---

De hecho es algo en lo que trabajan muy pocas instituciones, en sus planes de desarrollo territorial, y las municipalidades en sus planes de desarrollo urbano, tienen la posibilidad de fomentar ello a través de estrategias, por ejemplo con referencia a personas con discapacidad la ley de presupuesto público obliga a las instituciones a utilizar 1% de su presupuesto, para acciones que puedan mejorar la participación, el desplazamiento de las personas con discapacidad, de este 1% de su presupuesto el 0.5% está destinado a realizar el mantenimiento, la reparación, la rehabilitación de la vía pública u otras acciones, para que las personas con discapacidad puedan desplazarse de manera cómoda y segura. Este presupuesto que cada municipalidad tiene no solo va a beneficiar a las personas con discapacidad, sino también a las personas que nosotros como institución reconocemos como personas con movilidad reducida que son los adultos mayores, a las mujeres embarazadas, los niños porque tienen un movimiento y diversidad funcional un tanto diferente como el común que siempre se denomina como “normal”, pero debemos entender la diversidad funcional de los peatones, cada uno se va a desplazar de manera diferente. Entonces si existen presupuestos, existen planes de desarrollo que las municipalidades deben implementar y en esos planes deben considerar al peatón como usuario principal de la vía pública, porque de acuerdo con la triangulación que nosotros, el peatón siempre va primero.

---

8. Para diseñar se debe tener en cuenta varios aspectos, porque al diseñar para un tipo de usuario, puede ser perjudicial para otro.

---

Exacto, es un error muy común el diseñar un espacio para personas que son como tú, o sea personas que tienen características similares a uno mismo, olvidando que existe una diversidad de usuarios con diversidad funcional, que pueden moverse y desplazarse y entender el espacio de diferente forma.

---

9. ¿en CONADIS están considerando al peatón tecnológico como un obstáculo?

---

Estamos considerando en solicitar data en cuantos accidentes se generan a raíz del uso de la tecnología, ya que existen accidentes que te llevan a tener

---

---

una discapacidad, la OMS indica que hay un porcentaje alto que se genera a causa de accidentes de tránsito que muchos de ellos son por el uso de la tecnología.

---

10. Hemos visto que en San Isidro han peatonalizado una parte, pero hay obstáculos urbanos, como columnas o tachos de basura y los mismos kioscos que están autorizados por la municipalidad que impiden la visión panorámica.

---

Nosotros tenemos un diagnóstico en el eje de accesibilidad, que alrededor del 50% de las barreras que se identifican son algún tipo de desprendimiento del material, ya sea concreto, adoquines, piedras lajas, seguido de las tapas de instalaciones ya sea por mal estado o ausencia de ellas y también hemos identificado como barrera al comercio ambulatorio que pasa desapercibida, pero es una barrera muy fuerte en el país. entonces estamos indicando a las instituciones que deben fiscalizarse porque están siendo una barrera para el peatón en general, es algo que se debe dar atención, todavía hay bastante desconocimiento. Por eso CONADIS está teniendo una manera más fuerte de actuar cada vez y se está mejorando cada año para poder sancionar el incumplimiento. Porque la accesibilidad no es un tema aislado, sino un componente esencial de la ejecución de proyectos.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

---

## **Tabla 24**

*Entrevista a la Arq. Sylvia Vásquez Sánchez*

---

### **Entrevista transcrita de la Arq. Sylvia Vásquez Sánchez**

---

<b>Grado de Instrucción:</b>	Maestría en Revitalización Urbana
<b>Fecha:</b>	04/10/2022
<b>Tipo de Entrevista:</b>	Semi estructurada
<b>Modalidad:</b>	Virtual Vía Zoom
<b>Nacionalidad:</b>	Peruana

---



---

1. Usted como arquitecta ¿ve qué la hiperconectividad o uso excesivo del manejo del celular en las calles afecta de alguna manera el urbanismo?

---

Creo que el problema que nos muestras tiene que ver con que los peatones son más vulnerables ante accidentes de tránsito cuando sus sentidos (vistas y oídos) no están en el espacio urbano sino en el dispositivo, ósea no están atentos están vulnerables es como una persona con discapacidad que no oye o no escucha, creo que en otros países hay facilidades de que el urbanismo tenga en ruta como señales luminosas en piso, el problema es que cuando camina es que sus sentidos no están en el espacio, lo primero es que es más un tema de seguridad vial y lo segundo es que los usuarios usan el espacio público para la virtualidad salir y conectar a wifi lo cual no me parece un problema. El ser humano se conecta y solamente va a ser sentarse en la banca y no socializa habría que estudiar antropológicamente podría representar un problema si solo se utiliza el espacio para eso.

---

2. ¿Qué acciones se están tomando en Lima en el caso de ciudades inteligentes?

---

Para una persona que está conduciendo un auto no está permitido usar el utilizar, pero persona que está cruzando la pista nadie le dice nada, uno no debería utilizar el celular mientras transita, así como un vehículo los peatones también se exponen y ponen en riesgo a las demás personas.

---

3. ¿En su experiencia qué acciones se están tomando en Lima y el mundo en el caso de ciudades inteligentes?

---

En algunos países están optando por señales en el piso para las personas distraídas o las sonoras que ayudan a las personas con discapacidad y adaptar el urbanismo, así como adoptan para cargar el celular, por ejemplo, el ATU está proponiendo colocar cargadores en los paraderos después también estaciones con QR para smartphones para conocer las rutas, el cambio en el urbanismo no está para las personas con celular te enajena del espacio y ya no está en el espacio, eres como un vehículo más

---

---

4. Usted como la responsable en el diseño del proyecto en Calle Las Begonias que está dentro de nuestra zona de estudio ¿Qué tipo de intervenciones se implementaron para que sea más accesible?

---

Es para priorizar al peatón en general para que el auto vaya más lento, esas intervenciones de tránsito calmado donde el peatón tiene prioridad y el auto se reducen a 30km/h, busca desalentar el auto del automóvil, se eliminaron estacionamiento se utilizó mobiliario, se hizo intersecciones con textura para que el conductor vaya más lento y favorecer al peatón y que las veredas sean más anchas para los peatones.

En las supermanzanas también en Barcelona, el concepto de las supermanzanas es reducir la presión del auto en estas calles solo lo necesario, desalentar al conductor, los dibujos de las pistas, las texturas los camellones hace que vaya más lento, eso no lo relaciono con el uso de las personas con el celular con la hiperconectividad, eso tiene otro origen otro sentido movilidad sostenible, prioridad del peatón.

---

5. ¿Qué acciones están tomando las autoridades respecto a los peatones que utilizan celular en las calles?

---

El costo de accidente siempre se traslada a la ciudad y a las personas por eso se quitó el uso del celular a los conductores, la ley dice no utilizar los celulares sin embargo así les preguntas a los peatones ellos te van a decir que quieren seguir utilizando el celular, el estado tiene que proteger la vida de las personas, por eso hay que ver que es mejor que tengas facilidades para que todos utilicen el celular en las calles o que se prohíba el uso del celular, ese es un dilema.

Jahn Gehl en su libro ciudades para la gente dice que la ciudad es segura, entonces diseñamos para que todas las personas utilicen el celular y revisemos si lo que se implementó en Japón ha funcionado, si realmente ha reducido los accidentes.

---

6. ¿Cuándo se planteó el diseño de las begonias se consideró a las personas con discapacidad como usuario como objetivo?

---

---

Se buscó priorizar al peatón ampliar el espacio peatonal de la calle las begonias ya San Isidro tenía todo una serie de proyectos y el proyecto de estacionamiento subterráneo para que los espacios que estaban consideradas como bermas se considera como veredas, en ese momento no se pensó con las características de personas con discapacidad.

---

7. ¿Entonces usted cree que el urbanismo actual en San Isidro es seguro para todo tipo de peatón?

---

De Ca. Las Begonias creo que es más seguro que antes de todas maneras, que sea seguro vialmente incluso para todo tipo de peatón antes se tenía preferencia vehicular. Se tomaron medidas de tránsito calmado justamente para darle prioridad al peatón. El tema es la buena gestión se tiene que tomar medidas, si no se hace un buen sistema de transporte público la gente va a seguir utilizando su auto, la movilidad sostenible no es una cosa que se arregle una cosa y se deje otra tiene que ser integral. Tiene que haber todo un sistema de transporte integral público bicicleta en general. Gestión del tránsito gestión el transporte los diseñadores urbanos somos complementarios a un del tema de gestión urbana.

---

8. Entendiendo la hiperconectividad en la ciudadanía ¿Cree que el urbanismo debería cambiar?

---

A los hiperconectados, mi posición es la siguiente por ejemplo yo trabajo en temas de discapacidad y accesibilidad se tiene que diseñar todo desde la realidad nos olvidamos desde la textura desde los sonidos olores las texturas niveles, todo esos es la experiencia sensorial, entonces y me iría más por eso de introducir la experiencia sensorial atractiva interesantes que nos guiamos de lo que es el espacio urbano donde y hacer que la gente tenga ganas de dejar de usar el celular y que este más entusiasmado por vivir el espacio urbano oler sentir en vez que esté utilizando el celular.

La accesibilidad cognitiva guiarse por la información sensorial del espacio más allá de la señal en el piso, los hitos y los nodos en el espacio. La parte sensorial

---

---

es muy importante y con esta hiperconectividad ya nos estamos olvidando hasta de hablar, oler de escribir de sentir, la parte sensorial que es muy humana se olvida y diseñar para una persona que se vuelve eso no va, mejor que se quede en su casa para qué va a salir, debería haber muchas cosas más entretenidas en el lugar, más atractivas para la persona.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

## **Tabla 25**

*Entrevista a Paulina Rangel Heras*

---

### **Entrevista transcrita de Paulina Rangel Heras**

---

<b>Grado de Instrucción:</b>	Maestría en Ciencias en Desarrollo Sostenible
<b>Fecha:</b>	06/10/2022
<b>Tipo de Entrevista:</b>	Semi estructurada
<b>Modalidad:</b>	Virtual Vía Google Meet
<b>Nacionalidad:</b>	Mexicana

---

1. ¿Cree que la hiperconectividad o uso excesivo del manejo del celular en las calles afecta de alguna manera el urbanismo?

Yo creo que ahorita la forma en la que estamos viviendo la situación es más a través de la pantalla que lo que vemos o sentimos en el ambiente de hecho luego yo creo que ustedes deben de saber cuándo van a un concierto hay más gente grabando que viendo el concierto, más bien lo que tenemos que aprender más que a vivir con eso de esa poner cierto límites, me gusta que le están dando a esta hipótesis de poder habilitar los espacios para gente que ya va a con el celular a todos lados pero también creo que hay que poner ciertos límites para prevenir accidentes otras cosas que tienen relación más con estar usando constantemente los dispositivos.

---

2. ¿En la pandemia cree que la conectividad de las personas ha aumentado?

Por supuesto, no solamente las personas de todas las edades aumentó muchísimo la conectividad, hablando de niños por el tema educativo que los

---

---

tuvieron que acercarse a temprana edad a dispositivos tecnológicos para poder estar al corriente hablando de educación y nosotros que trabajamos, pues tuvimos que subir el nivel tecnológico que traíamos o de utilización tecnológica a raíz de la pandemia porque muchos no estábamos acostumbrados a tener llamadas por zoom por meet o cualquier otra plataforma entonces hubo mucha gente que se tuvo que actualizar, no creo que todos hayan sido ajenos a los dispositivos, pero sí muchos tuvimos que madurar o evolucionar en el uso de la tecnología y eso sí se exponenció muchísimo.

---

3. ¿La conectividad cree que afecta realmente a las personas en cuanto a la interacción que pueda que pueda existir?

---

El uso de la tecnología afecta aspectos sociales las que se han visto considerablemente afectados por el uso de la tecnología principalmente porque preferimos mandar un mensaje a tener una conversación cara a cara, todo lo queremos hacer en cortos pasos, estamos haciendo de lado las emociones, no tomamos en cuenta gestos, no tomamos en cuenta sentimientos o emociones nos enfocamos más a transmitir el mensaje mediante la tecnología en lugar de entender el mensaje.

---

4. ¿El tema de la tecnología de las TIC's desde su especialidad cómo se desarrolla?

---

El tema de la de la tecnología viene más como parte de la industria 4.0 al menos en México promovemos mucho, básicamente lo que dice es que la nueva forma de operar se va ver evolucionada por dispositivos tecnológicos o tecnologías en sí el internet de las cosas blockchain, la nube, etc... este es un hecho y desde mi maestría o desde el conocimiento en desarrollo sostenible la tecnología, traemos como una corriente tecnología verde el punto es que el origen de cómo se desarrolla esta tecnología pues la idea es que no afecte al ambiente a lo social económico, se trata de equilibrar con base a estas variables.

---

5. La zona estudio es un distrito de Lima con mayor posibilidad en convertirse una smart city, entre sus objetivos está aspectos tecnológicos en la ciudad que

---

---

brinde mayor facilidad las personas, internet wi-fi públicos y peatonalizar la ciudad ¿Qué tanto la realidad que vivimos ahora va a hacer que la ciudad cambian en un futuro?

---

Siempre va depender de las gestiones o la iniciativa ciudadana o privada, deberían real en algún momento alinearse todas por darte un ejemplo acá en México hay un hay un estado que tiene una ciudad que se llama Morelia algún momento que hicieron a incrementar el flujo del peatón para mí la fórmula es muy sencilla prohíbe los carros cierra las calles claro si tú cierras una calle y la habilita únicamente para el peatón que crees que va a pasar no van a ver y lo único que haces es la vialidad para que puedan hacer de otra manera a esa zona, si tú permites que alguien llegué en carro hasta la basílica o hasta la catedral o la iglesia donde siempre van a rezar hasta ese punto la gente se va a querer llevar su carro, No porque al final la gente lo que le gusta es disfrutar no estresados en el carro.

---

6. En el sector de estudio es considerada macromanzana que lo que buscas es disminuir y reubicar o reducir los flujos vehiculares y darle prioridad al peatón y que la carga vehicular se traslade a los bordes sin embargo el problema se trasladó justo a esos puntos.

---

Lo que tienen que hacer es empujar es el servicio público, no solamente es reubicar las cosas sino más bien y hacer una transformación mucho más completa en tema de movilidad también, más servicios públicos eficientes y seguros. Si tú vas a desplazar a los vehículos pues las los bordes los tienes que llenar con servicios públicos eficientes de calidad a que la gente prefiera ir en un camión que irse en su carro porque es más rápido porque no tengo que pagar estacionamiento porque voy más cómodo porque le puede echar tres cervezas y no tengo el riesgo de que me paren o sea todas esas cosas la gente lo toma en cuenta el problema es que tú dices te da la opción pero dices es inseguro siempre va mucha gente este huele raro etcétera, entonces eso no abona pero lo que tienes que hacer es ayudar eficientando los servicios públicos esos son

---

---

los que van a acercar a las ciudades y las macromanzanas no es porque sean muy grandes y tengan una extensión grandes de territorio lo que hacen es que fragmenta en unidades y cada grupo o cada unidad tiene su parque de tal manera que la gente quiera estar ahí, el problema es cuando centraliza todo aquí en medio y la gente quiere ir aquí en medio no, lo tienes que agrupar en células que permitan coexistir en cada célula y que la gente se sienta cómoda estar ahí.

---

7. ¿Usted cree que volver más atractiva la ciudad haga que la gente deje de usar mucho los aparatos tecnológicos en la calle?

---

Sí por supuesto, ¿por qué usas aparato tecnológico? Lo que estás viendo no te gusta Pues sí, regresando del trabajo en el metro, hace mucho calor no sé porque hace la gente pues deja me meto en mí mismo con la ayuda de la tecnología y me olvidó de lo que está pasando afuera.

---

8. ¿El tema de asistencia virtual permitiría que el peatón reduzca el mirar el celular mientras transita?

---

Depende mucho de cómo lo vaya a buscar por ejemplo Google quería lanzar sus lentes que al final se hicieron un prototipo con Ray Ban, no necesariamente tienes que amarrarte a una pantalla sabes incluso tus asistentes virtuales como Siri o Alexa son comandos de voz que te escucha y te responde el punto es que normalmente obviamente cuando nosotros caminamos usamos la vista más que todos los sentidos y tú puedes caminar mientras estás viendo y escuchando música entonces lo que queremos evitar el peatón Tecnológico esté distraído en la vista al menos como un dispositivo y lo que hacen ciertos asistentes que la mayoría son ahorita de voz, es que te van dictando las direcciones de hecho Google Maps tiene su asistente.

---

9. ¿Cómo la sociedad podría actuar ante la dependencia que aparentemente está trayendo la época?

---

Bueno la dependencia es algo que se tiene que tratar en comunidades o individuos, buscar formas de que la gente puede interactuar utilizando su

---

---

disposición pero interactuar no encerrarse en su dispositivo por ejemplo acá en México una iniciativa no le pegaba mucho y tampoco era el momento donde tú llegas y escaneas un QR y ya te decía que había pasado ahí ya estoy interactuando ya de alguna manera me estoy saliendo de mi burbuja para poder ver qué está pasando allá, Que metas la ruta de no sé por aquí pasaron Los Conquistadores es una manera de sacarle provecho a la dependencia tecnológica para que la gente cambie el enfoque de estar encerrado en los videos de YouTube y pues mejor interactuar con el ambiente de manera tecnológica y él también disfruta lo que tenemos.

---

10. El tema de dependencia a los aparatos tecnológicos y su afectación en la salud, ¿qué tan ciertas son?

---

Claro que si hay estudio que lo confirman, hay hasta una película de Pixar que lo explica se llama Wally eso replica cosas de afectación y para allá vamos de la postura nuestra densidad ósea la papada por ejemplo para allá vamos o sea es un hecho, a los niños por ejemplo van a crecer o están creciendo con desórdenes porque yo está muy temprana edad están siendo expuestos a los dispositivos Eso hace que su cerebro no descansa y que todo el tiempo este alertas por eso los papás modernos le dan a sus hijos el celular para que se entretengan ahí por el día pero lo único que hacen es hacerlos más hiperactivos porque es como si le dieras dulces su cerebro todo el tiempo está así y de eso hay estudios.

---

11. ¿En base a la hiperconectividad cree que el urbanismo debe cambiar?

---

Sí, de hecho, no creo que las iniciativas deben ir enfocadas a reducir más bien tienen que diseñarse para poder conducir de una de una manera que ayude a la gente a socializar e interactuar, pero vas a tener que aprender a vivir con la tecnología, llegó para quedarse no puedes prohibir, mejor ver la manera en la que a través del diseño de los espacios puedas ayudar a que con el que ve a la tecnología como una herramienta para interactuar.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*



**Tabla 26**

*Entrevista a Ing. Miriam Alejandra Carlos Mancilla*

---

**Entrevista transcrita de Miriam Alejandra Carlos Mancilla**

---

<b>Grado de Instrucción:</b>	Doctorado en Ciencias con especialidad en Ingeniería Eléctrica
<b>Fecha:</b>	19/10/2022
<b>Tipo de Entrevista:</b>	Semi estructurada
<b>Modalidad:</b>	Virtual Vía Google Meet
<b>Nacionalidad:</b>	Mexicana

---

1. La investigación tiene como objetivo, exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro, dentro de ello exponer las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo.

---

De la ciudad para los peatones se pueden dar varios sinceramente, las investigaciones que yo he hecho han sido o sea como para redes de sensores que se pueden aplicar en cualquier espacio pueden aplicarse por ejemplo pues ya sea en bosque ciudad de ese edificio Solo que sea lo que buscamos en este caso al implementar las redes de sensores es que cubran un espacio en dónde ese espacio tiene que estar caracterizado por eso les decía de que hay que saber qué tipo de redes tienen Cuál es la cobertura para saber dónde posicionar o para poder crear una infraestructura de redes de sensores que pueda ser aplicada a toda la zona en donde ustedes quieren abarcar en este caso su problema, entonces el aplicarlo a ciudad o aplicarla peatones no tiene vaya no es difícil porque al final de cuentas lo que podríamos hacer también es tomar la localización de las personas ya sea por medio de alguna aplicación o por medio de la misma ubicación o sea del mismo GPS del celular para que al momento de que detecte que se encuentra dentro de esa zona o sea se puedan despegar por ejemplo ciertas notificaciones o ciertos puntos que son los que ustedes queden realizar en ese barrio en específico entonces aquí lo complejo nada más

---

---

es saber cuáles son los puntos clave para poder identificar Qué tipos de sensores necesitan y cómo se van a desplegar Y a partir de eso la aplicación ósea ya es otra cosa si es completamente diferente Pero no es difícil me explico.

---

2. Lo que nos comenta en sus artículos ¿Qué tipo de sensores se aplica en el urbanismo para el uso de peatones?

---

Mira si quieren hacerlo así como algo mucho más sencillo pues puede ser algo con el GPS para que detecte se puede colocar por ejemplo sensores de proximidad que era los que tú decías que era por ejemplo para que cuando yo llegar a una esquina pues le avisara los coches o me avise y entonces ya sepa que me tengo que detener independientemente del semáforo o que si yo picó el botón que se encuentra en la esquina de los postes para que me dejen pasar o sea para que se pueda respetar están esos de proximidad pueden ser por ejemplo de movimiento para detectar el paso en un cruce peatonal para que sea en movimiento de persona su identificación de personas o sea también se les notifique a los coches y ellos puedan tomar alerta desde antes y vienen también distraídos con algo para que puedan tomar las distancias entonces hay varios sensores que se pueden aplicar y de esa lista de sensores pues ustedes puedan decidir Cuáles Sí y cuáles no y sobre eso ya podemos montar infraestructura y podemos generar aplicación O sea ya lo que va hacer cada uno de los sensores y como graduar porque pues obviamente ahí necesitamos tener en cuenta que cada sensor es diferente imagínense que cada sensor habla un idioma distinto entonces Debe de haber un punto medio en donde todos se conecten Y entonces me puedan mandar notificaciones de la misma manera ya sea al usuario o a lo mejor hay que estar conduciendo a otros lugares Entonces tenemos que tener una plataforma o un medio en común en dónde se puedan Traducir todos esos mensajes que me están llegando para que todos hablan un mismo idioma en este caso para las personas

---

3. En el urbanismo ¿qué tipo de iniciativas se están realizando para dar prioridad al peatón?

---

---

Se pusieron cámaras por ejemplo en los lugares o avenidas. Qué son mayormente transitadas entonces por ejemplo por las cámaras ayudan a que esté visualizando sé cómo se encuentra el tráfico en todos los lugares sin embargo por ejemplo en avenidas principales como periféricos en esa avenida en específico ahorita lo que hicieron fue crear un camión te pasara por toda la ruta para que te quitaran todos los existentes por ejemplo y pusieron puentes para que las personas pudieran estar bajando sin necesidad de que tuvieran que estuviera un semáforo porque también una de los objetivos será que la venida fuera más rápida. Entonces se pusieron puentes para que las personas pudieran estar descargando o bajándose sin nada sin embargo perjudicaron otras zonas porque por ejemplo las personas lo que hacen es que el lugar de decir voy a subir al puente para volverme a bajar lo que hacen muchas veces es que se brincan y se pasan corriendo por el periférico entonces eso se si ha creado accidentes porque pues no es problema del conductor. Imagínate tú vas a 80 o vas a 90 km/h y pues ves una persona pasarse y pues a la velocidad que vas a veces pues frenarte pues no, entonces hay lugares en donde si pusieron semáforos para que la gente pudiera pasar pero los puentes están colocados de lado a lado para que las personas puedan bajar hasta los literal hasta las banquetas, entonces si hay como lugares en donde si se agilizo la vialidad pero no otros donde está peor por esto de los semáforos que pusieron. Entonces si hay lugares en donde se están haciendo cosas pero la verdad las cosas que están haciendo no están considerando que también nosotros como peatones a veces son es muy imprudente entonces podemos hacer cosas que no estaban pensadas que si quieren así y también eso pues entorpece todo el tráfico y más en esa Avenida por ejemplo entonces son cositas que la verdad yo digo Ay dios sea como no se les ocurrió hacer algo aquí al respecto con eso pero pues bueno si final de cuentas a las personas para que hagan entender a unos y otros y todos por igual cada quien tiene una opinión distinta no la cuestión aquí por

---

---

ejemplo ese nivel medio en dónde si les des gusto a los a los peatones pero pues también te preocupes por la circulación de la calle.

---

4. En su experiencia ¿Qué tipo de iniciativas ha presidido en el urbanismo para peatones tecnológicos?

---

Hay quienes ponen luces en el piso por ejemplo en las orillas al nivel de la banqueta así de que deja de ver el celular o ya llegaste a este punto el nombre de la calle o sea o pequeñas señalizaciones y si son útiles lo malo es todo tiene todo depende lo malo es que sí acostumbras a que siempre vas a ir así o si esa señalética sale en algún momento pueden llegar a ser perjudiciales para las personas.

---

5. En su experiencia ¿Cree que realmente existe afectación en la salud de la virtualidad?

---

Sí existen como tal afectaciones en la salud de parte de la persona que maneja al menos si hay muchos estudios, entonces si hay complicaciones aquí tendríamos que ver exactamente si en esos puntos críticos en dónde se junta más tráfico Cuáles son los síntomas principales que las personas presentan y cuáles son a lo mejor en las horas pico que son en las horas en las que hay mucho más tráfico o sea esas pequeñas, a lo mejor pueden ser sensaciones sentimientos o algo que puede llegar a sentir las personas porque a partir de las 3 se pueden desatar más cosas.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

---

**Tabla 27**

*Entrevista a Regiane Relva Romano*

---

**Entrevista transcrita de Regiane Relva Romano**

---

<b>Grado de Instrucción:</b>	Doctorado en Tecnología de la Información
<b>Fecha:</b>	10/10/2022
<b>Tipo de Entrevista:</b>	Semi estructurada
<b>Modalidad:</b>	Virtual Vía Google Meet
<b>Nacionalidad:</b>	Brasileña

---

1. La investigación tiene como objetivo, exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro, dentro de ello exponer las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo.

---

Lo que pasa en Brasil es que tenemos una legislación bastante agresiva para conducir con celular en la mano, no está permitido el uso de la tecnología mientras conduce a pesar de eso muchas personas usan el celular entonces existen multas. Lo que pasa es que existen muchas multas por utilizar el celular, entonces no es utilizar en el volante más los coches los carros ahora son como si fuesen smartphones con ruedas porque tiene muchos sensores muchos detectores dentro de los carros, por ejemplo mi carro tiene como 180 sensores como cuando me estoy estacionando me avisa que estoy próximo a llegar también cuando estoy en la vía me avisa que estoy saliendo a la pista y se detiene en el carril, por lo tanto lo que vemos asisten coches más inteligentes que un dispositivo del teléfono dentro del carro, no vamos a conseguir separar las cosas, por ejemplo el carro si estas muy próximo a un carro y está a veces es un error no era un carro puede ser un niño o algo que tengo que desviar más la inteligencia artificial del carro es utilizado de forma incorrecta por tanto hay que perfeccionar todos los dispositivos IOT para tener un tránsito más seguro.

---

2. ¿Queríamos saber el tema de seguridad cómo se puede mantener la seguridad del transeúnte?

---

---

Precisamos el tema de sensores de los carros autónomos que están llegando al mercado tiene sensores incorporados en el carro para entender que está pasando en el alrededor dotado de inteligencia para parar el carro para que la persona no sea atropellada.

---

3. ¿Qué pasa en el caso del peatón hay algo que se implemente en la ciudad para reducir la utilización del celular?

---

En Brasil tenemos cámaras que observan si estas con el teléfono durante la conducción toma una foto y manda una multa para tu casa, este efecto con visión computacional e inteligencia artificial, tenemos muchos casos.

---

4. ¿En el caso del peatón mientras transita con el celular?

---

Aquí también tenemos una ciudad que estudia de dar multa para el peatón que va con el celular en la mano, están estudiando para saber el efecto en ese sentido también

---

5. ¿Desde su experiencia para usted qué sería efectivo para la reducción del uso del celular?

---

Sensores de movimiento que se integran a aplicativos de seguridad dentro del celular y de tal forma que mientras usted está caminando, utilizando el celular no sea posible mostrar información entonces usted tendría que parar leer, responder y después poder andar. Otro ejemplo algunos carros tienen eso, si quisiera utilizar el celular mientras conduce, el dispositivo reconoce que está en movimiento y advierte que deje de usar el celular para poder seguir manejando, sin embargo, si acepta los comandos de voz y de esa manera si puedes continuar con tu ruta.

---

6. ¿Hay una forma en que el peatón reconozca cuando está llegando a un cruce peatonal?

---

Las cámaras pueden ayudar mucho a esto, las cámaras se coloca software de inteligencia artificial que observa el comportamiento de los carros, pasar los semáforos, invadir los cruceros, entonces ponen una multa y así las personas comienzan a preocuparse con la conducción estando alerta.

---

---

7. ¿Los detectores también pueden reconocer el sentido de flujo que toma el peatón?

---

Sí, tú puedes integrar todo a los sensores para que reconozca según la cantidad de personas y pueda tomar decisiones en la semaforización en tiempo real.

---

8. ¿En el urbanismo ha habido un cambio para que el peatón pueda transitar?

---

En China tienen un control de peatones que estaban utilizando el celular y son observados por las cámaras y por esto las personas pierden crédito social y si continúan haciendo eso pierden el derecho de ir y venir. La tecnología puede ayudar a tomar decisiones para saber que está aconteciendo.

---

9. ¿Existe alguna ciudad que ya esté implementando las ciudades inteligentes?

---

Hay un prototipo de ciudad inteligente dentro del campus, todo lo que se desarrolla acá la idea es que se coloque en las ciudades, entonces como ejemplo, este es un poste que puede ser colocado afuera que tiene cámaras control de masa e iluminación, también tenemos sensores de carros para estacionamiento de personas con discapacidad y también se tiene controles de carros de eléctricos , controles de acceso a los carros controlamos todo el campus con tele gestión de iluminación pública, es como un ciudad inteligente humana sostenible, tenemos ciudades que también son replicas.

También tenemos el control de todos los datos parte de medio ambiente, energía agua CO2, sensores la ciudad integrada entorno a los objetivos de desarrollo sostenible.

---

10. ¿En qué se diferencia una ciudad inteligente con una ciudad digital?

---

Muchas personas confunden que una ciudad inteligente es una ciudad digital y no es así, una ciudad inteligente es la que coloca al ciudadano como centro a partir de sus necesidades utilizan o no la inteligencia y la tecnología para desarrollar todo aparte del desenvolvimiento más muchas veces las ciudades son tan pobres que necesitan otros tipos de soluciones antes de colocar todo este tema de tecnologías. Entender que es lo que realmente se necesita y después colocar o no inteligencia encima de esto.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

**Tabla 28**

*Entrevista a Socióloga Magdalena Lemus*

---

**Entrevista transcrita de Magdalena Lemus**

---

<b>Grado de Instrucción:</b>	Doctorado en Ciencias Sociales
<b>Fecha:</b>	06/10/2022
<b>Tipo de Entrevista:</b>	Semi estructurada
<b>Modalidad:</b>	Virtual Vía Google Meet
<b>Nacionalidad:</b>	Argentina

---

1. La investigación tiene como objetivo, exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro, dentro de ello exponer las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo.

---

Desde mi perspectiva trataría de pensar que, si bien se ha acentuado la conectividad en pandemia, tendríamos que sostenerlo con números y no pensarlo como un quiebre, sino como profundización de prácticas que ya venían existiendo y ya hacíamos previo a la pandemia. Si bien obviamente puede haber grupos que con la pandemia empezaron a usar tecnologías que antes no lo hacían, no trataría de pensarlo en algo que solo emerge ahora, sino que los dispositivos ya estaban presentes en la forma en cómo las personas habitábamos las ciudades antes.

---

2. Nos gustaría conocer desde sus experiencias y conocimientos ¿qué ha pasado en su ciudad, sobre el tema de la conectividad?

---

La investigación que ustedes leyeron ya tiene unos cuantos años, fue una política pública que se desarrolló en todo Argentina que se llama “Programa conectar igualdad” que estuvo a cargo del ministerio de educación de la nación junto con los ministerios provinciales e implicaba la provisión de una notebook para estudiantes y docentes de escuelas secundarias públicas y esa política de provisión de tecnología y fueron iniciativas que se llevaron a Chile, Perú,

---



---

Colombia, Uruguay, Brasil, fue en toda la región, y esas tecnologías tuvieron diferentes usos y se fueron moviendo por el espacio, fueron mutando sus prácticas. Yo por como aporte trataría de trabajar una perspectiva donde se pregunten ¿Qué significan esas tecnologías a las personas? ¿Por qué las personas usamos las tecnologías? ¿Qué contextos demandan ese uso? por ejemplo cuestiones laborales, ya que en muchos tipos de trabajo se acrecentaron en la pandemia entonces los dispositivos se volvieron muchos más necesarios para desempeñarse laboralmente, generando el uso de dispositivos de formas mucho más intensivas, más presentes en el tiempo y espacio, que genera que uno esté caminando por la calle y trabajando a la vez, que eran cosas que ya existían antes, pero se profundizaron.

No pensar en la tecnología como algo que le cae a las personas encima y que les imponen una forma de actuar, sino que hay como una apropiación, negociación, prácticas que se imponen más que otras, y pensar en el significado del ¿por qué vamos en el ómnibus yendo al trabajo, yendo a la escuela y buscamos estar conectados, buscamos entretenernos, viendo el Instagram?

No pensar en la relación de las personas y la tecnología de una forma unilateral, no pensar que son las tecnologías que le hacen cosas a las personas, sino como un ida y vuelta, no exento de tensiones.

---

3. Los migrantes digitales y nativos digitales, ¿Usted cree que la importancia que se le está dando a la tecnología nos transforman como sociedad?

---

Yo discuto con el concepto de nativos y de migrantes, es un concepto que fue muy útil en los 2000 cuando se propuso, pero para el contexto latinoamericano 20 años después, no siempre sirve tanto, porque genera una divisoria etaria que no necesariamente explica la práctica y la destreza que tienen las personas y que no necesariamente da cuenta de algo que conocemos mucho en América Latina que son las desigualdades sociales y de clase, entonces una persona de 50 años que hace 30 años trabaja con tecnología y tiene un uso frecuente, intensivo, muy habilidoso, a comparación de una persona de 10 años que no

---

---

tiene acceso a las tecnologías o tiene un uso exclusivamente al entretenimiento, se hace difícil ahí juzgar quién es más nativo y quien es más migrante, por más que uno haya nacido en un contexto de la masificación de las tecnologías y el otro no.

Por lo mismo que les decía antes, trataría de pensar en una relación más sinérgica y no unilateral y también trataría de pensar que hay un momento del capitalismo determinado, un modo de avance de ciertas formas de producir, relacionarse en donde obviamente que ciertas formas de tecnología digitales permiten maximizar ganancias para algunos, pero también permiten una mayor explotación laboral para otros, entonces yo no diría que las tecnologías están cambiando la sociedad, diría que las sociedades todo el tiempo están en proceso de transformación. El proceso de digitalización es uno de los elementos que forman parte de esa transformación. Ni tampoco diría que las redes sociales cambian a los jóvenes, sino que la forma de ser jóvenes en este contexto histórico, en esta parte del mundo, para ciertas clases sociales, implican relacionarse a través de espacios virtuales, que permiten hacer ciertas cosas, condicionan otras, sincronizan ciertas formas de ser o hacer, pero tampoco diría que eso transforma a los jóvenes.

---

4. ¿Qué efecto a la salud cree usted que podría repercutir en las personas?

Me parece muy interesante para estudiar, pero no conozco sobre ese tema, todo tendrías que usarlo como parte del ecosistema, yo como idea pensaría en que nos sirven los conceptos y abra puertas al análisis, porque a veces utilizamos el concepto y no encontramos concepto en la investigación.

---

5. Durante su investigación, los jóvenes a los cuales estudió, así como presentaron aspectos positivos, como habilidades y demás, ¿presentaron conductas negativas ante la tecnología digital?

---

Yo no diría conductas negativas la sociología no va evaluando si está bien o mal lo que hacen las personas, las sociedades existen, hacen cosas.

---

---

Pero si obviamente hay procesos que tienen consecuencias en la vida de las personas, no estamos negando eso porque sería un relativismo extremo, pero la pregunta si esto es negativo o positivo siempre es un para quién, ¿porque por ejemplo en su momento con el programa “Conectar igualdad” muchas veces el discurso de los medios de comunicación era “a los chicos les dieron computadoras para estudiar y las usan para jugar” y eso era algo negativo no? Pero eso no era nada negativo para el proceso de entretenimiento o comunicación, desarrollar destrezas a través del juego, entonces yo no uso esos conceptos de positivo o negativo que parezca que realmente pueda ilustrar algo, porque siempre hay una posición tomada para el que se fija en lo negativo o positivo. Yo puedo decir que a mí me parece interesante que una persona desarrolle actividades, aprendizaje o puedo decir me parece injusto que no todas las personas no tienen acceso a los dispositivos tecnológicos.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

**Tabla 29**

*Banco de preguntas dirigida las personas de la zona de estudio*

---

**ENTREVISTA A PARTICIPANTES CON RESPUESTA DIRECTA**

---

Nombre y Apellido:

---

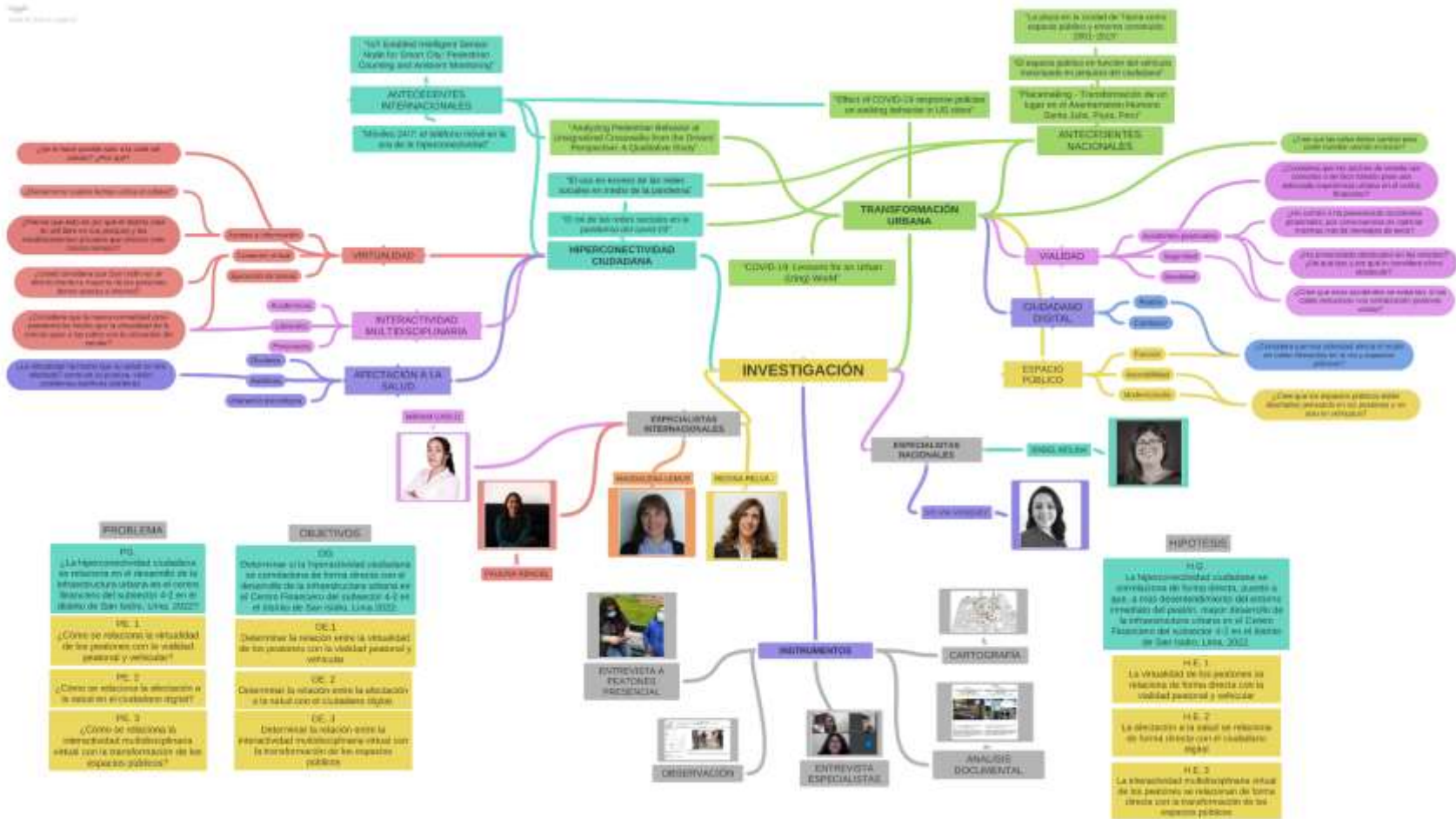
1. ¿Con qué frecuencia visitas el Centro Financiero de San Isidro?
2. ¿Diariamente cuánto tiempo utiliza el celular?
3. ¿Usted considera que San Isidro es un distrito donde la mayoría de las personas tienen acceso a internet?
4. ¿Piensa que esto es por qué el distrito dota de wifi libre en sus parques y los establecimientos privados que ofrecen este mismo servicio?
5. ¿La virtualidad ha hecho que su salud se vea afectada? como en su postura, visión problemas auditivos (sordera).
6. ¿Considera que la nueva normalidad post-pandemia ha hecho que la virtualidad de lo remoto pase a las calles con la utilización del celular?
7. ¿Se le hace posible salir a la calle sin celular? ¿Por qué?
8. ¿Considera que esa actividad afecta el modo en cómo interactúa en la vía y espacios públicos?
9. ¿Ha sufrido o ha presenciado accidentes peatonales, por consecuencia de caminar mientras manda mensajes de texto?
10. ¿Cree que esos accidentes se evitarían, si las calles estuvieran con señalización peatonal visible? (siempre y cuando diga sí a la anterior).
11. ¿Considera que los anchos de vereda son cómodos o de fácil tránsito para una adecuada experiencia urbana en el centro financiero?
12. ¿Ha presenciado obstáculos en las veredas? ¿De qué tipo y por qué lo considera cómo obstáculo?
13. ¿Cree que las calles deben cambiar para poder transitar usando el celular?
14. ¿Cree que los espacios públicos están diseñados pensando en los peatones y no solo en vehículos?

---

*Nota: Banco de preguntas extraído del Coogle, 2022*

Figura 31

Mapa semántico de discusión Coogle



Nota: Elaboración en aplicación web Coogle / <https://coggle.it/diagram/Y3KaD2qS3BdYDGT/t/investigaci%C3%B3n>

**Figura 32**

*Tablas de preguntas del 1 al 6 de la entrevista a participantes*

Participante entrevista presencial	Nombres completos	1. ¿Con qué frecuencia visitas el Centro Financiero de San Isidro?	2. ¿Diariamente cuánto tiempo utiliza el celular?	3. ¿Usted considera que San Isidro es un distrito donde la mayoría de personas tienen acceso a internet?	4. ¿Piensa que esto es por qué el distrito dota de wifi libre en sus parques y los establecimientos privados que ofrecen este mismo servicio?	5. ¿La virtualidad ha hecho que su salud se vea afectada? como en su postura, visión problemas auditivos (sordera)	6. ¿Considera que la nueva normalidad post-pandemia ha hecho que la virtualidad de lo remoto pase a las calles con la utilización del celular?	7. ¿Se le hace posible salir a la calle sin celular?. ¿Por qué?
USUARIO 1	Nicole Delgadillo	Lunes a Viernes por el trabajo	De 4 a 6 horas, por temas de trabajo, es que a veces escriben es tiene que estar coordinando y en pandemia más de 7 horas, solo apagaba para dormir (risas)	Si, las personas tienen poder adquisitivo entonces ya tienen datos ya no es necesario el wifi	Eso podría ser para los visitantes a veces estos turistas que vienen y no tienen el chip. Entonces ya se conecta al wifi en los parques, entonces me parece bien que se conecten. A veces si uso el wifi cuando estoy sin datos, si es que es muy urgente que me comuniquen, si, porque hay establecimientos privados que dan el servicio	Yo empecé a usar la computadora y mi vista empezó a bajar, porque yo era 20 sobre 20 mi vista, no usaba lentes y ahora ya uso lentes, no veo, astigmatismo bartoao, auditivo no mucho aunque me dicen que no debo usar muchos audifonos porque no voy a escuchar ya de más grande, también la postura por estar mucho tiempo en el celular como que me encorvo y eso me hace doler la espalda	Si, ahora a todo el mundo vemos que celular en la mano	No, he regresado por mi celular a casa (risas) incluso cuando ya me encontraba en el paradero por el celular o por los audifonos (risas). Osea se podría decir como una adicción que ya es imposible salir sin el celular.
USUARIO 2	Hector Suarez	Lunes a Viernes por trabajo cerca	Uy no sé, unas 10 horas mínimo hasta la idría que más (risas)	Si, todos o la mayoría debe tener internet en su celular, yo me conecto con mis datos móviles.	Bueno no yo no utilizo pero si hay varios puntos de internet, acá a la vuelta hay un parque de la municipalidad y hay internet.	Sobre todo los dolores de espalda por la postura siempre estoy con el celular o con la computadora en las clases virtuales.	De hecho que si, siempre estamos con el celular en la mano como ahora (risas).	No, siempre estoy con el celular en la mano contestando mensajes llamadas redes sociales tik taka (risas).
USUARIO 3	Maria	Esta zona será de 2 a 3 veces a la semana	Uy casi todo el día por mis labores.	Si, aunque hay lugares donde no entra señal	No tanto de wifi sino en las casa como que se baja la señal	No, lo único que incomodaba es que el trabajo llamaban hasta a media noche	Si, un monto para realizar mis labores	No, por eso siempre estoy con mi celular chanchito
USUARIO 4	Carmen	Es la primera vez que vengo.	Yo trabajo en el celular, al menos desde las 9 a.m hasta las 5 p.m. todo el día estoy conectada, porque me facilita el trabajo	Si, yo diría que todos porque tienen con qué pues (risas)	Quizas, por que les dan esa facilidad, pero no creo que sea el de San Isidro el que se conecta, sino los visitantes	No, felizmente no, como trabajo en el celular, así como me ves que lo persigo (señala a su hijo) y estoy todo el día yendo de aquí para allá ... al mismo tiempo puedo estar en el gimnasio (risas) y estoy trabajando, felizmente no!	Si, ahora ves a todos con su celular	No, yo trabajo desde el celular
USUARIO 5	Gladys	Todos los sábados	Será (piensa) unas 3 hrs. al día, por recreación	Si, o sea en esta época ¿quién no tiene internet?	Es cierto que hay WIFI, pero por ejemplo yo no me conecto e igual tengo internet, porque tengo datos	Si, 100% a mis hijos les ha afectado la vista y la postura en mi hijo mayor	Si, todo es ahora con el teléfono, todo el mundo para pegado con el teléfono	No, ¿cómo voy a salir sin celular? luego ¿cómo me comunico? no hay forma
USUARIO 6	SIN	Casi semanalmente, a veces 2 veces	A veces 5 hrs. por la ocupación de los hijos y la cocina (risas)	Si, ahora todos tienen internet, ya sea en sus casas o en su celular	Ah! si hay WiFi en las tiendas y así, pero no creo que sea por eso nada más.	Por la posición, pero trato de controlar porque son chiquitos todavía, pero a mi hija la vista sí le afecta	Si, ahora en el trabajo piensan que todo el día estas disponible, porque te contactan a cualquier hora, puedo estar comprando cosas y llaman que tengo que mandar un archivo urgente, como conviene trabajar remoto (risas)	No sé si posible, pero la vez que lo dejé fue por que me olvidé y ya ni modo pues, si hubiese tenido el tiempo, si regresaba pero ya estaba sobre la hora

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 33**

*Tablas de preguntas del 1 al 6 de la entrevista a participantes*

Participante entrevista presencial	8. ¿Considera que esa actividad afecta el modo en cómo interactúa en la vía y espacios públicos?	9. ¿Ha sufrido o ha presenciado accidentes peatonales, por consecuencia de caminar mientras manda mensajes de texto?	10. ¿Cree que esos accidentes se evitarían, si las calles estuvieran con señalización peatonal visible? (siempre y cuando diga sí a la anterior)	11. ¿Considera que los anchos de vereda son cómodos o de fácil tránsito para una adecuada experiencia urbana en el centro financiero?	12. ¿Ha presenciado obstáculos en las veredas? ¿De qué tipo y por qué lo considera cómo obstáculo?	13. ¿Cree que las calles deben cambiar para poder transitar usando el celular?	14. ¿Cree que los espacios públicos están diseñados pensando en los peatones y no solo en vehículos?
USUARIO 1	Si porque a veces con el celular no veo, para ser sincera a veces voy mandando mensajes o respondiendo llamadas, a veces solo entro para ver la hora y ya no veo, así varias veces me han robado (risas) por sacar el celular.	Si, un chico que estaba con el celular y justo se chocó con una columna (risas) una vez igual casi me tropiezo (risas).	Y no solo esos accidentes, si no los vehiculares también	No, no está preparado como te comenté hay muchos obstáculos este... la cultura no está preparada.	Si, a veces uno está caminando (piensa) caminando que es libre y ahí parte de la sección de la Vereda que es para que entren los carros al tobus si uno no sabe le pueden hasta chocar porque está distraído en el celular, a veces también los kioscos te quitan la visión o también disminuyen la vereda.	Puede ser no he pensando en eso, para evitar accidentes en la vereda puede ser.	¡No! parece que solo está pensando en los vehículos, en tobus hay una salida de vehículos y pasan a cada rato y uno re enterado cuando pasa por allí.
USUARIO 2	Intento en lo posible siempre estar alerta, puede pasar cualquier accidente mientras camino con el celular.	Si, me he chocado con las bicicletas por usar el celular (risas) y he presenciado varias veces accidentes, uno acá en el cruce de Juan de Arona por CLARO, personas con su cel chocan mientras caminan	Puede ser sobre todo en los cruces, porque casi ni se ve la pintura me imagino que para los ciclistas y los conductores menos se ve pasan a velocidad.	En su mayoría son anchos considerables pero no hay puntos por ejemplo la vereda que está fuera de la municipalidad que el ancho si es reducido, pa cómo cruzan los vehículos en la vereda por el estacionamiento, limitan la circulación y puede generar accidentes, el vehículo está entrando justo cuando uno usa la vereda	Si hay algunos puntos como TAMBO que encontramos elementos como gradas, taches y bancas, podría haber accidentes mientras caminas y también personas con discapacidad podría haber accidentes.	No sé, podría ser (dudoso).	Está pensado para los vehículos, nosotros no tenemos mucho espacio, osea si hay varios puntos considerables donde se puede cambiar tranquilo pero también hay varios como si estuviera diseñado para vehículos
USUARIO 3	No, solo presentí que alguien estaba llegando, corto el celular	No, si se trata de mensajear cuando estoy en la vereda normal pero en el cruce corto la llamada. Las personas están corriendole, cruzan la pista y todavía se amargan con los choferes (indignada)	Pues si, pero sobre todo las personas tienen que estar alertas, ahora caminan sin preocupaciones (indignada)	En algunos casos si, pero otros no, sobre todo en los horarios cuando hay muchas personas en la vereda y queda chico, a veces tienes que ir por la pista por la cantidad de personas que encuentras y algunas frescas que están chateando y desobediendo al paso	Aquí en San Isidro no mucho, en otros distritos si, por ejemplo en el mio hay un montón, no respetan nada	No, en la calle normal, sino el tema de vigilancia aunque sean cámaras de adorno porque roban los celulares	No, aquí, por lo menos en esta zona le dan prioridad al carro, porque la gente viene con su carro pues
USUARIO 4	Si, por ejemplo, a mi me gusta venir al parque, trato de no agarrar el celular, vienen las obras mamás y conversar, pero el celular en verdad quita, quita esa socialización, integración e interacción, para estar así mejor no vengo (risas)	No, no, no, no. No soy de sacar el celular cuando camino en la calle. Miró he visto que se tropiezan, o que cruzan sin mirar, o se chocan con el árbol (risas) o el poste, no miran bien	Si, quizás si, pero es más es la distracción de las personas.	En el trayecto del paradero aquí al parque hubieron tramos que si eran angostos, porque estaban construyendo y está cercano esa parte, no sé si así es todos los días	Las bicicletas, los scooter y las motos mismas	No, yo creo que se deben poner normas claras, es más deberían bajar un poco la intensidad del celular, si estás en la calle caminando	¿Por espacios públicos le refieres a parques? si es así, si están bien diseñados, porque los niños disfrutan con los juegos y así... si hablas de las veredas y eso pues a simple vista parece que si, pero luego vas caminando y la das cuenta que nada el peatón en...
USUARIO 5	Si, o sea parecen zombies	En algún momento si, tuve que hacer así (hace una palmada) para que el chico no se chocara conmigo .	Oye! si aquí si hay señales, eso ya es porque andan distraídos, en otros distritos puede ser, pero ya tienen que ser consciente que estas en la calle, caminando... no en tu casa tirado en tu sofá	Se están poniendo más angostas, le están dando más prioridad al vehículo que al peatón	Mmm (piensa), no, no, más que nada es el descuido, están tan metidos en el teléfono, en WhatsApp o no sé en qué red, que si la distracción es total	¡No! Una linterna, una estúpidez máxima, para mí. Es que creo se estarían haciendo más dependientes, lo que si se necesita es buscar darle más importancia al peatón, brindarle seguridad, porque se le da mucha importancia al carro	La ciudad no está condicionada para el peatón, porque de repente estás, no se en Qaimara, turguizado de gente y están con el celular. No se respeta al peatón acá, ni al ciclista
USUARIO 6	(Risas) si, ahorita mismo mira, cuántos están con su celular ni ven a sus hijos.	Si, he visto, descuidan a los niños, por ejemplo, se chocan con los poste (risas), la distracción, se hundieron el pie en un hueco	Si, quizás, pero si están distraídos con el celular, ni eso van a ver	Si, si	Si, he visto que se han chocado con el poste y dan risa, porque si la verdad que tanto, son señoras adultas tanto es la concentración que no se dan cuenta que la bicicleta está pasando por ahí, se olvidan donde están andando, piensa que están en su casa (risas)	No, no. Los choros se van a actualizar, porque si te encuentras en un distrito inseguro (risas), por la inseguridad, pero en San Isidro si, estaría bien, porque es más seguro, no es como si estuvieras en San Miguel o Callao.	En su mayoría aquí si

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 34**

*Tablas de preguntas del 7 al 12 de la entrevista a participantes*

Participante entrevista presencial	Nombres completos	1. ¿Con qué frecuencia visitas el Centro Financiero de San Isidro?	2. ¿Diariamente cuánto tiempo utiliza el celular?	3. ¿Usted considera que San Isidro es un distrito donde la mayoría de personas tienen acceso a Internet?	4. ¿Pienas que esto es por que el distrito dota de wifi libre en sus parques y los establecimientos privados que ofrecen este mismo servicio?	5. ¿La virtualidad ha hecho que su salud se vea afectada? como en su postura, visión problemas auditivos (sordera)	6. ¿Considera que la nueva normalidad post-pandemia ha hecho que la virtualidad de lo remoto pase a las calles con la utilización del celular?	7. ¿Se le hace posible salir a la calle sin celular?. ¿Por qué?
USUARIO 7	Fredy León	Yo trabajo aquí, en las obras, de Lunes a Sábados.	¡Ahí! en eso estoy mínimo, será pues por mucho yo entro al celular exagerando 2 horas mínimo	Si	Yo diría que mayormente utilizan Wifi porque es sus necesidades, pero entran más por datos.	Al menos durante el tiempo que yo estoy, no he sufrido de eso, tampoco no me excedo ni envío tanto en el celular, ni computadora, porque todas esas cosas, con el tiempo ocasiona un daño	Ahora en eso hay algunos que utilizan el virtual necesariamente y hay otros que no, que se meten como mono. Todo el mundo le veó con el celular, están ahí, ahí, no se desprenden	Si me olvido, me olvidé pues
USUARIO 8	Lorena	Por lo menos 3 veces a la semana, vengo por trabajo	Todo el día, porque trabajo básicamente con el celular, mmm de 8 a 10 hrs	Si, yo pienso que si, por el estatus.	¡Eh! mira mi trabajo es en saga y en riley, yo superviso esas tiendas y si hay internet, pero es malísimo	La vista, por el uso frecuente del celular	Si, porque hay mucho trabajo ahora remoto y no necesariamente es en la casa, yo por ejemplo voy un rato a la oficina y luego estoy en la calle, trabajo en la calle	¡No! (risas), por el trabajo básicamente, ya que tengo que estar conectada
USUARIO 9	Elizabeth	Bueno, por el trabajo, de Lunes a Sábado	De verdad yo soy muy poco de usar el celular, mis hijas usan más el celular. Mmm 2hrs? 3 hrs a 4 hrs será	Si, porque yo sé que hay wifi en el trabajo	Yo sé que mis compañeros se conectan al WIFI del trabajo, yo uso datos	La mano, cuando ... antes ¡ah! porque ahora ya lo dejé, yo sentía que cuando tenías el celular ahí (hace gesto de cargar el celular) me empezó a doler la muñeca. (risas) Y en mis hijas si yo he notado esto (señala sus ojos)	¡Uh! Si para todo ahora es eso, quieres comprar algo y pides por celular, ahora todo es virtual, con el tema de la pandemia y algunos ya que más usan eso en vez de estar yendo de acá para allá	¡Ah! por ejemplo ayer, me olvidé el celular y se siente raro, y eso que no lo uso mucho, pero yo me comunico mucho con mis hijas y no podía, por ejemplo cuando yo llego, llego demasiado tarde, en realidad llego a las 11, entonces ¿cómo me comunico con mi esposo para que me espere?, pero digamos para los chicos, en las tareas, a veces tienen ahí esa información.
USUARIO 10	Kevin (policia)	Estamos ahorita por que es cenito de votación, estoy desde el viernes y estaré sábado, domingo, hasta el Lunes	En el servicio lo uso más sobre todo, para las llamadas, fotos ... mmm 10 horas será	Si, en esta zona si	Claro, tiene Wifi en parques, en establecimientos, Wifi gratis. Yo uso mis datos, porque en la comisaría no hay wifi	A veces en la vista, me cansa ya	Claro, porque ahora todos están ya centrados en las redes.	Si me ha pasado ahí todo el servicio ya tengo que estar sin celular, se siente raro, se ha hecho una herramienta primordial
USUARIO 11	Johao	Por ocasiones	24/7 por trabajo	En teoría si, porque es una zona administrativa	También	Si, sobre todo el tema de la postura de la espalda	Ahí obvio, la gente hasta hace sus tiktoks en la calle	No podría, trabajo con ello
USUARIO 12	Jair Gamara	Antes venía de lunes a viernes, porque trabajaba ahí, ahora ya no vengo mucho	Unas 5 hrs. diarias	Si, porque ahí la gente es de clase media alta y tiene planes controlados	No creo que sea tanto por eso, si no por la calidad de vida	¡Si, claro! Yo he estado en trabajo virtual y el sedentismo ha hecho que me duela la espalda, y la vista, ya ni te digo, audición no sé, no sé si estoy sordo y ni cuenta (risas)	Yo creo que es de antes esa hiperconectividad de la que hablas.	No, yo he regresado por mi celular pero cuando voy a la tienda así, ahí si no importa

Nota: Elaboración propia, 2022.



**Figura 35**

*Tablas de preguntas del 7 al 12 de la entrevista a participantes*

Participante entrevista presencial	8. ¿Considera que esa actividad afecta el modo en cómo interactúa en la vía y espacios públicos?	9. ¿Ha sufrido o ha presenciado accidentes peatonales, por consecuencia de caminar mientras manda mensajes de texto?	10. ¿Cree que esos accidentes se evitarían, si las calles estuvieran con señalización peatonal visible? (siempre y cuando diga sí a la anterior)	11. ¿Considera que los anchos de vereda son cómodos o de fácil tránsito para una adecuada experiencia urbana en el centro financiero?	12. ¿Ha presenciado obstáculos en las veredas? ¿De qué tipo y por qué lo considera cómo obstáculo?	13. ¿Cree que las calles deben cambiar para poder transitar usando el celular?	14. ¿Cree que los espacios públicos están diseñados pensando en los peatones y no solo en vehículos?
USUARIO 7	Si, y muchos, porque estás ahí, se entretienen ahí, no es que no le está viendo, sino que su mente se concentra en otra cosa, entonces es una distracción	Si, ocasionan eso y mucha	Las vías podrían estar señalizadas todo, pero si nosotros mismos no cumplimos la ley, pues es demás que esté señalizado las cosas	Los anchos de vereda creo que están bien, solo que están calzados con cosas	Si, si hay, no se puede decir que no hay, si hay pero no mucho	¿Cambiar las veredas? No creo, pero poner una ley a la gente para que no esté tanto en el celular mientras esté en la calle, puede ser que se minimice	En las dos cosas, yo tendría que pensarlo, porque en los peatones yo debo respetarlo, y los carros también tendrán que respetarlo, en ese sentido creo que falta más organización, porque de estar, están bien las cosas, solo que nosotros no respetamos
USUARIO 8	Si claro	En este distrito no, pero por ejemplo, yo vivo en San Boja y ahí sí he visto casos	No creo que sea eso, sino que uno agarra el celular y se distrae, porque si estoy en el celular y cruzo la calle es mi culpa	Mmm, si	Por aquí si es un poco más seguro caminar	Si, podría ser	Aquí es más pensado en el carro, si vea han implementado algunas cosas para resguardar al peatón, pero de ¿quién? del carro pues
USUARIO 9	Si, ha cambiado un montón, en los jóvenes no más, en la familia igual, tengo que estar gritándoles para que dejen el celular y tengamos un día familiar, los Domingos día de familia, que estamos todos en casa y están en la mesa con el celular ya como que se vuelven dependientes, al menos hay que darnos unas horas, sino están ahí prendidos con el celular, puno tiktok naron	No, no, pero he visto	Mmm yo creo que sí, porque tanto los semáforos y toda esa cosas, yo creo que llenen que están bien	Por aquí si es un poco más seguro caminar, en otros lugares no	No mucho	Sería bueno, porque así ya le sentirías seguro, porque muchas veces por estar con el celular así (hace gesto de caminar como zombie) puede venir un carro y te conflas	Aquí yo veo diferencia, en otros distritos no respetan, si funcionan los semáforos
USUARIO 10	Mmm ... sí, ves en el parque a la gente con celular mayormente, hasta en las comidas también	Claro, he visto bastantes veces acá, sobre todo por Javier Prado, los colectiveros paran con el InDriver y esas cosas, sin querer queriendo se chocan	Claro, muchas veces sí. Por ejemplo en la Av. Arequipa en 28 más o menos, la señalización no es eficiente y ha habido muchos accidentes	No, los kioskos autorizados reducen el ancho de vereda	Si, bastantes, sobre todo los ambulantes que se ponen, eso obstaculiza, reducen el ancho de vía	Claro, porque incluso mucha gente para con su celular distraído, camina nada más, cruza la pista con su celular y ni siquiera se dan cuenta, puede venir un carro y atropellarlo	No, está pensando en el vehículo
USUARIO 11	Si, definitivamente la gente está muy metida en el teléfono, olvidate	No pero casi, si y no, por que muchas veces he caminado distraído por temas de trabajo y llamadas y a veces uno no se da cuenta del lugar en el que caminas y como que te preocupa más que nada ver el teléfono y no el alrededor	Si, obvio	Acá sí creo que no tendría problema	Pistas calle veredas no terminadas ya pues me tropiezo y me caigo	Si sería ideal de repente de manera ordenada	A definitivamente, como te digo va depender mucho del distrito osea lamentablemente, va depender que tan bien están las calles entonces... de acá de repente si puedo caminar unas cuadras y puede que no me caiga pero si voy por otros lados claro que sí
USUARIO 12	Si, o sea la gente ya no se habla, están en el celular, ni se miran	Si, una vez casi me tropiezo, yo no soy de sacar mucho el celular ¿ya? pero ese día por estar diciéndole a mi mamá que guarde su celular, le quité y me puse a verlo yo y ahí casi me caigo, me choqué con un chico	Mmm ... la verdad no, es que no es tema de señalización, es como le dije, cuando estás con el celular no te das cuenta de lo que pasa alrededor	No, porque por ejemplo en el pradero del toftus hay dos kioskos que invaden la vereda y encima que hay como unas gradas, y luego hay como unos postes medianos, no sé su nombre, si vas de 2 lo tienes que separar para pasar por esos	Si, ahorita no más viniendo del metropolitano, por el Toftus hay unas chicas que ofrecen revistas, pero no solo es que están ellas, si no que están con tipo un parante, entonces ponte que yo venga caminando viendo el celular, no las veo y me chooco, o ya no soy yo y es un diego se choca porque no sabe que esas chicas están ahí con su parante	No, más bien hay que regularizar el uso del celular, porque hay muchos delincuentes	Si, están tratando

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 36**

*Tablas de preguntas del 13 al 18 de la entrevista a participantes*

Participante entrevista presencial	Nombres completos	1. ¿Con qué frecuencia visitas el Centro Financiero de San Isidro?	2. ¿Diariamente cuánto tiempo utiliza el celular?	3. ¿Usted considera que San Isidro es un distrito donde la mayoría de personas tienen acceso a internet?	4. ¿Piensa que esto es por qué el distrito dota de wifi libre en sus parques y los establecimientos privados que ofrecen este mismo servicio?	5. ¿La virtualidad ha hecho que su salud se vea afectada? como en su postura, visión problemas auditivos (sordera)	6. ¿Considera que la nueva normalidad post-pandemia ha hecho que la virtualidad de lo remoto pase a las calles con la utilización del celular?	7. ¿Se le hace posible salir a la calle sin celular?. ¿Por qué?
USUARIO 13	Andrea Alfaro	Muy pocas veces solo para entregar documentos trámites o hacer unas compras	Uy!! fácil 4 a 5 horas o hasta más es que dependemos del celular todo el tiempo estamos metidos	Si, claro aunque hay distritos en los que no pasa eso tal vez por señal que sé	Claro si y también por un tema socioeconómico y porque es uno de los distritos que tiene mayor desarrollo económico porque influye ya que otros distritos tienen otras proindades que el wifi	Si si la postura, me duele el cuello tengo un tema con la cervical y me ha crecido la papada (riasa) este estoy utilizando lentes antes no los usaba he tenido buena visión por consecuencia y me duele duele la cabeza por estar frente a la pantalla al celular o la tablet cualquier pantalla, yo me duermo con el telefono osea... yo lo tengo y me tengo que dormir con el telefono	Si claro, sobre todo trabajo desde el celular aunque depende del tipo de trabajo	No, osea lo he intentado pero no porque siento que me están llamando u siento que tengo que revisar un correo importante trabajo con mi telefono, a veces siento que está sonando mi telefono y no está sonando, me da un poquito de ansiedad para serle sincera
USUARIO 14	Angie Zapata	Raras veces, vengo por trabajo a entregar documentos a la municipalidad	Muchas horas uhhh 5 a 6 como 8 a más	Si, porque hay wifi gratis en las plazas y porque las personas tienen mayor acceso por la economía	En los parques y en el bcp y municipalidad, voy regular a la municipalidad y esa zona tiene wifi	Si, la mano se me queda adormecida	Si porque todo el mundo se acostumbró a lo remoto entonces la gente recibe clases de forma remota y mientras está en la calle utiliza los audifonos, entran a las a sus reuniones están con los audifonos y la virtualidad se hace más presente en nuestras vitas	No, me he levantado con las justas y se me olvida tener mi celular en la mano y me he tenido que regresar a casa por el celular
USUARIO 15	George Guzman	Bueno es poco usual solamente para pasar	Uhhh no sé unas 5 horas entre ese tiempo	Yo diria que es un buen lugar para tener wifi, pero yo suelo utilizar mis megas pero si he tenido que utilizar el wifi de los parques	Ehh diria que si pero también tenemos a los vecinos si es que lo requieren es un bien necesario queramos o no.	Si, por el mismo hecho que hago home office el hecho de estar con laptop me causa molestias en la muñeca y también dolor con la office es el contr de trabajar home office	Creo que eso siempre ha existido pero solo que después de la pandemia se ha vuelto más evidente	No, tengo que estar comunicado me he acostumbrado y dependo del móvil, si me olvido he llegado a regresar no es el fin del mundo pero he llegado a regresar por el celular
USUARIO 16	Maria Isabel Sobrados	¡Eh! regularmente ... 1 o 2 veces a la semana por lo menos	Todo el día, todos los días de mi vida, o sea estos días que voy al centro financiero, estoy con el celular todo el día, tengo 2 celulares	¡Eh! yo creo que si, es que la mayoría de personas del centro financiero, son personas que trabajan en empresas vinculadas al centro financiero, bancarias AFP, seguros y casi todas las personas e incluso proveedores, tienen por lo menos internet en su celular	Por ejemplo, los torres de los bancos tienen señal WiFi que pueden compartir su señal con sus clientes, proveedores, sus colaboradores, entonces, difícil que no obtengas una red WiFi gratuita	Si, la postura me complicó un poco, porque en principio yo no tenía el mobiliario que tenía en la oficina, no una cosa grave no? pero un año entero, si me complicó	Yo creo que si, porque, o sea si antes habían personas que no eran quizás tan dependientes al celular, o sea tipo salías de tu oficina y ahí acababas y dejabas el celular y te ibas, creo que incluso ahora esas personas andan mucho más conectadas, porque desde que se comenzó a hacer el trabajo virtual hubo ... o sea el training de usar más el tema del celular o la laptop incrementó por inercia	No y si me olvido regreso a mi casa a recoger mi celular
USUARIO 17	Sean Pierre Torres	¡Eh! muy seguido ... 5 veces a la semana	2 o 3 hrs	Si	Por los privados, no he tenido necesidad o la curiosidad de fijarme si los parques brindan ese servicio	Si, bastante estrés, me dolía la cabeza	En parte, si, porque ya es una necesidad de buscar como una especie de distracción o diversión el tema de estar chequeando el celular en algunas aplicaciones	No, por el trabajo, porque tengo datos e información del trabajo en el celular como respaldo y necesito una cosa u otra, para mi es muy necesario
USUARIO 18	Martin Luque	¡Eh! antes por 7 años iba frecuentemente por el trabajo, ahora en pandemia voy 3 veces a lo mucho a la	Unas 3 hrs	Si	No, o sea yo tengo internet por mis datos, sino si tendría problemas	No, gracias a Dios no, aparte en el trabajo salíamos un rato a comprar como estirar las piernas o distraernos	Yo creo que eso ya estaba de antes, lo que si es que quizás haya hecho que aumente	No, por el trabajo, porque tengo datos e información del trabajo en el celular como respaldo y necesito una cosa u otra, para mi es muy necesario

Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 37**

*Tablas de preguntas del 13 al 18 de la entrevista a participantes*

Participante entrevista presencial	8. ¿Considera que esa actividad afecta el modo en cómo interactúa en la vía y espacios públicos?	9. ¿Ha sufrido o ha presenciado accidentes peatonales, por consecuencia de caminar mientras manda mensajes de texto?	10. ¿Cree que esos accidentes se evitarían, si las calles estuvieran con señalización peatonal visible? (siempre y cuando diga sí a la anterior)	11. ¿Considera que los anchos de vereda son cómodos o de fácil tránsito para una adecuada experiencia urbana en el centro financiero?	12. ¿Ha presenciado obstáculos en las veredas? ¿De qué tipo y por qué lo considera cómo obstáculo?	13. ¿Cree que las calles deben cambiar para poder transitar usando el celular?	14. ¿Cree que los espacios públicos están diseñados pensando en los peatones y no solo en vehículos?
USUARIO 13	Claro si osea, ahora todos están con su teléfono yo misma (risas), todo el mundo está con su teléfono en las redes sociales en chismes	Si, en la ciclovía ponte que tenía que frenar y creo que la persona se confió estaba mirando un toque el teléfono y uf se cayeron	Si, claro pero depende si es que fuera a pie si porque está prohibido tener otra dinámica, van mirando el teléfono y van más lento por ende pues puede pasar un accidente	No, porque mi hermana misma usa silla de ruedas es bien complicado pucha pasar tranquilamente con ella yo prefiero a veces pasar por la pista, en la vereda o es muy angosta o hay obstáculos la misma gente tienes que moverte pues	Si todo postes bancas basura rampas también las vereda en mal estado hasta los mismos puestos de la señora que vende en la esquina justo se pone ahí	Sería muy chévere porque yo habría una inclusión osea no tienes que estar pendiente vas a lograr la autonomía	Si, a veces San Isidro es un poco más para el peatón tiene zonas que todo es para el peatón pero también tiene que ser mitad para el peatón y carro que sea equitativamente
USUARIO 14	Claro porque las personas de rango de 30 años más adelante ya por lo menos tienen un trabajo entonces todo el mundo o la gran mayoría que están trabajando utilizan el celular para comunicarse si por lo menos le llega un correo importante entonces es primordial es esencial el celular	Si, he visto casos por lo menos de chicos que van con el celular la mirada fija en el celular entonces están caminando y pasan por un cruce y no se dan cuenta de un semáforo que está en verde y pasa un carro y casi se los llevan entonces es un peligro	Si, cerca al interbank hay varios cruces que faltan señalización "peligroso"	No, por lo menos discapacitados obviamente no hay recurso suficiente como para poder decir que hay rampas y acceso para los discapacitados, ahora si hablamos de las personas que utilizan el celular en la calle podría decirse que sí que sí es suficiente	Bancas barandas he visto la gente que colocan los afiches en la vereda eso obstaculiza todo	Que respeten las normas de las personas ahora que se llegue a cumplir es difícil, deberían tener iniciativas de campañas como el dar un paso al peatón pero eso está dirigido a los conductores hacia peatón no hay	Normalmente para los vehículos ósea aquí si hay buena señalización hay adoguines para las personas de uso peatonal y bueno en distritos donde no existe señales
USUARIO 15	Si porque pasamos más tiempo concentrados en una pantalla que en nuestro entorno por eso ocurren los accidentes no todo es culpa del conductor	He visto algunas personas que han sufrido accidentes, no me ha pasado a mí por suerte pero si he visto como que el carro frena en seco por culpa de una persona por usar el celular y no prestar atención al semáforo	Si por algo que es muy llamativo algo que haga que tu vista cambie del celular a la calle, ya hemos visto que las líneas blancas no son suficientes osea es un lugar donde puede transitar pero no es algo que te pendiente si el semáforo está en verde o en rojo debería haber algo que advierta	No, hay mucha invasión por parte de los locales y las construcciones que hacen que las veredas se vuelvan muy angostas y de por sí en el tiempo de covid si no estar cerca de alguien era parte del día a día pues se hacía muy difícil con el mismo hecho que hay calles donde las veredas son pequeñas para darle	Si, casi siempre encuentras los vehículos mal estacionados	El problema es que si bien están pensados en los vehículos y peatones el tema son los locales que utilizan el espacio para estacionar sus vehículos incluso los postes están en medio de las veredas	No creo, en su mayoría es para vehículos
USUARIO 16	Yo creo que sí, porque una cosa es caminar viendo tu entorno al 100%, viendo no sé, las plantas, las veredas, las calles, los autos; Y otra cosa es estar 50% mirando al celular o hablando y 50% viendo a tu alrededor ¿no? Yo creo que si lo atenas, porque cuando estas con el celular no necesariamente notas al 100% cosas de tu entorno, no sé, incluso como estas concentrado en el celular puede que pase una persona que chocas y no lo notas por estar más concentrado en el celular	Algunas veces lo que hago es ponerlo en speaker y una vez caminando una vez me cai en rivera navarrete, porque estaba distraída, tampoco es que me cai me saqué el ancho	No fue por eso, fue porque la vereda no tenía mantenimiento, yo por ejemplo ando en tacones a veces las veredas tienen huecos y a veces las veredas no está lisa y ahí me enganché y me cai	Por el lado de Javier Prado, masomeno, porque no son tan anchos, es más una vereda larga, no hay un tratamiento para el peatón	Como le dije el mantenimiento y las raytas de separación que tienen las veredas, luego los carros que invaden la vereda para poder entrar a los estacionamientos	¡Si completamente! o sea lo que siempre dicen "ay pero que no usas el celular mientras estás caminando" o sea si es válido ¿no? pero no siempre se puede, porque el tema laboral es tan demandante algunas veces, que tienes que hacer varias cosas a la vez, estoy yendo a comprar o yendo al banco pero no puedo dejar de hablar con esto o mandando un archivo urgente, creo que si ayudaría, que quizás no sé de algún modo saber que la gente no	¡Eh! creo que mmm (baca) es que justo en esa parte de San Isidro lo último que se hizo fue mmm creo que esos estacionamiento subterráneos algo así, enfocándose más en el tránsito vehicular, se le dió mayor relevancia o mayor espacio al tránsito vehicular e hizo que se redujera el espacio para peatones
USUARIO 17	Si, claro es difícil ir por la calle y no ver a alguien con el celular	No he sufrido, pero si he visto y también me han consentado	No, porque eso depende de cada quien	En San Isidro sí, para mí es super cómodo, siento que hay mucho espacio	No	No, porque yo siento que, es como si me dijeras que la gente debe tener un espacio para que la gente debe tener un espacio para ver su celular mientras camina y para mí eso está	Aquí no, hay más prioridad al automóvil que al peatón
USUARIO 18	Si, claro, si estoy solo, si estoy pendiente del celular, porque tengo que mandar cosas del trabajo y así, pero por ejemplo si estoy con alguien trato de no estar pendiente del celular	Si, me he caído varias veces	Si, claro	No, hay partes que están siendo obstruidas con carros	Si, bancas, columnas, kioskos, que evitan el tránsito libre y a parte reducen las veredas	Si, claro, sería bueno, porque yo no me siento seguro caminando en San Isidro, no por la delincuencia, sino por los obstáculos que te mencioné	No, en San Isidro dan más prioridad al vehículo, ya que la mayoría ahí son trabajadores de bancos y así que menos tiene carro

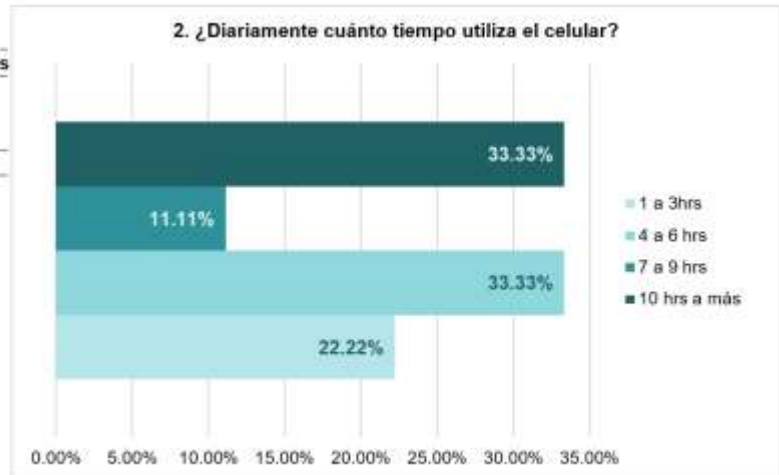
Nota: Elaboración propia, 2022.

**Figura 38**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 2*

2. ¿Diariamente cuánto tiempo utiliza el celular?

TOTAL	1 a 3 hrs	4 a 6 hrs	7 a 9 hrs	10 hrs a más
18	4	6	2	6
100%	22.22%	33.33%	11.11%	33.33%



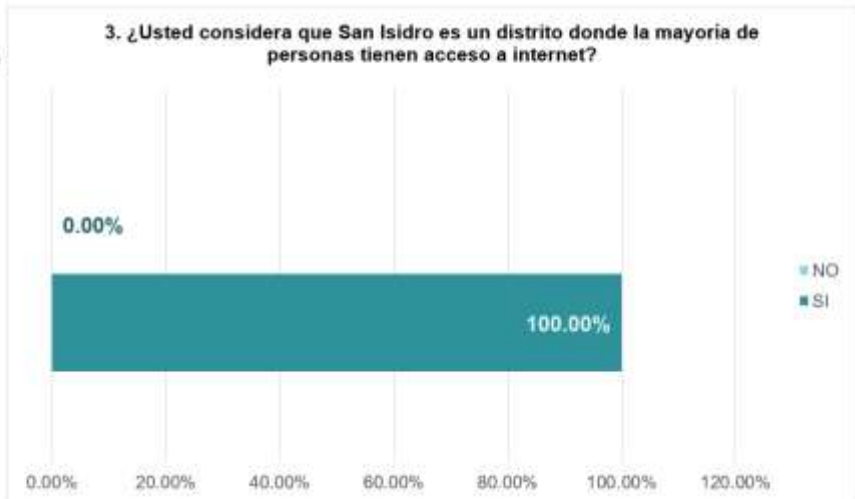
*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 39**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 3*

3. ¿Usted considera que San Isidro es un distrito donde la mayoría de personas tienen acceso a internet?

TOTAL	SI	NO
18	18	0
100%	100.00%	0.00%



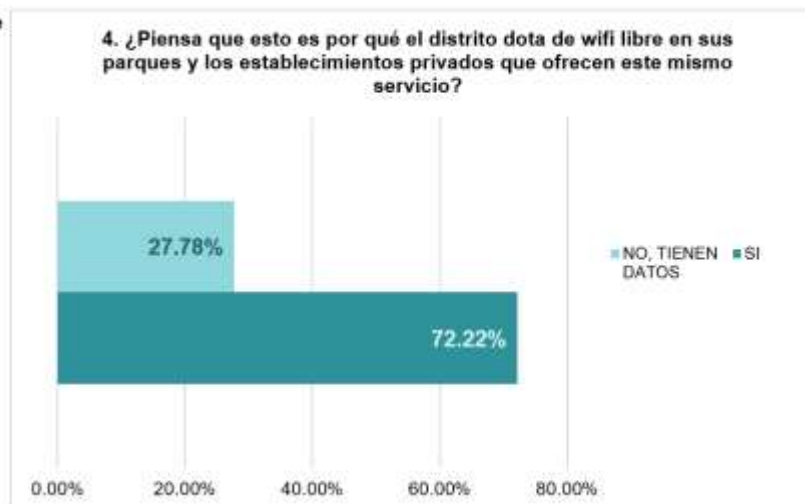
*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 40**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 4*

4. ¿Piensa que esto es por qué el distrito dota de wifi libre en sus parques y los establecimientos privados que ofrecen este mismo servicio?

TOTAL	SI	NO
18	13	5
100%	72.22%	27.78%



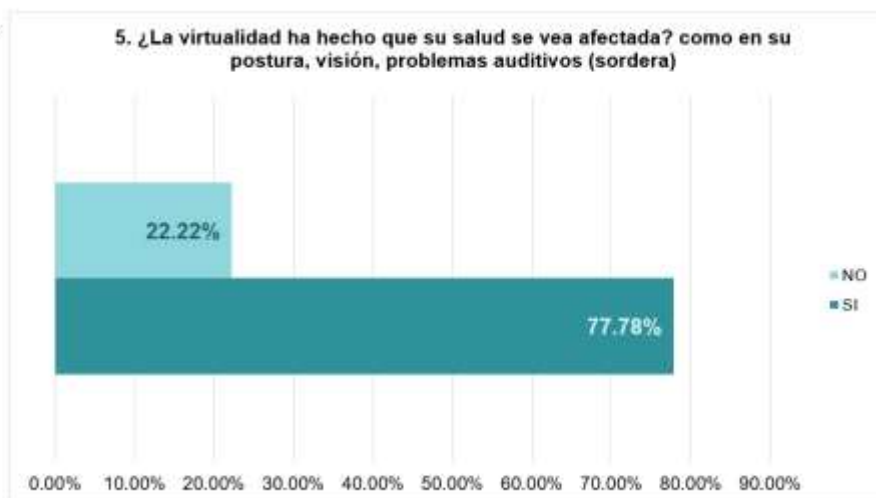
*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 41**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 5*

5. ¿La virtualidad ha hecho que su salud se vea afectada? como en su postura, visión, problemas auditivos (sordera)

TOTAL	SI	NO
18	14	4
100%	77.78%	22.22%



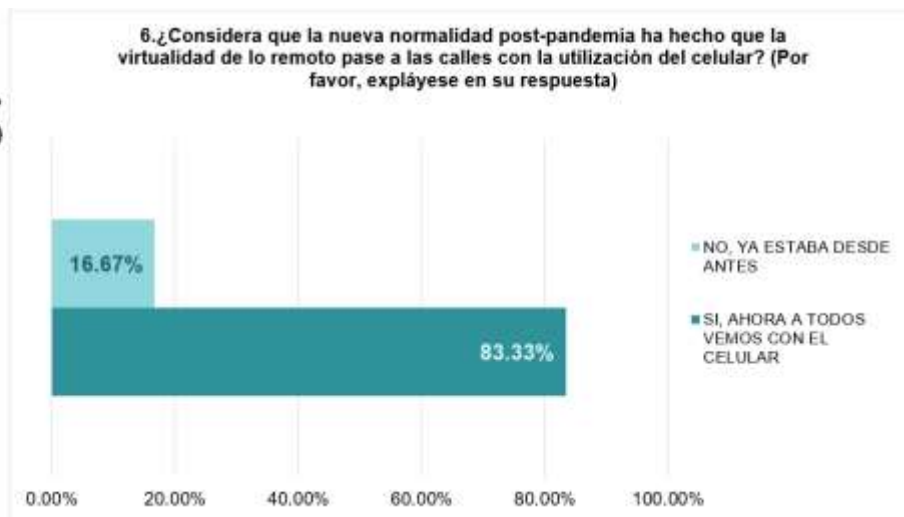
*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 42**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 6*

6. ¿Considera que la nueva normalidad post-pandemia ha hecho que la virtualidad de lo remoto pase a las calles con la utilización del celular? (Por favor, expláyese en su respuesta)

TOTAL	SI	NO
18	15	3
100%	83.33%	16.67%



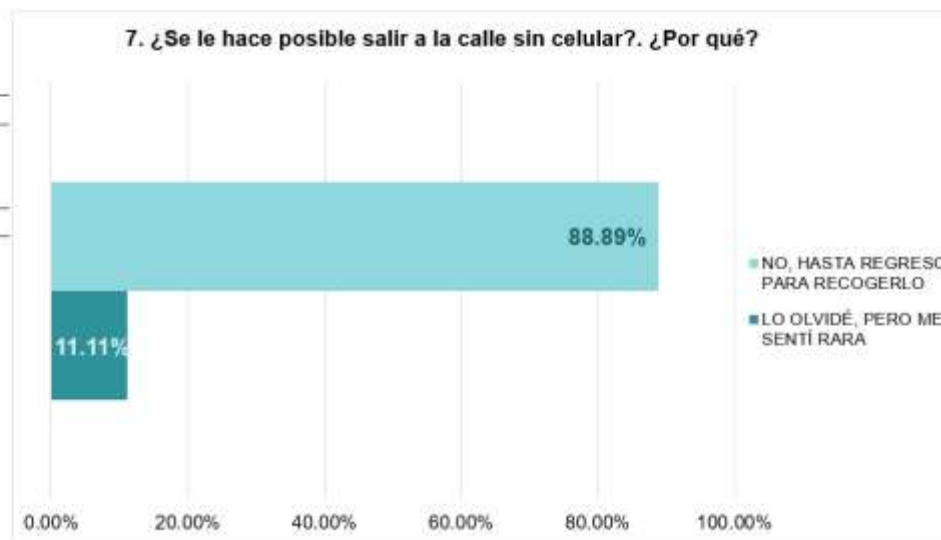
*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 43**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 7*

7. ¿Se le hace posible salir a la calle sin celular?. ¿Por qué?

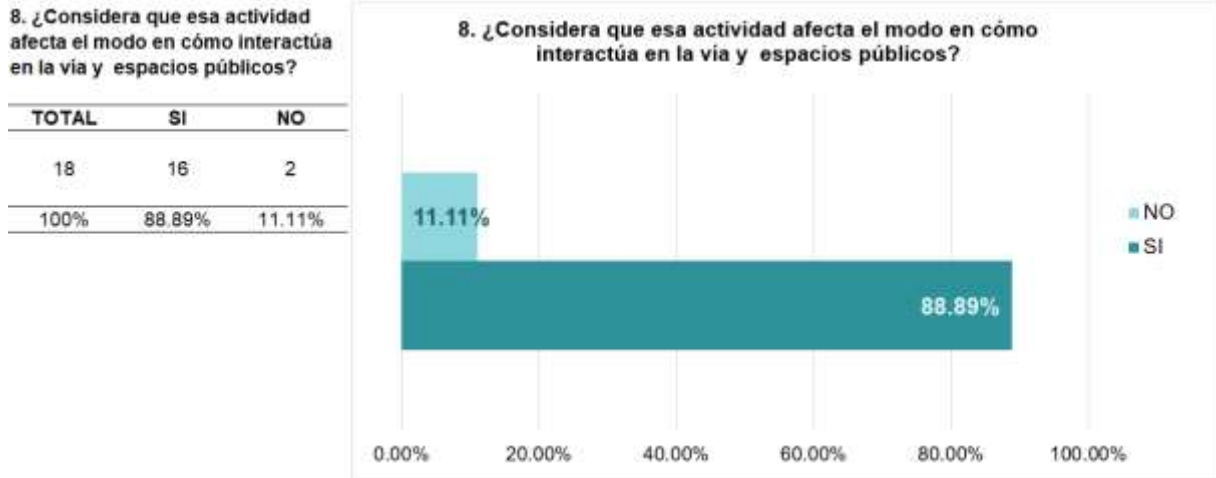
TOTAL	SI	NO
18	2	16
100%	11.11%	88.89%



*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 44**

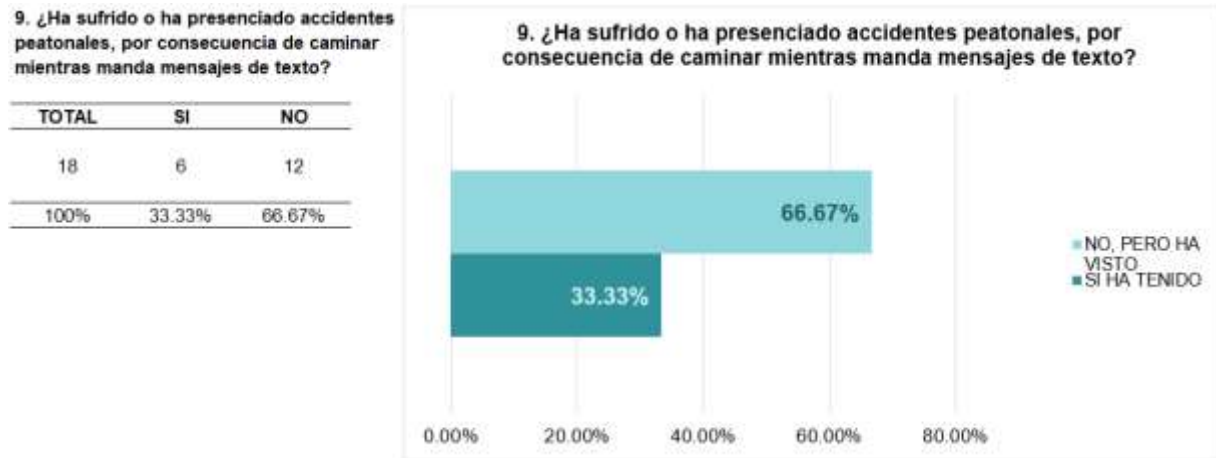
*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 8*



*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 45**

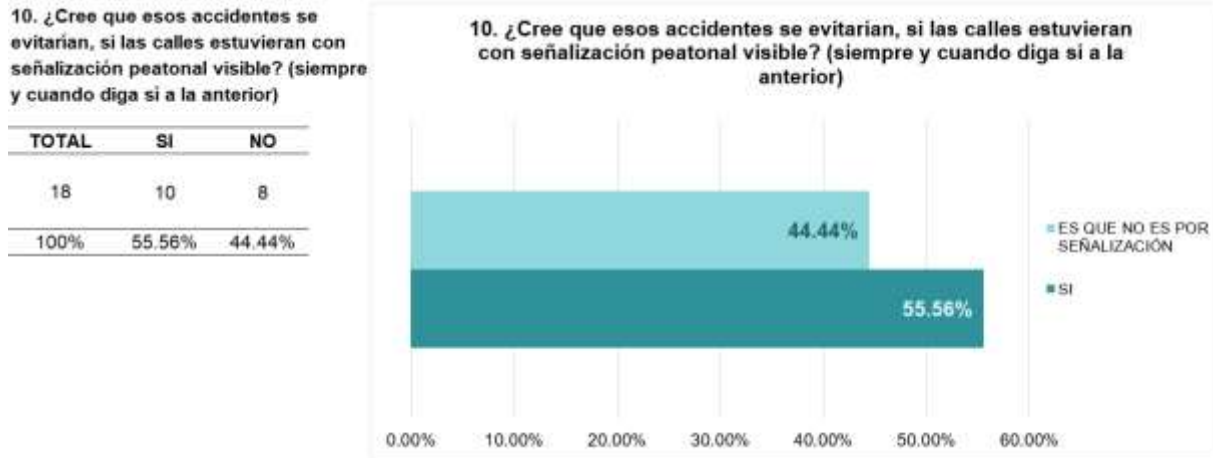
*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 9*



*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 46**

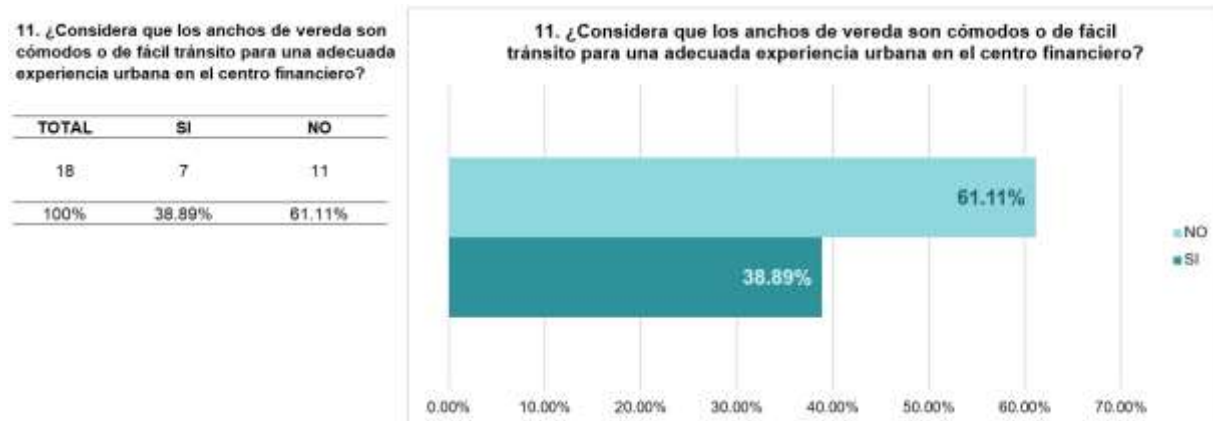
*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 10*



*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 47**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 11*



*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*



**Figura 48**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 12*

12. ¿Ha presenciado obstáculos en las veredas? ¿De qué tipo y por qué lo considera cómo obstáculo?

TOTAL	SI	NO
18	13	5
100%	72.22%	27.78%



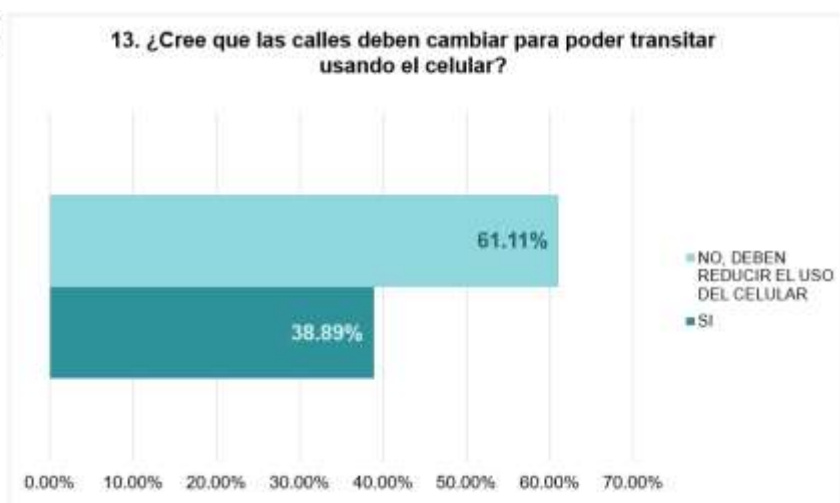
*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 49**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 13*

13. ¿Cree que las calles deben cambiar para poder transitar usando el celular?

TOTAL	SI	NO
18	7	11
100%	38.89%	61.11%



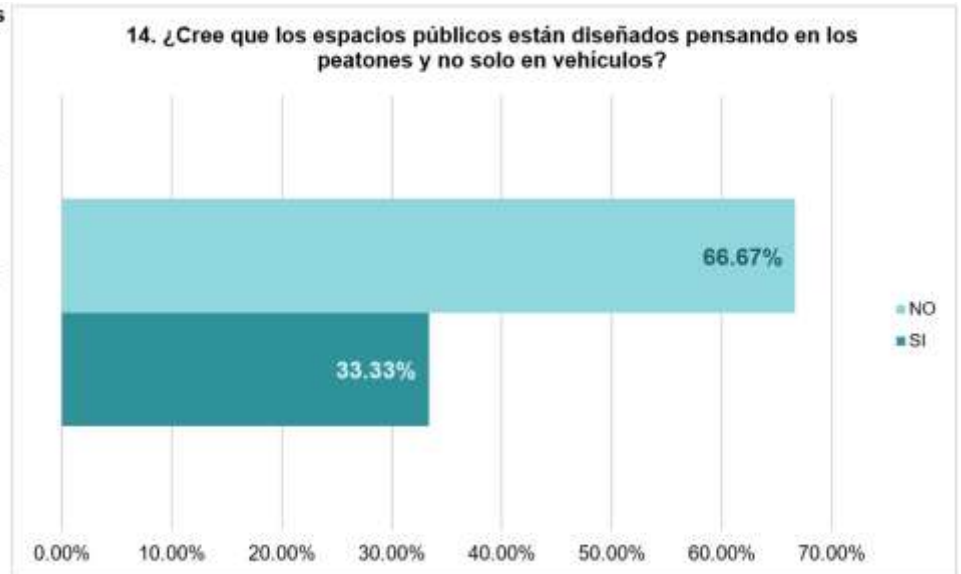
*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Figura 50**

*Gráfico de porcentajes de respuesta de la entrevista – pregunta 14*

14. ¿Cree que los espacios públicos están diseñados pensando en los peatones y no solo en vehículos?

TOTAL	SI	NO
18	6	12
100%	33.33%	66.67%



*Nota: Elaboración propia en el programa Excel. 2022.*

**Tabla 30**

*Objetivo General – Pregunta 8 – Interpretación de preguntas abiertas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo General</b>	
Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro.	
<b>Pregunta 8</b>	
¿Considera que esa actividad afecta el modo en cómo interactúa en la vía y espacios públicos?	
<b>Interpretación de respuestas</b>	
El 88.89% que representan a 16 usuarios de 18 usuarios que se entrevistaron, coincidieron en que la conectividad masiva en la que conviven actualmente, afecta al modo como interactúan con el entorno inmediato, porque el hecho de transitar mientras interactúan virtualmente, genera que no estén atentos a lo que está	

sucedendo en su entorno, están físicamente en el lugar pero su mente no, porque están sumergidos en los contenidos digitales, parecen zombies y hasta hace que se pierda la interacción social, la integración, mientras que el 11.11% que representan a dos personas, respondió un no, porque ellos tratan de no usar mucho el celular en las calles, para estar atentos y evitar accidentes.

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

### **Tabla 31**

*Objetivo General – Pregunta 2 – Interpretación de preguntas abiertas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo General</b>	
Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro.	
<b>Pregunta 2</b>	
¿Diariamente cuánto tiempo utiliza el celular?	
<b>Interpretación de respuestas</b>	
El 33.33% de las personas entrevistadas que representan a seis usuarios, denotaron una demanda del uso de dispositivos móviles durante un rango de 10 horas a más durante el día, otro porcentaje de conectividad al celular se denotó en seis usuarios que mencionaron pasan conectados entre 4 a 6 horas diarias, alegando que era por trabajo y esparcimiento.	

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

### **Tabla 32**

*Objetivo General – Pregunta 6 – Interpretación de preguntas abiertas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo General</b>	

---

Determinar si la hiperconectividad ciudadana se correlaciona de forma directa con el desarrollo de la infraestructura urbana en el Centro Financiero del subsector 4-2 en el distrito de San Isidro.

---

### **Pregunta 6**

---

¿Considera que la nueva normalidad post pandemia ha hecho que la virtualidad de lo remoto pase a las calles con la utilización del celular? (Por favor, expláyese en su respuesta).

---

### **Interpretación de respuestas**

---

El 83.33% que representan a 15 usuarios, concuerdan en que la pandemia de la COVID-19 nos ha acostumbrado a la virtualidad y ha exigido que la mayoría de actividades se vuelva virtual o digital, por eso ahora vemos a todos con el celular en las calles mencionan, porque si quieres comprar, es virtual, si quieres pagar cosas, es virtual, hasta el trabajo se volvió virtual y eso llevó a la disponibilidad inmediata de las personas con sus centros laborales, mencionan que mientras están realizando sus actividades urbanas cotidianas van mandando mensajes de trabajo o archivos importantes, hasta los tiktoks ya se hacen en las calles, el otro 16.67%, que son tres usuarios mencionan que esa virtualidad ya estaba desde antes de la pandemia, lo único que ha pasado es que ha aumentado la conectividad y se ha hecho evidente, porque quizás antes solo usabas el celular para redes sociales, en cambio ahora ya no solo es para esa actividad.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

---

### **Tabla 33**

*Objetivo Especifico 1 – Pregunta 9 – Interpretación de preguntas*

---

#### **Categoría**

---

Hiperconectividad ciudadana

Transformación urbana

---

#### **Objetivo Específico 1**

---

Determinar la relación entre la virtualidad de los peatones con la vialidad peatonal y vehicular.

---

#### **Pregunta 9**

---

---

¿Ha sufrido o ha presenciado accidentes peatonales, por consecuencia de caminar mientras manda mensajes de texto?

---

**Interpretación de respuestas**

---

De los participantes entrevistados el 33.33% que representan a seis usuarios, inciden en los accidentes peatonales, a causa de transitar mientras utilizan el dispositivo móvil, comentaron que se chocaron con obstáculos en la vía pública o se tropezaron por no estar atentos, o muchas veces no son ellos los que originaron el accidente, sino que otros se chocaron con ellos, el 66.67% indicó que no han sufrido accidentes, pero si han presenciado o les han contado, y entre risas al recordar lo sucedido comentaban que los accidentes eran originados por la distracción de la persona, ante la concentración que le prestan al celular.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

---

**Tabla 34**

*Objetivo Específico 1 – Pregunta 3 – Interpretación de preguntas*

---

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana

---

**Objetivo Específico 1**

---

Determinar la relación entre la virtualidad de los peatones con la vialidad peatonal y vehicular.

---

**Pregunta 3**

---

¿Usted considera que San Isidro es un distrito donde la mayoría de las personas tienen acceso a internet?

---

**Interpretación de respuestas**

---

El 100% de las personas entrevistadas que representan a 18 usuarios, concuerdan en que las personas de San Isidro si cuentan con el acceso a internet, describieron que, por el factor económico, ya que los residentes de San Isidro tienen un nivel económico alto y estable, sobre todo en la zona de

---

---

estudio ya que es zona bancaria y los trabajadores de la zona tienen sueldo fijo.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

### **Tabla 35**

*Objetivo Específico 1 – Pregunta 4 – Interpretación de preguntas*

---

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana

---

**Objetivo Específico 1**

---

Determinar la relación entre la virtualidad de los peatones con la vialidad peatonal y vehicular.

---

**Pregunta 4**

---

¿Piensa que esto es por qué el distrito dota de wifi libre en sus parques y los establecimientos privados que ofrecen este mismo servicio?

---

**Interpretación de respuestas**

---

El 72.22% de las personas entrevistadas que representan a 13 usuarios, concuerdan en que esa conectividad masiva que se ve en San Isidro es gracias a que el distrito dota de INTERNET libre a sus espacios públicos, el 27.78% difiere con esa idea, puesto que ellos atribuyen que las personas que transitan en el centro financiero están conectadas a INTERNET por el servicio de datos que contratan.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

**Tabla 36***Objetivo Específico 1 – Pregunta 12 – Interpretación de preguntas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo Específico 1</b>	
Determinar la relación entre la virtualidad de los peatones con la vialidad peatonal y vehicular.	
<b>Pregunta 12</b>	
¿Ha sufrido o ha presenciado accidentes peatonales? ¿De qué tipo y por qué lo considera como obstáculo?	
<b>Interpretación de respuestas</b>	
El 72.22% de las personas entrevistadas que representan a 13 usuarios, inciden en que en el trayecto por donde transitan han encontrado obstáculos en la vereda como postes, quioscos que además le quita el ancho de vereda, columnas de edificios, vehículos, etc. también consideraron como obstáculo a las veredas y pistas en mal estado y personas que se ponen con estantes en la vía, para el 27.78% el centro financiero se les hace cómodo y seguro para el tránsito peatonal.	
<i>Nota: Elaboración propia, 2022.</i>	

**Tabla 37***Objetivo Específico 2 – Pregunta 5 – Interpretación de preguntas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo Específico 2</b>	
Determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital	
<b>Pregunta 5</b>	
¿La virtualidad ha hecho que su salud se vea afectada? como en su postura, visión, problemas auditivos (sordera)	

---

**Interpretación de respuestas**

---

El 77.78% de las personas entrevistadas que representan a 14 usuarios, concuerdan en que su salud se ha visto afectada por la virtualidad de la pandemia de la COVID-19, presentando dolencias físicas como dolor lumbar y dorsal, tendinitis de muñeca, defectos en la visión; y afectaciones en su salud mental, presentado estrés y el 22.22% no han presentado afectaciones, porque regularizaron el tiempo del uso de sus dispositivos digitales, puesto que no laboran con ellos o porque eran conscientes de las consecuencias que estas pueden tener sobre ellos.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*

**Tabla 38**

*Objetivo Específico 2 – Pregunta 2 – Interpretación de preguntas*

---

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana

---

**Objetivo Específico 2**

---

Determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital

---

**Pregunta 2**

---

¿Diariamente cuánto tiempo utiliza el celular?

---

**Interpretación de respuestas**

---

El 33.33% de las personas entrevistadas que representan a seis usuarios, denotaron una dependencia al celular, porque comentaron que usan el celular de 10 horas a más durante el día, otro porcentaje de conectividad al celular se denotó en seis usuarios que mencionaron pasan conectados entre 4 a 6 horas diarias, alegando que era por trabajo y esparcimiento.

---

*Nota: Elaboración propia, 2022.*



**Tabla 39***Objetivo Específico 2 – Pregunta 7 – Interpretación de preguntas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo Específico 2</b>	
Determinar la relación entre la afectación a la salud con el ciudadano digital	
<b>Pregunta 7</b>	
¿Se le hace posible salir a la calle sin celular? ¿Por qué?	
<b>Interpretación de respuestas</b>	
<p>El 88.89% de las personas entrevistadas que representan a 16 usuarios, coincidieron que se les hace imposible salir de sus casas sin su celular, alegando que era su herramienta de trabajo e incluso uno mencionó que tenía dos celulares, también dijeron que era el medio de comunicación con su familia. Concordaron en que el dispositivo móvil se les había hecho una herramienta indispensable, que han regresado a sus casas porque se olvidaron ahí el celular. 2 personas que representan el 11.11% restante, comentaron que no regresaron a sus casas por el celular, pero el día que lo olvidaron se sintieron raros y no pudieron realizar sus actividades con normalidad.</p>	
<i>Nota: Elaboración propia, 2022.</i>	

**Tabla 40***Objetivo Específico 3 – Pregunta 14 – Interpretación de preguntas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo Específico 3</b>	
Determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos.	
<b>Pregunta 14</b>	

---

¿Considera que los anchos de vereda son cómodos o de fácil tránsito para una adecuada experiencia urbana en el centro financiero?

---

**Interpretación de respuestas**

---

El 66.67% de las personas entrevistadas que representan a 12 usuarios, está disconforme con los espacios públicos, ya que consideran que están diseñados pensados en los carros, a causa de los obstáculos encontrados y el dimensionamiento de veredas, mientras que el 33.33% restante menciona que en el Centro financiero si hay seguridad para el peatón, puesto que hay calles completamente peatonalizadas.

---

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Tabla 41**

*Objetivo Especifico 3 – Pregunta 11 – Interpretación de preguntas*

---

**Categoría**

---

Hiperconectividad ciudadana

Transformación urbana

---

**Objetivo Específico 3**

---

Determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos.

---

**Pregunta 11**

---

¿Considera que los anchos de vereda son cómodos o de fácil tránsito para una adecuada experiencia urbana en el centro financiero?

---

**Interpretación de respuestas**

---

El 66.11% de las personas entrevistadas que representan a 11 usuarios, coincidieron en la disconformidad con los espacios públicos ya que consideran que están diseñados pensados en los carros, a causa de los obstáculos encontrados que han sido colocados para protegerlos del vehículo que por entrar a estacionamientos invade la vereda y reducen el dimensionamiento de veredas, los 44.44% restantes, están conformes y mencionan que se las calles de San Isidro eran muy cómodas y seguras.

---

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Tabla 42***Objetivo Especifico 3 – Pregunta 10 – Interpretación de preguntas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo Específico 3</b>	
Determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos.	
<b>Pregunta 11</b>	
¿Cree que esos accidentes se evitarían, si las calles estuvieran con señalización peatonal visible?	
<b>Interpretación de respuestas</b>	
El 55.56% de las personas entrevistadas que representan a 10 usuarios, coincidieron en la disconformidad con los espacios públicos ya que consideran que están diseñados pensados en los carros, a causa de los obstáculos encontrados que han sido colocados para protegerlos del vehículo que por entrar a estacionamientos invade la vereda y reducen el dimensionamiento de veredas, los 44.44% restantes, están conformes y mencionan que se las calles san isidro se les hacen muy cómodo y seguras.	
<i>Nota: Elaboración propia, 2022.</i>	

**Tabla 43***Objetivo Especifico 3 – Pregunta 13 – Interpretación de preguntas*

<b>Categoría</b>	
Hiperconectividad ciudadana	Transformación urbana
<b>Objetivo Específico 3</b>	
Determinar la relación entre la interactividad multidisciplinaria con la transformación de los espacios públicos.	
<b>Pregunta 13</b>	
¿Cree que las calles deben cambiar para poder transitar usando el celular?	

---

### Interpretación de respuestas

---

El 39.98% de las personas entrevistadas que representan a siete usuarios, coincidieron en que las calles deberían cambiar para poder transitar mientras utilizan sus aparatos digitales, para así se sentirse más seguros de no sufrir accidentes porque mientras vas transitando e interactuando de manera virtual a través de un dispositivo móvil no te das cuenta de lo que pasa al rededor y pareces un zombie, ante esto el 61.11% de entrevistados mencionó que deberían regularizar el uso del dispositivo móvil en las calles o implementar leyes.

---

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

**Tabla 44**

*Especialistas nacionales e internacionales*

	<b>Nombre</b>	<b>Nacionalidad</b>	<b>Profesión</b>	<b>Especialidad</b>
<b>Nacionales</b>	Isabel Molina Vilca	Peruana	Arquitecta	Magister en Accesibilidad para Smart City
	Sylvia Vásquez Sánchez	Peruana	Arquitecta	Maestría en Revitalización Urbana
<b>Internacionales</b>	Paulina Rangel Heras	Mexicana	Ing. Industrial	Maestra en Ciencias en Desarrollo Sostenible
	Miriam Carlos Mancilla	Mexicana	Licenciada en Informática	Doctora en Ciencias con especialidad en Ingeniería Eléctrica en el área de Ciencias Computacionales
	Regiane Relva Romano	Brasileña	Ingeniera	Doctora en tecnología de la información
	Magdalena Lemus	Argentina	Licenciada en Sociología	Doctora en Ciencias Sociales

*Nota:* Elaboración propia, 2022.

## Figura 51

### Validación de la especialista Paulina Rangel Heras

#### 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
Paulina Saraf Rangel Heras	Ingeniera Industrial con Maestría en Ciencias en Desarrollo Sostenible	Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey / Tecmilenio	Entrevista a Población	Carolina Cobeñas Villafuerte Yandi Quispe Barrientos
<b>Título:</b>				
La hiperconectividad ciudadana y la transformación urbana en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.				

##### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Indicador	Criterio	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40%	Buena 41 – 60%	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado					X
2. Objetividad	Está 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 $850 \times 0.20 = 17.0$ Es factible su aplicación.

Ciudad de México, 21 de octubre de 2022			+525545660209
<b>Lugar y Fecha</b>	<b>DNI</b>	<b>Firma del Experto</b>	<b>Teléfono</b>

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 52

Validación de la especialista Miriam Alejandra Carlos Mancilla

### 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
Miriam Alejandra Carlos Mancilla	Ingeniería Eléctrica con Doctorado en Ciencias en el área de ciencias computacionales	Profesora Investigadora Universidad del Valle de México	Entrevista a Población	Carolina Cobeñas Villafuerte Yandi Quispe Barrientos
<b>Título:</b> <b>La hiperconectividad ciudadana y la transformación urbana en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.</b>				

#### 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	Está 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 [ ]

Aplicable después de corregir [ x ]

No aplicable [ ]

#### IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN $850 \times 0.20 = 17.0$ Es factible su aplicación.

Lima, 19 de octubre de 2022			
<b>Lugar y Fecha</b>	<b>DNI</b>	<b>Firma del Experto</b>	<b>Teléfono</b>

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 53**

*Validación de la especialista Isabel Cristina Molina Vilca*

**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
Mgtr. Isabel Cristina Molina Vilca	Magister en Accesibilidad para Smart City	Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad	Entrevista a Población	Carolina Cobeñas Villafuerte Yandi Quispe Barrientos
<b>Título:</b>				
<b>La hiperconectividad ciudadana y la transformación urbana en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.</b>				

**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	Está 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 850 X 0.20 = 17.0 Es factible su aplicación.**

Lima, 18 de octubre de 2022	47435986		996469253
<b>Lugar y Fecha</b>	<b>DNI</b>	<b>Firma del Experto</b>	<b>Teléfono</b>

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 54**

*Validación de la especialista Sylvia Vásquez Sánchez*

**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. Sylvia Vásquez Sánchez	Maestría en Revitalización Urbana	Universidad César Vallejo	Entrevista a Población	Carolina Cobeñas Villafuerte Yandi Quispe Barrientos
<b>Título:</b> <b>La hiperconectividad ciudadana y la transformación urbana en el distrito de San Isidro, Lima, 2022.</b>				

**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 [ ]

Aplicable después de corregir [ X ]

No aplicable [ ]

**IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN  $850 \times 0.20 = 17.0$  Es factible su aplicación.**

Lima, 04 de octubre de 2022	07264541		997895055
<b>Lugar y Fecha</b>	<b>DNI</b>	<b>Firma del Experto</b>	<b>Teléfono</b>

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.



**Tabla 45***Validez de las entrevistas según el juicio de expertos*

Indicador	Criterio	Expertos			
		Paulina Rangel Heras	Miriam Carlos Mancilla	Isabel Molina Vilca	Sylvia Vásquez Sánchez
Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado	100%	80%	80%	80%
Objetividad	Esta expresado en conductas observables	100%	80%	80%	80%
Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología	100%	80%	80%	80%
Organización	Existe una organización lógica en la presentación de los ítems	100%	100%	80%	40%
Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y claridad	100%	80%	80%	60%
Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias	100%	80%	80%	40%
Consistencia	Basado en aspectos teórico-científicos	100%	80%	80%	40%
Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones	100%	80%	80%	40%
Metodología	La técnica de instrumento responde al pronóstico del diagnóstico	100%	100%	60%	40%
Pertinencia	Es asertivo y funcional.	100%	80%	80%	60%
<b>Totales</b>		<b>100%</b>	<b>84%</b>	<b>78%</b>	<b>64%</b>
<b>Promedio de validez:</b>		<b>82%</b>			

*Fuente:* Instrumentos de opinión de expertos

## Figura 55

Consentimiento informado de especialista Isabel Cristina Molina Vilca

### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Isabel Cristina Molina Vilca magister en Accesibilidad para Smart City, declaro que he sido informada e invitada a participar como especialista en la investigación titulada "LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022" para el desarrollo de esta investigación científica.

Entiendo que este estudio busca exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro ante el urbanismo, que según la hipótesis se vería obligado a cambiar, para resguardar la seguridad del peatón tecnológico, dentro de ello exponiendo las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo y sé que mi participación se llevará a cabo por una reunión virtual de google meet a través del enlace: <http://meet.google.com/pub-ygqr-iga>, el día lunes 10 de octubre de 2022 a las 22:00 hrs. de Perú y será una entrevista de 30 minutos aproximadamente. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial, en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación. También, tengo el conocimiento que este estudio beneficiará al mundo académico y a la sociedad en su conjunto.

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

Lima, 10 de octubre de 2022



**Isabel Cristina Molina Vilca**  
Magister en Accesibilidad para Smart City

## Figura 56

Consentimiento informado de especialista *Sylvia Vásquez Sánchez*

### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Sylvia Vásquez Sánchez Arquitecta y Urbanista con Maestría en Revitalización Urbana, declaro que he sido informada e invitada a participar como especialista en la investigación titulada "LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022" para el desarrollo de esta investigación científica.

Entiendo que este estudio busca exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro ante el urbanismo, que según la hipótesis se vería obligado a cambiar, para resguardar la seguridad del peatón tecnológico, dentro de ello exponiendo las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo y sé que mi participación se llevará a cabo por una sala zoom a través del enlace: <https://us05web.zoom.us/j/86386013901?pwd=QldSUldXbXluLzY0eHV4SINCru1QZz09> el día martes 04 de octubre de 2022 a las 7:00 p.m. y será una entrevista de 30 minutos aproximadamente. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial, en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación. También, tengo el conocimiento que este estudio beneficiará al mundo académico y a la sociedad en su conjunto.

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

Lima, 04 de octubre de 2022



**Sylvia Vásquez Sánchez**  
Arquitecta y Urbanista con Maestría en Revitalización Urbana

## Figura 57

*Consentimiento informado de especialista Paulina Rangel Heras*

### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Paulina Sarai Rangel Heras Maestra en Ciencias en Desarrollo Sostenible, declaro que he sido informada e invitada a participar como especialista en la investigación titulada "LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022" para el desarrollo de esta investigación científica.

Entiendo que este estudio busca exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro ante el urbanismo, que según la hipótesis se vería obligado a cambiar, para resguardar la seguridad del peatón tecnológico, dentro de ello exponiendo las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo y sé que mi participación se llevará a cabo por una reunión virtual de google meet a través del enlace: <https://meet.google.com/kve-zvvu-fmr>, el día martes 06 de octubre de 2022 a las 20:00 hrs. de México y será una entrevista de 30 minutos aproximadamente. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial, en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación. También, tengo el conocimiento que este estudio beneficiará al mundo académico y a la sociedad en su conjunto.

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

CDMX, 06 de octubre de 2022



**Paulina Sarai Rangel Heras**  
Maestra en Ciencias en Desarrollo Sostenible

## Figura 58

### *Consentimiento informado de especialista Miriam Carlos Mancilla*

#### **CONSENTIMIENTO INFORMADO**

Yo Miriam Alejandra Carlos Mancilla doctora en Ciencias con especialidad en Ingeniería Eléctrica en el área de Ciencias Computacionales, declaro que he sido informada e invitada a participar como especialista en la investigación titulada "LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022" para el desarrollo de esta investigación científica.

Entiendo que este estudio busca exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro ante el urbanismo, que según la hipótesis se vería obligado a cambiar, para resguardar la seguridad del peatón tecnológico, dentro de ello exponiendo las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo y sé que mi participación se llevará a cabo por una reunión virtual de google meet a través del enlace: <https://meet.google.com/wzc-kxwh-odv>, el día miércoles 19 de octubre de 2022 a las 11:30 hrs. de México y será una entrevista de 60 minutos aproximadamente. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial, en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación. También, tengo el conocimiento que este estudio beneficiará al mundo académico y a la sociedad en su conjunto.

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

Guadalajara, 19 de octubre de 2022



---

**Miriam Alejandra Carlos Mancilla**  
Doctora en Ciencias

## Figura 59

*Consentimiento informado de especialista Regiane Relva Romano*

### **CONSENTIMENTO INFORMADO**

Eu, Regiane Relva Romano, PhD em Tecnologia da Informação, declaro ter sido informada e convidada a participar como especialista na investigação intitulada "HIPERCONECTIVIDADE CIDADANIA E TRANSFORMAÇÃO URBANA NO DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022" para o desenvolvimento desta investigação científica.

Compreendo que este estudo procura expor a relação da conectividade massiva das pessoas que transitam pelo centro financeiro de San Isidro antes do urbanismo, que segundo a hipótese seria obrigado a mudar, para salvaguardar a segurança do pedestre tecnológico, expondo os efeitos na saúde e socialização que a conectividade traz consigo e sei que a minha participação será realizada por um encontro virtual de google meet através do: <https://meet.google.com/keh-dmcb-pvh>, na segunda-feira 10 de Outubro de 2022 às 19:30 hrs. no Brasil e será uma entrevista de aproximadamente 30 minutos. Além disso, sei que as informações obtidas e os meus dados pessoais serão mantidos confidenciais no processo de investigação, bem como na fase de publicação. Estou também consciente de que este estudo beneficiará o mundo acadêmico e a sociedade no seu conjunto.

Tendo em conta o que foi informado nos parágrafos anteriores, expresso que aceito voluntariamente participar neste estudo, e também deixo claro que recebi uma cópia do presente documento.

Tendo em conta a informação contida nos parágrafos anteriores, expresso que aceito voluntariamente participar neste estudo, e também deixo claro que recebi uma cópia deste documento.

Brasília, 10 de octubre de 2022



---

**Regiane Relva Romano**  
Doutoramento em Tecnologia da Informação

## Figura 60

*Consentimiento informado de especialista Magdalena Lemus*

### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Magdalena Lemus doctora en Ciencias Sociales, declaro que he sido informada e invitada a participar como especialista en la investigación titulada "LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022" para el desarrollo de esta investigación científica.

Entiendo que este estudio busca exponer la relación de la conectividad masiva de las personas que transitan por el centro financiero de San Isidro ante el urbanismo, que según la hipótesis se vería obligado a cambiar, para resguardar la seguridad del peatón tecnológico, dentro de ello exponiendo las afectaciones en la salud y la socialización que la conectividad trae consigo y sé que mi participación se llevará a cabo por una reunión virtual de google meet a través del enlace: <https://meet.google.com/vhb-orru-jgg>, el día jueves 06 de octubre de 2022 a las 16:00 hrs. de Argentina y será una entrevista de 30 minutos aproximadamente. Además, sé que la información obtenida y mis datos personales serán de carácter confidencial, en el proceso de la investigación, así como en la fase de publicación. También, tengo el conocimiento que este estudio beneficiará al mundo académico y a la sociedad en su conjunto.

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

La Plata, 06 de octubre de 2022



---

**Magdalena Lemus**  
Doctora en Ciencias Sociales

**Figura 61**

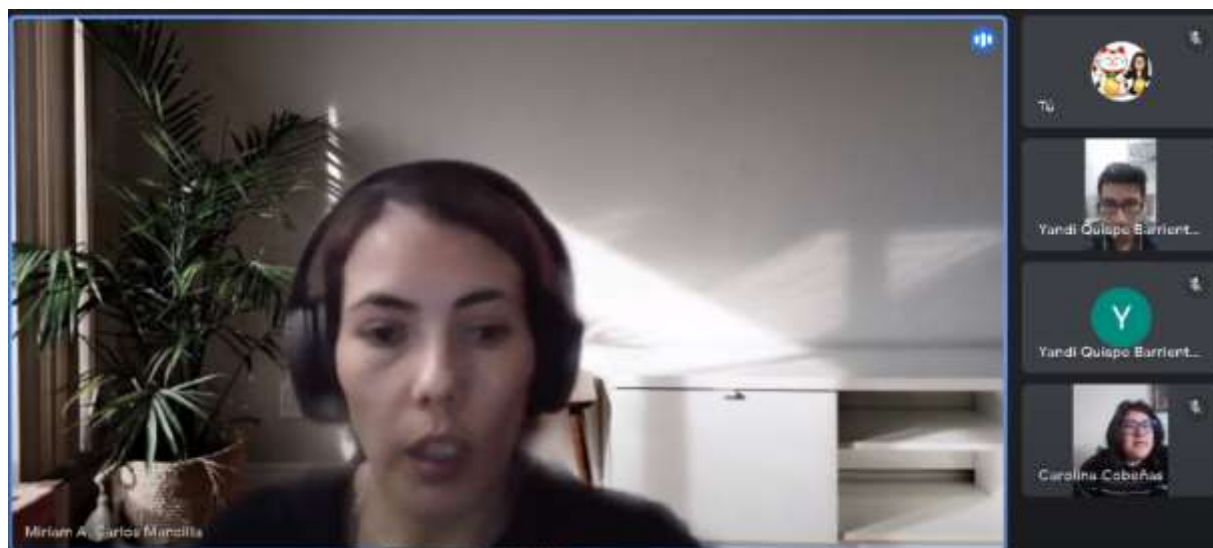
*Entrevista a especialista Paulina Rangel Heras*



*Nota:* Entrevista realizada mediante plataforma Google meet, 2022.

**Figura 62**

*Entrevista a especialista Miriam Carlos Mancilla*

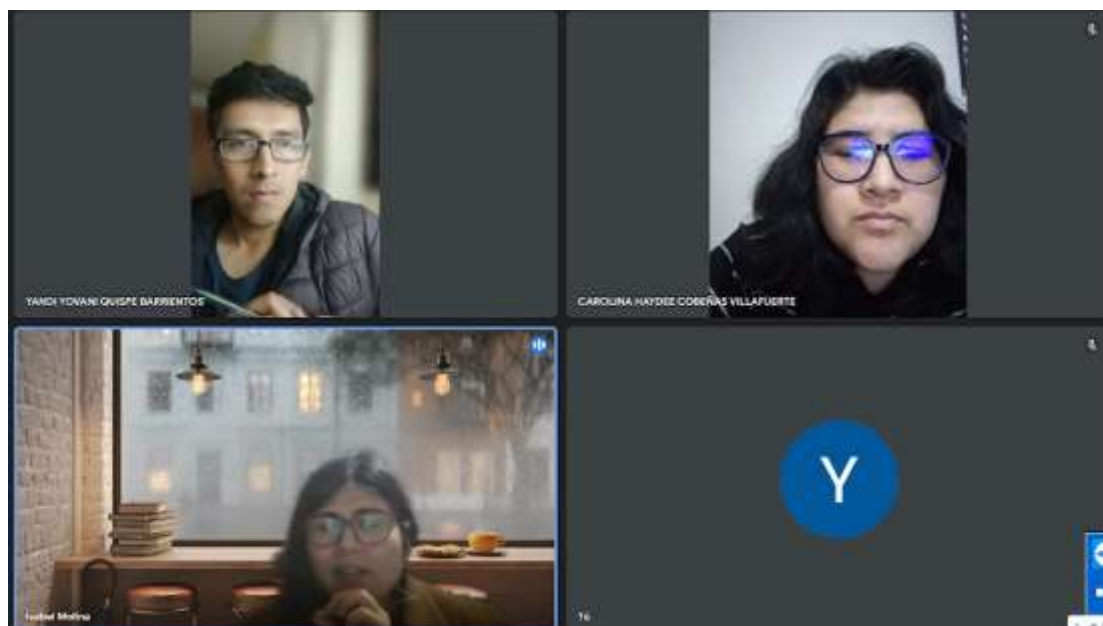


*Nota:* Entrevista realizada mediante plataforma Google meet, 2022.



**Figura 63**

*Entrevista a especialista Isabel Molina Vilca*



*Nota:* Entrevista realizada mediante plataforma Google meet, 2022.

**Figura 64**

*Entrevista a especialista Sylvia Vásquez Sánchez*



*Nota:* Entrevista realizada mediante plataforma Zoom, 2022.

### Figura 65

*Entrevista a especialista Magdalena Lemus*



*Nota:* Entrevista realizada mediante plataforma Google meet, 2022.

### Figura 66

*Entrevista a especialista Doc. Regiane Relva Romano*



*Nota:* Entrevista realizada mediante plataforma Google meet, 2022.

## Figura 67

Entrevista a los participantes de manera presencial



Nota: Entrevista realizada de manera presencial a población flotante, 2022.

## Figura 68

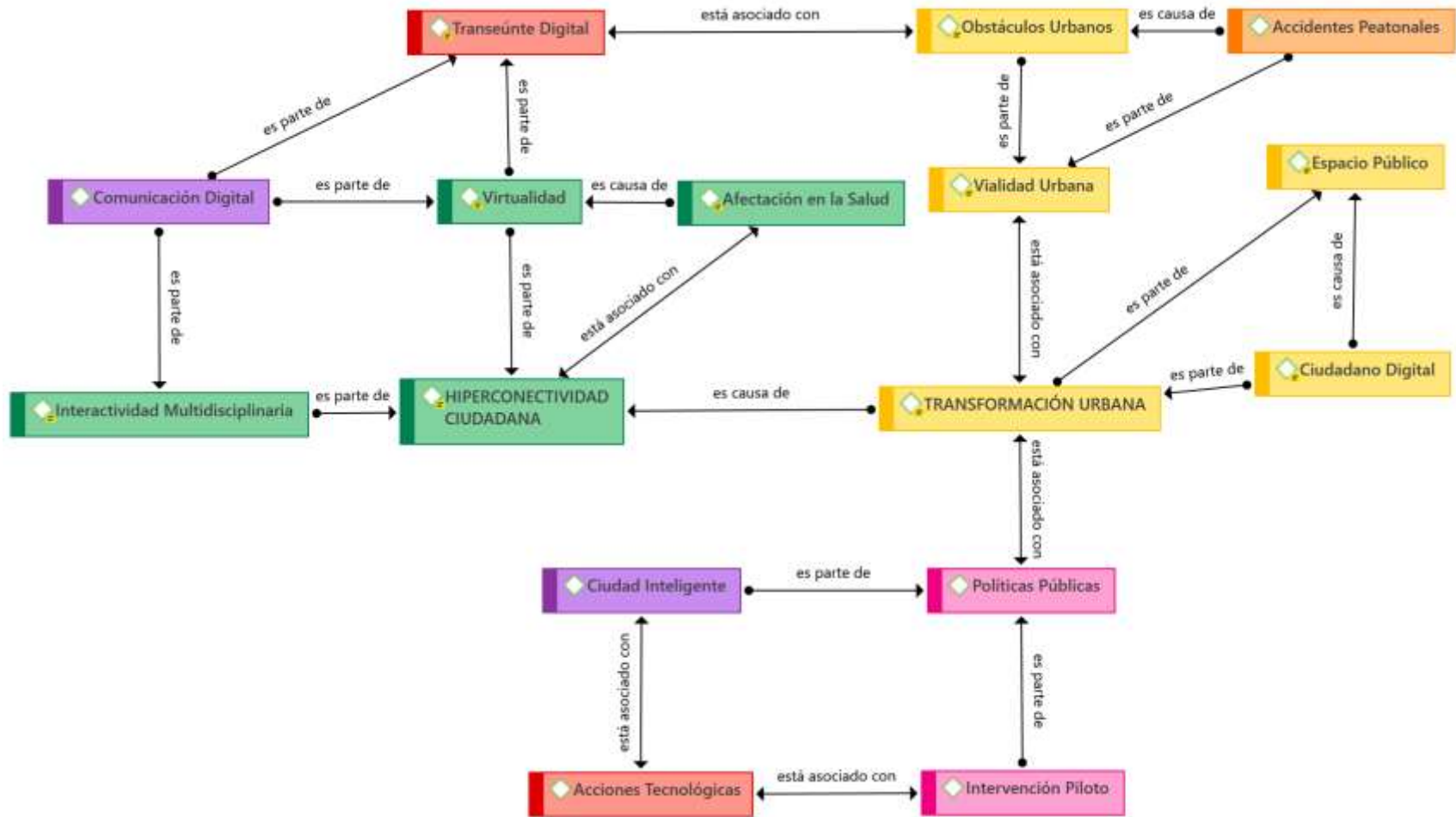
Audios de entrevista a los 18 peatones

Nombre	Propietario	Última modificación	Tamaño de archivo
Sin título	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	3 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	6,8 MB
Sin título	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	3 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	5,7 MB
Sin título	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	3 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	193 kB
Sin título	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	3 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	6,4 MB
Sin título	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	3 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	5,6 MB
20220924_152940.m4a	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	28 sept 2022 CAROLINA HAY...	5,4 MB
20220924_151507.m4a	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	28 sept 2022 CAROLINA HAY...	6,9 MB
20220924_150613.m4a	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	28 sept 2022 CAROLINA HAY...	5,5 MB
20220924_150613.m4a	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	28 sept 2022 CAROLINA HAY...	5,5 MB
2022-10-05 14:01:22.mp4	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	5 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	21,3 MB
2022-10-05 11:41-13.mp4	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	5 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	18 MB
2022-10-04 20:22:59.mp4	CAROLINA HAYDEE COBERNAS VI...	4 oct 2022 CAROLINA HAYDE...	25,4 MB
24 sep. 12:11 p. m. mp3	yo	27 sept 2022 yo	5 MB
24 sep. 2:56 p. m.(2).mp3	yo	27 sept 2022 yo	5 MB
24 sep. 2:47 p. m.(2).mp3	yo	27 sept 2022 yo	4,7 MB
3 oct. 6:48 p. m. mp3	yo	3 oct 2022 yo	6,1 MB
1 oct. 4:24 p. m. mp3	yo	3 oct 2022 yo	2,1 MB

Nota: Entrevista realizada de manera presencial a población flotante, 2022.

Figura 69

Mapa semántico de códigos



Nota: Procesado en el software ATLAS ti 9, 2022.

**Tabla 46***Cuadro de códigos*

<b>Código</b>	<b>Comentario</b>	<b>Densidad</b>	<b>Grupos de códigos</b>
• ACCIDENTES PEATONALES		2	V2 - TRANSFORMACIÓN URBANA
• ACCIONES TECNOLÓGICAS		2	
• AFECTACIÓN EN LA SALUD	Detonante que producen factores de riesgo y deterioro físico y mental.	2	V1 - HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA
• CIUDAD INTELIGENTE		2	CIUDAD INTELIGENTE
• CIUDADANO DIGITAL	Personas que utilizan las TIC's e interactúan en la ciudad.	2	V2 - TRANSFORMACIÓN URBANA
• COMUNICACIÓN DIGITAL		3	PEATÓN TECNOLÓGICO
• ESPACIO PÚBLICO	Espacio físico social.	2	V2 - TRANSFORMACIÓN URBANA
• HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA	Uso en exceso de los aparatos tecnológicos	4	V1 - HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA
• INTERACTIVIDAD MULTIDISCIPLINARIA	Interacción mediada por dispositivos virtuales.	2	V1 - HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA
• INTERVENCIÓN PILOTO		2	POLÍTICAS PÚBLICAS

• OBSTÁCULOS URBANOS	Elementos o deterioro de la ciudad que obstaculizan el libre tránsito en el área destinada para a circulación peatonal.	3	V2 - TRANSFORMACIÓN URBANA
• POLÍTICAS PÚBLICAS		3	POLÍTICAS PÚBLICAS
• TRANSEÚNTE DIGITAL	Persona que transitan de una forma diferente.	3	PEATÓN TECNOLÓGICO
• TRANSFORMACIÓN URBANA	Cambio en la ciudad por la modernización, gobierno o iniciativa de comunidad.	5	V2 - TRANSFORMACIÓN URBANA
• VIALIDAD URBANA	Infraestructuras urbanas, redes de vías peatonales y vehiculares con elementos de seguridad en la vía.	3	V2 - TRANSFORMACIÓN URBANA
• VIRTUALIDAD	Interacción social en un contexto de espacios temporales, las plataformas digitales de comunicación a las que se accede por internet.	4	V1 - HIPERCONNECTIVIDAD CIUDADANA

*Nota:* Elaborado en el software ATLAS ti 9, 2022.

**Tabla 47**

*Tabla de códigos y documentos y antecedentes nacionales e internacionales*

	ANT. NAC. 1. Gr=3	ANT. NAC. 2. Gr=8	ANT. NAC. 3. Gr=8	ANT. NAC. 4. Gr=8	ANT. NAC. 5. Gr=8	ANT. INT. 1. Gr=14	ANT. INT. 2. Gr=13	ANT. INT. 3. Gr=5	ANT. INT. 4. Gr=21	ANT. INT. 5. Gr=6	ANT. GEN. 1. Gr=6	Totales
● Accidentes Peatonales Gr=23	0	0	3	0	1	0	0	0	6	0	0	10
● Acciones Tecnológicas Gr=30	0	0	0	0	0	10	0	0	1	0	0	11
● Afectación en la Salud Gr=47	0	4	0	0	0	0	10	0	0	0	4	18
● Ciudad Inteligente Gr=23	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	6
● Ciudadano Digital Gr=62	0	0	0	0	0	1	2	0	5	0	4	12
● Comunicación Digital Gr=65	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
● Espacio Público Gr=74	0	0	0	6	5	0	3	3	0	3	0	20
● HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Gr=101	3	5	0	0	0	0	6	0	2	0	2	18
● Interactividad Multidisciplinaria Gr=46	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	1	5

● Intervención Piloto Gr=18	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
● Obstáculos Urbanos Gr=33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
● Políticas Públicas Gr=40	0	0	3	0	0	2	0	1	5	0	0	0	11
● Transeúnte Digital Gr=63	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	1	1	6
● TRANSFORMACIÓN URBANA Gr=124	0	0	7	8	8	1	2	3	0	4	0	0	33
● Vialidad Urbana Gr=111	0	0	7	2	3	2	1	1	17	0	0	0	33
● Virtualidad Gr=68	3	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	11
<b>Totales</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>27</b>	<b>9</b>	<b>41</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>204</b>

*Nota:* Elaborado en el software ATLAS ti 9, 2022.



**Tabla 48**

*Tabla de códigos y fichas de observación y fichas documentales*

	F.O. 1 Gr=1	F.O. 2 Gr=1	F.O. 3 Gr=1	F.O. 4 Gr=1	F.O. 5 Gr=1	F.O. 6 Gr=1	F.O. 7 Gr=1	F.O. 8 Gr=1	F.O. 9 Gr=1	F.O. 10 Gr=1	F.O. 11 Gr=1	F.O. 12 Gr=1	F.O. 13 Gr=1	F.O. 14 Gr=1	F.O. 15 Gr=1	F.D. 1 Gr=2	F.D. 2 Gr=2	F.D. 3 Gr=4	Totales
● Accidentes Peatonales Gr=23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
● Acciones Tecnológicas Gr=30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
● Afectación en la Salud Gr=47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
● Ciudad Inteligente Gr=23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
● Ciudadano Digital Gr=62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
● Comunicación Digital Gr=65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
● Espacio Público Gr=74	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	6
● HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Gr=101	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	6
● Interactividad Multidisciplinaria Gr=46	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3

• Intervención Piloto Gr=18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
• Obstáculos Urbanos Gr=33	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6
• Políticas Públicas Gr=40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2
• Transeúnte Digital Gr=63	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
• TRANSFORMACIÓN URBANA Gr=124	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	3	6
• Vialidad Urbana Gr=111	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	5
• Virtualidad Gr=68	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3
<b>Totales</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>44</b>

Nota: Elaborado en el software ATLAS ti 9, 2022.

**Tabla 49**

*Cuadro de códigos y entrevistas con respuestas abiertas*

	E.P. 1 Gr=11	E.P. 2 Gr=13	E.P. 3 Gr=4	E.P. 4 Gr=9	E.P. 5 Gr=7	E.P. 6 Gr=5	E.P. 7 Gr=8	E.P. 8 Gr=7	E.P. 9 Gr=8	E.P. 10 Gr=10	E.P. 11 Gr=8	E.P. 12 Gr=10	E.P. 13 Gr=11	E.P. 14 Gr=15	E.P. 15 Gr=12	E.P. 16 Gr=12	E.P. 17 Gr=12	E.P. 18 Gr=11	Totales
● Accidentes Peatonales Gr=23	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	1	1	9
● Acciones Tecnológicas Gr=30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
● Afectación en la Salud Gr=47	2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	2	1	1	22
● Ciudad Inteligente Gr=23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
● Ciudadano Digital Gr=62	1	1	1	2	2	0	0	0	1	4	0	0	1	0	3	4	2	2	24
● Comunicación Digital Gr=65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	6	9	7	8	6	5	43
● Espacio Público Gr=74	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	6	2	3	1	2	24
● HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Gr=101	2	4	3	2	0	0	2	3	1	2	1	5	5	8	7	7	6	2	60
● Interactividad Multidisciplinaria Gr=46	1	1	0	0	0	0	2	2	3	0	1	1	1	3	4	5	3	5	32

● Intervención Piloto Gr=18	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
● Obstáculos Urbanos Gr=33	3	4	0	2	0	2	1	1	0	1	2	1	1	1	2	0	1	1	23
● Políticas Públicas Gr=40	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	6
● Transeúnte Digital Gr=63	3	2	3	2	3	0	0	3	1	4	1	1	2	3	3	5	2	3	41
● TRANSFORMACIÓN URBANA Gr=124	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	8	9	9	6	5	2	43
● Vialidad Urbana Gr=111	4	5	0	1	1	2	2	0	3	3	1	0	2	5	5	4	5	5	48
● Virtualidad Gr=68	2	1	2	2	3	1	0	3	4	3	3	5	2	4	1	1	2	0	39
<b>Totales</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>35</b>	<b>52</b>	<b>47</b>	<b>46</b>	<b>35</b>	<b>29</b>	<b>415</b>

*Nota:* Elaborado en el software ATLAS ti 9, 2022.

**Tabla 50**

*Cuadro de códigos y entrevistas a especialistas*

	<b>EE. 1 Sylvia Vásquez Sánchez Gr=12</b>	<b>EE. 2 Magdalena Lemus Gr=9</b>	<b>EE. 3 Paulina Rangel Heras Gr=17</b>	<b>EE. 4 Regiane Relva Romano Gr=16</b>	<b>EE. 5 Isabel Molina Vilca Gr=21</b>	<b>EE. 6 Miriam Carlos Mancilla Gr=6</b>	<b>Totales</b>
<b>● Accidentes Peatonales Gr=23</b>	1	0	0	0	2	1	4
<b>● Acciones Tecnológicas Gr=30</b>	3	0	4	8	0	3	18
<b>● Afectación en la Salud Gr=47</b>	1	2	1	1	1	1	7
<b>● Ciudad Inteligente Gr=23</b>	1	1	3	9	1	1	16
<b>● Ciudadano Digital Gr=62</b>	4	5	4	8	2	2	25
<b>● Comunicación Digital Gr=65</b>	1	4	6	1	1	1	14
<b>● Espacio Público Gr=74</b>	3	1	4	6	7	3	24
<b>● HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Gr=101</b>	2	3	8	2	1	1	17
<b>● Interactividad Multidisciplinaria Gr=46</b>	0	0	4	1	1	0	6

● Intervención Piloto Gr=18	4	0	2	2	6	1	15
● Obstáculos Urbanos Gr=33	0	0	1	0	2	0	3
● Políticas Públicas Gr=40	5	2	3	4	6	1	21
● Transeúnte Digital Gr=63	3	3	3	2	1	1	13
● TRANSFORMACIÓN URBANA Gr=124	2	1	4	15	18	2	42
● Vialidad Urbana Gr=111	7	0	1	4	13	0	25
● Virtualidad Gr=68	2	7	3	1	1	1	15
<b>Totales</b>	<b>39</b>	<b>29</b>	<b>51</b>	<b>64</b>	<b>63</b>	<b>19</b>	<b>265</b>

*Nota:* Elaborado en el software ATLAS ti 9, 2022.

**Tabla 51***Tabla de criterio y saturación*

	REPRESENTATIVIDAD	FRECUENCIA	N° DENSIDAD	DENSIDAD	CÓDIGO SIGNIFICATIVO
● Accidentes Peatonales Gr=23	NO	NO	2	SI	SI
● Acciones Tecnológicas Gr=30	NO	NO	2	SI	SI
● Afectación en la Salud Gr=47	NO	NO	2	SI	SI
● Ciudad Inteligente Gr=23	NO	NO	2	SI	SI
● Ciudadano Digital Gr=62	NO	SI	2	SI	SI
● Comunicación Digital Gr=65	NO	SI	3	SI	SI
● Espacio Público Gr=74	NO	SI	2	SI	SI
● HIPERCONNECTIVIDAD CIUDADANA Gr=101	NO	SI	4	SI	SI
● Interactividad Multidisciplinaria Gr=46	NO	NO	2	SI	SI
● Intervención Piloto Gr=18	NO	NO	2	SI	SI

● <b>Obstáculos Urbanos</b> Gr=33	NO	NO	3	SI	SI
● <b>Políticas Públicas</b> Gr=40	NO	NO	3	SI	SI
● <b>Transeúnte Digital</b> Gr=63	NO	SI	3	SI	SI
● <b>TRANSFORMACIÓN URBANA</b> Gr=124	NO	SI	5	SI	SI
● <b>Vialidad Urbana</b> Gr=111	NO	SI	3	SI	SI
● <b>Virtualidad</b> Gr=68	NO	SI	4	SI	SI

*Nota:* Elaborado en el software ATLAS ti 9, 2022.





**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

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

LA HIPERCONECTIVIDAD CIUDADANA Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO, LIMA, 2022.", cuyos autores son QUISPE BARRIENTOS YANDI YOVANI, COBEÑAS VILLAFUERTE CAROLINA HAYDEE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 10.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 19 de Noviembre del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
LAZARTE REATEGUI HENRY DANIEL <b>DNI:</b> 16783808 <b>ORCID:</b> 0000-0002-9455-1094	Firmado electrónicamente por: HLAZARTE el 19-11- 2022 07:29:50

Código documento Trilce: TRI - 0446060