



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN  
ARQUITECTURA**

**Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de  
centralidades urbanas en la Metrópoli de Iquitos, 2022**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

**Maestro en Arquitectura**

**AUTOR:**

Gamez Vasquez, Luis Valentin ([orcid.org/0000-0001-9964-1286](https://orcid.org/0000-0001-9964-1286))

**ASESOR:**

Dr. Tarma Carlos, Luis Enrique ([orcid.org/0000-0003-1486-4726](https://orcid.org/0000-0003-1486-4726))

**CO - ASESORA:**

Dra. Céspedes Cáceres, Gina Katherine ([orcid.org/0000-0002-8163-0930](https://orcid.org/0000-0002-8163-0930))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Desarrollo en las Comunidades Urbanas y Rurales

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo Sostenible y Adaptación al Cambio Climático

TRUJILLO - PERÚ  
2023

## **Dedicatoria**

Creo en el pensamiento crítico de los jóvenes peruanos capaces de cuestionar su realidad contextual. Más que una descripción, el propósito debe ser aportar a las bases teóricas de la sociedad, que están en constante evolución. Esta investigación está dedicada a cada persona que lea el presente contenido, recuerden siempre que el aprendizaje colectivo e interdisciplinario fortalece el conocimiento.

De niño viví una realidad cultural que hoy me permite entender la importancia de sembrar conocimiento en las personas de mi localidad, con el fin de lograr que Iquitos sea esa isla bonita del que tanto se habla. Hacer urbanismo, hacer arquitectura es una labor que llevo en el corazón.

A mis padres.

A los chitos y a Fi.

## **Agradecimiento**

A cada persona que se ha involucrado en fortalecer el sustento de esta investigación y dar su aporte a través de la crítica retroalimentativa, construyendo un principio de hacer ciudad: el diálogo.

¡Muchas gracias!

## Índice de contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	10
III. METODOLOGÍA	29
3.1 Tipo y diseño de investigación	29
3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización	30
3.3 Escenario de estudio	32
3.4 Participantes	33
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	33
3.6 Procedimiento	35
3.7 Rigor científico	35
3.8 Método de análisis de datos	36
3.9 Aspectos éticos	36
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	37
V. CONCLUSIONES	97
VI. RECOMENDACIONES	99
REFERENCIAS	101
ANEXOS	109

## Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1: Matriz de objetivos e instrumentos aplicados	34
Tabla 2: Funcionalidad Urbana de la Metrópoli de Iquitos	38
Tabla 3: Morfología Urbana de la Metrópoli de Iquitos	40
Tabla 4: Estratos socioeconómicos de la Metrópoli de Iquitos	43
Tabla 5: Consolidación Urbana de la Metrópoli de Iquitos	44
Tabla 6: Áreas en peligro de la Metrópoli de Iquitos	45
Tabla 7: Estructura ecológica de la Metrópoli de Iquitos	45
Tabla 8: Accesibilidad a servicios públicos complementarios de la Metrópoli de Iquitos	47
Tabla 9: Centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos	54
Tabla 10. Matriz de Categorías de estudio	60
Tabla 11: Matriz de Segmento de subcategorías de estudio	61
Tabla 12: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Diversidad Funcional	65
Tabla 13: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Densidad Urbana	69
Tabla 14: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Accesibilidad Urbana	74
Tabla 15: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Morfología Urbana	75
Tabla 16: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Espacio Social	81
Tabla 17: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Oferta turística	82
Tabla 18: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Demanda turística	84

Tabla 19: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Infraestructura turística	85
Tabla 20: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Superestructura turística	86
Tabla 21: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Operadores turísticos	87
Tabla 22: Matriz de triangulación de resultados según objetivos específicos	88
Tabla 23: Matriz de Segmento Prospectiva	89

## Índice de figuras

Figura 1: Funcionalidad Urbana de la Metrópoli de Iquitos	39
Figura 2: Ocupación Urbana de la Metrópoli de Iquitos	41
Figura 3: Mapa de la Evolución Urbana de la Metrópoli de Iquitos	42
Figura 4: Cascos Urbanos en la Metrópoli de Iquitos	42
Figura 5: Estratos socioeconómicos de la Metrópoli de Iquitos	43
Figura 6: Estructura ecológica en la metrópoli de Iquitos	46
Figura 7: Matriz para la identificación de accesibilidad a servicios públicos complementarios	47
Figura 8: Áreas Urbanas Homogéneas en la metrópoli de Iquitos	48
Figura 9: Mapa de áreas urbanas homogéneas de la Metrópoli de Iquitos	49
Figura 10: Sistema de Centralidades en base a la red urbana de Christaller	53
Figura 11: Mapa se sectores urbanos homogéneos de la Metrópoli de Iquitos	55
Figura 12: Mapa de consolidación de Centralidades Urbanas en la metrópoli de Iquitos	56
Figura 13: Red de entrevistas	57
Figura 14: Red de códigos de categorías de estudio: Centralidades urbanas	58
Figura 15: Red de códigos de categoría de estudio: Sistema turístico	59
Figura 16: Mapa de sistema de redes viales en la metrópoli de Iquitos	90
Figura 17: Mapa de sistema de transporte terrestre y fluvial	91
Figura 18: Localización de usos actuales de suelo urbano	92
Figura 19: Mapa de Usos de Suelo	93
Figura 20: Servicios públicos complementarios: Identificación de Equipamiento Urbano	94
Figura 21: Plantas turísticas en la metrópoli de Iquitos	95
Figura 22: Espacio Urbano en la metrópoli de Iquitos	96

## **Resumen**

El sistema turístico urbano se fortalece a medida que sus componentes en la ciudad sean capaces de ofrecer nuevas experiencias urbanas, buscando catalizar el desarrollo económico, social y cultural del territorio; convirtiéndose paralelamente en un productor y producto de bienes y servicios; obedeciendo al contexto de paradigmas que rigen la planificación, gestión y ordenamiento territorial; a fin de garantizar su trascendencia en el tiempo. El propósito de esta investigación responde a la exploración de nuevas estrategias para el desarrollo de una metrópoli competitiva en la economía urbana de Iquitos, fundado en una tendencia abierta, dinámica y compleja, que sea flexible en establecer criterios para interpretar las bases teóricas de un sistema urbano de red funcional bajo el enfoque de las centralidades urbanas que se constituye como un aporte desde la investigación académica a nivel cualitativo, con un diseño fenomenológico, transversal; hipotético-deductivo y aplicado.

Dentro de los resultados obtenidos se logró homogenizar las características físico-espaciales de la metrópoli de Iquitos a partir de lo heterogéneo del lugar, para llevar el escenario de estudio a una perspectiva más allá de sus cuatro jurisdicciones y que estén definidas por sus dinámicas en común, logrando entender la ciudad bajo cinco sectores urbanos homogéneos, y a partir de allí establecer los núcleos urbanos como focos de economías de aglomeración para que el sistema turístico urbano se desarrolle dentro del área metropolitana de Iquitos y genere un equilibrio frente a la alta demanda que existe fuera de la metrópoli, con la participación de agentes públicos, privados y sociales.

**Palabras clave:** Sistema turístico urbano, Centralidades Urbanas, Metrópoli de Iquitos.

## **Abstract**

The urban tourism system is strengthened as its components in the city are able to offer new urban experiences, seeking to catalyze the economic, social and cultural development of the territory; becoming in parallel a producer and product of goods and services; obeying the context of paradigms that govern planning, management and territorial ordering; in order to guarantee its transcendence in time. The purpose of this research responds to the exploration of new strategies for the development of a more competitive metropolis in the urban economy of Iquitos, founded on an open, dynamic and complex trend, which is flexible in establishing criteria to interpret the theoretical bases of an urban system of functional network under the approach of urban centralities that is constituted as a contribution from academic research at a qualitative level, with a phenomenological, transversal design; hypothetical-deductive and applied.

Within the results obtained, it was possible to homogenize the physical-spatial characteristics of the Iquitos metropolis based on the heterogeneity of the place, to bring the study scenario to a perspective beyond its four jurisdictions and that are defined by their common dynamics, managing to understand the city under five homogeneous urban sectors, and from there establish the urban centers as centers of agglomeration economies so that the urban tourism system develops within the metropolitan area of Iquitos and generates a balance against the high demand that exists outside the metropolis, with the participation of public, private and social agents.

**Keywords:** Urban tourism system, Urban Centralities, Iquitos metropolis.

## I. INTRODUCCIÓN

A través de los años, las ciudades vistas como organismos vivos y de participación -que están en constante desarrollo- intentan lograr el bienestar de las personas mediante dinámicas funcionales que relacionan a un usuario de otro; y vistas de manera integral - *según sean sus actividades* - se componen en sistemas; como lo menciona Bertalanffy (1968) cuando habla que *un sistema es un complejo de elementos interactuantes*. En ese sentido, cada ciudad maneja múltiples sistemas en relación con sus habitantes y a las actividades que éstos realizan, logrando que exista una diversidad de roles en el territorio.

Esta investigación estudió el fenómeno del sistema turístico aplicado a la ciudad bajo una realidad que sugiere entenderse históricamente desde la perspectiva posmodernista, Bauman (2000) explica esta posterioridad como un nuevo entendimiento social que se ve influenciada por la globalización dentro de factores económicos, políticos, sociales, culturales; sabiendo que, el principio para lograr el desarrollo y el bienestar colectivo, pasa a segundo plano y se genera una preocupación más personal como prioridad de cada individuo, con propósitos de sentirse - y lograr - su propia libertad; generando en el ser humano la capacidad de actuar con seguridad. Lo que antes seguía un patrón rígido y objetivo de manera colectiva, ahora es un conjunto que se forma a partir de la sumatoria de pensamientos subjetivos e independientes de tipo flexibles y emergentes según sea la postura teórica estudiada y descrita previamente. Con esta idea, el sistema turístico urbano que se desarrolla bajo contextos actuales de espacio-tiempo y considerado por Beni (1990) como un sistema de intervalo abierto, debe empezar a buscar la generación de nuevas posturas urbano-territoriales, como estrategias de planificación, gestión y ordenamiento en la ciudad; motivo por el cual se presenta esta investigación bajo el enfoque de las centralidades urbanas.

Para precisar las interacciones de los elementos que ocurren en la ciudad es necesario mencionar a Bailly (1978) cuando atribuye al sistema con el adjetivo

de urbano, logrando componer un nuevo término como *un conjunto de centros de diferentes niveles, vinculados entre sí por medio de flujos*. Esto quiere decir, que cada sistema urbano está estructurado por distintos espacios - definidos como *centros* - de diversas jerarquías territoriales y dependiendo del nivel de influencia que tengan sobre los habitantes están conectados unos con otros en forma de redes. Para Bailly (1978), este principio trae como consecuencia saber cómo se organizan integralmente las interacciones que ocurren en el territorio con sus distintas dimensiones; es decir, a medida que mejor se distribuyen, se conoce más sobre sus vínculos que lo relacionan.

Los sistemas urbanos generan múltiples concentraciones - *conocidos como lugares centrales* - establecido por Christaller (1933) como espacios urbanos que reúnen y ofrecen sus servicios de producción reduciendo sus flujos de accesibilidad y minimizando sus costos de transporte. Bajo esa lógica; para lograr entender la metodología propuesta por Christaller en el sistema de centralidades urbanas, es importante mencionar que cada espacio recibe el nombre de red y están distribuidas en un sistema hexagonal, sabiendo que todos los alcances de bienes y servicios para la persona deben estar en un radio máximo de 5 kilómetros/hora a pie.

Dentro de la estructura urbana, uno de los sistemas que más flujo de actividades genera en las ciudades a través de la actividad humana y la economía es el turismo, según Roberto C. Boullón (2006) es la consecuencia de un fenómeno socioeconómico que, trasladado a la planificación, se analiza desde una perspectiva multidisciplinaria, convirtiéndose en un generador de actividades que permite a las personas estar en un entorno no habitual del que regularmente están acostumbrados. Para entender el sistema turístico, es necesario comprender su distribución territorial a través de atractivos turísticos y de su infraestructura; asimismo, tener en cuenta que su funcionamiento se basa en el modelo de oferta-demanda y que desarrolla en el territorio una concentración de bienes y servicios para que los habitantes satisfagan su necesidad de consumo.

El constante crecimiento en diversas ciudades alrededor del mundo -producto de la industrialización- han reorganizado las actividades urbanas; desde relaciones sociales hasta tener criterios de accesibilidad al incorporarse los sistemas de transporte urbano como modos de desplazamiento que hoy en día generan diversos niveles de flujos y espacios de concentración, permitiendo entender la ciudad -desde las centralidades urbanas- en dos panoramas:

Primero, están los diferentes centros urbanos distribuidos en distintas partes del territorio que -en algunos casos, son avalados a nivel de historia y conservan este recurso como una oportunidad para ser explotado- generan una sobreocupación en actividades de índole social, ambiental, cultural o económica; centralizándolo en áreas específicas de la ciudad. De ese modo, es importante saber que el sistema turístico, según Mario Carlos Beni (2001) tiene una dinámica abierta; es decir, su influencia debe ser recíproca con otros sistemas; sin embargo, consecuencia de esta centralización, se ve condicionado a tener una dinámica cerrada, puesto que se desarrollan en áreas específicas y la relación con otras áreas de la ciudad presentan bastante desbalance en sus actividades.

Asimismo, están las áreas territoriales que son producto de la expansión urbana y a medida que consoliden su entorno, adquieren una demanda de infraestructura y servicios para abastecer a la población; esto quiere decir que, existen requerimientos que deben ser atendidos con el fin de descentralizar los lugares ya consolidados y organizarlo equitativamente en todo el territorio.

En Latinoamérica, este crecimiento ocurre; en gran medida, sin una planificación territorial y refleja la necesidad de los sistemas urbanos en ser entendidos desde su organización en actividades y modos de desplazamiento para el beneficio de sus distintas dimensiones; en el caso del turismo, a través de las redes urbanas y la economía adquieren un protagonismo como condicionante a entender los nuevos flujos. Bailly (1978) indica que los diferentes niveles de la ciudad están vinculados entre sí a través de flujos

económicos y humanos. La compatibilidad de estos en su ingreso y salida de los conjuntos urbanos permiten comprender los equilibrios que se desarrollan en la ciudad.

En el Perú, la importancia de los sistemas urbanos se identifica a partir de la consolidación urbana en distintas ciudades -especialmente de las capitales regionales- que consecuencia del crecimiento demográfico y el alto flujo económico hacen que características como la densidad urbana aumente y den lugar a núcleos urbanos; es decir, centralidades urbanas en las ciudades que son creadas a partir de la formación de una estructura de fragmentos urbanos y no de un proceso de planificación (Vega Centeno, 2019).

Cuando se empieza a analizar las ciudades principales del Perú, se definen a estas grandes urbes como metrópolis que poseen una estructura policéntrica; es decir, tienen más de un centro que aglomera actividades importantes para su ciudad. Sin embargo, sus dinámicas desarrolladas de manera independiente y no a nivel integral evidencian la necesidad de saber no solo el cómo están relacionados, sino también la jerarquía que éstos tienen; entendiendo que su nivel de importancia es evaluado a partir de su condición de nodo como parte de una red.

Para el IMP (2014), la red de centralidades urbanas tiene conceptos de ciudad compacta, ciudad policéntrica, ciudad justa e incluyente con la idea de generar ciertas condicionantes para el desarrollo de las funciones prioritarias de la urbe, ordenadas en una red espacial debidamente organizadas en zonas estratégicas para desarrollarse como polos de atracción.

Sin embargo, la planificación territorial en el Perú resulta un instrumento tenue en el crecimiento urbano de diversas ciudades debido a que el liderazgo de esta expansión demográfica es producto de una iniciativa privada e informal, esto ha limitado la localización y distribución de servicios públicos que resultan ser los que generan estos nodos de concentración de actividades según sean sus roles.

Asimismo; es necesario saber que, el sistema turístico requiere de este tipo de concentraciones en la ciudad, pero al desarrollarse en un sector específico dificulta su inserción en el tejido urbano para las áreas de su entorno inmediato; independientemente de su ubicación, sean zonas consolidadas o periferias.

En principio, los esfuerzos por lograr un sistema integral en el turismo se basan en usar los atractivos turísticos a través de la arquitectura histórica patrimonial del Perú, seguido de la búsqueda en aprovechar los recursos del paisaje natural para brindar actividades de ocio y esparcimiento; generando destinos que comprometen a tomar en cuenta los modos de desplazamiento y su accesibilidad, así como también en la búsqueda de ofrecer servicios que sean sostenibles a lo largo de toda su inversión.

En la región Costa del norte del Perú, los flujos turísticos son impulsados en las principales ciudades con el objetivo de lograr la promoción de desarrollo de jerarquía local y el fortalecimiento de la identidad por medio de restauraciones dentro de la arquitectura prehispánica y monumental, la construcción de instalaciones y exhibiciones de tumbas, objetos de valor histórico y santuarios; esto como una alternativa a los ya consolidados destinos como Machu Picchu y el Lago Titicaca, siendo Cusco y Puno ciudades de impacto nacional. (Herrera, 2017)

En regiones de la sierra, que se encuentran alejadas de sistemas turísticos ya consolidados, las poblaciones campesinas creen que sus paisajes, pueblos y sitios tienen potencial turístico, por lo que las investigaciones arqueológicas dirigen al turismo receptivo. No obstante, el abastecimiento de servicios básicos públicos; así como la cobertura de servicios urbanos primordiales como educación y salud; y la ausencia de oportunidades de empleo, tienden a ser de mayor interés debido a su urgencia que la producción de revalorar la memoria histórica de un pasado.

A su vez; en las regiones de la selva, el turismo se centra principalmente en aprovechar el recurso natural de bosques y ecosistemas; que representan un

85% de área en el Perú (MINAM & MINAGRI, 2011), como una oportunidad de lograr un sistema integral que beneficie las localidades que presentan dificultades en su accesibilidad, evidenciando que el aumento de la afluencia de los visitantes ha aportado a transmitir la inquietud, difundida ampliamente, de lo necesario de preservar, desarrollar, y proteger los ecosistemas y la herencia material.

En Loreto, los atractivos turísticos deben lograr integrar modelos de desarrollo de sistemas urbanos sostenibles en ambientes sensibles que funcionen bajo actuaciones preventivas, caracterizados por su identidad natural y cultural. En ese sentido; al saber que esta región es un destino turístico de gran potencial, se requiere diversificar los sistemas mediante la relación de lujos y concentración de actividades; así como, incentivar la mejora de la cultura turística de la población local, logrando que conozcan el turismo desde el factor socioeconómico hasta los paisajes existentes con características físicas ambientales para ser aprovechadas, fortaleciendo así esta relación en las dimensiones cultural y ambiental.

Iquitos -como capital- desarrolla un sistema que encuentra su motivación basada en el interés de los turistas por vivir experiencias y conocer a lo largo del viaje a áreas naturales, donde presenta un alto grado de valor patrimonial, como el Río Amazonas; en los cuales aprende y se educa desde la dimensión histórica cultural. De ese modo, se expone los estilos de vida y costumbre de los sectores visitado como parte de su experiencia. Sin embargo, la demanda que hay en la capacidad de carga turística, el control de ingreso y salida en los flujos humanos y económicos, y la convivencia entre visitantes y residentes, conlleva a pensar en estructurar la ciudad de manera descentralizada para lograr lineamientos que la atribuyan como justa, equitativa, policéntrica y multifuncional.

Para definir los términos justo y equitativo se trae a memoria los conceptos de Fainstein (2013), cuando explica que, en el territorio debe existir las mismos

accesos a oportunidades, ingresos, consumo, ubicación, información y tecnología para las personas; en este caso para Iquitos se puede decir que, existe un centralismo notorio en cuanto a sus servicios, producto de su evolución urbana, que con el paso del tiempo su influencia se ha ido debilitando en el sistema urbano relacionándose a un impacto en el sistema turístico como referente nacional. Esto da lugar a que los recursos naturales y sus entornos, sean lo que mantengan el interés por dar a conocer la ciudad. Según la ilustración N°4, la consolidación de la metrópoli se ha desarrollado desde el asentarse a orillas del río, hasta expandirse hacia el norte y sur en estos últimos años. En ese crecimiento, la ciudad ha generado una concentración de actividades a partir de un solo núcleo, que hasta 1906 estuvo localizado en la totalidad del territorio, esto debido a que solo existía una extensión del área urbana en la ciudad fundada a partir de la explotación del caucho; que se expandió hacia el noroeste hasta la década del 70 y 80; fecha en la que se reubica al aeropuerto y pasa a emplazarse al suroeste de Iquitos, su actual localización. A la llegada de esa nueva infraestructura como un nodo de concentración se suma el flujo de desplazamiento que demuestra la importancia de la conectividad urbana a través de la vía expresa José Abelardo Quiñones, que sería referente para los nuevos asentamientos de la ciudad. En ese sentido, la ciudad se expande hacia el sur y norte llegando a tener como bordes urbanos al río Nanay, y al nuevo aeropuerto. Para la década del 2000, la accesibilidad hacia el sur de la ciudad se centraliza en un único eje vial, lo cual lleva a la necesidad de tener una vía alterna; es así cuando ocurre la extensión paralela a esta vía expresa y se crea la actual Av. Participación, que trajo consigo nuevos barrios fundados a partir de esta vía. En todo este proceso de expansión urbana de alrededor de setenta años el territorio se concentra en su centro urbano que; para ese momento, ya era considerado histórico, lo cual puso en evidencia la desigualdad en sus servicios urbanos a ofrecer. En estos últimos años, la intención por generar nuevas centralidades están presentes sin embargo, la viabilidad del cómo gestionar la logística de la ciudad pone en evidencia que la planificación no ha sido resuelta en su totalidad; a esto podemos sumar el

declive del sistema turístico dentro de la ciudad y lo que ocurre es que la mayoría de sus atractivos están fuera de la metrópoli; quiere decir que la Iquitos se convierte en un ciudad de estancia temporal porque lo que realmente da la permanencia es lo que ocurre alrededor de su territorio.

En sentido, el uso de actividades se distribuye en un alcance inmediato dentro del centro histórico; sin embargo, al tener un grado mayor de focalización de actividades comerciales y de servicios, trae como consecuencia que los flujos de desplazamiento ocurran desde la periferia en el norte y sur, para acceder a servicios e infraestructura para la población.

En el centro del área metropolitana se puede observar una alta actividad de comercio, que; agrupados entre sí, logran tener un impacto metropolitano; lo cual refleja una gran desigualdad respecto a los lados sur y norte. Asimismo, consecuencia de la expansión urbana, la actividad militar ha quedado dentro del territorio del área urbana, el problema a ello radica en sus grandes extensiones territoriales que al ser usos muy específicos y personalizados hoy en día se convierte en espacios aislados de cualquier actividad colectiva.

Al mismo tiempo, es evidente que producto de su evolución urbana, existen servicios que se generan dentro de la informalidad y a escalas sectoriales, los cuales resuelven sus necesidades en un entorno próximo, formándose así centralidades de jerarquía menor, que sirven de permanencia en el sistema turístico urbano; bajo estas consideraciones la problemática general que se aborda en esta investigación es:

¿De qué manera el estudio del sistema turístico urbano se basa en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022?; los problemas específicos son: a) ¿Cómo la oferta turística se basa desde el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022?; b) ¿Cómo la demanda turística se basa en la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022?; c) ¿Cómo la infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022?; d) ¿Cómo la superestructura turística

aporta a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022?; e) ¿Cómo los operadores turísticos aportan al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022?.

Esta investigación se ha justificado de manera teórica, porque se estudia a las centralidades urbanas y al sistema turístico desde el enfoque sistemático; entendiendo que la identificación de estas áreas aporta favorablemente el sistema turístico. La justificación de manera metodológica porque desarrolla instrumentos de gestión territorial a través de la evaluación multicriterio que permite discriminar datos e interpretarlos fenomenológicamente en el territorio; representados en mapas cartográficos para identificar la situación actual de la estructura urbana de Iquitos y que permite saber el aporte de las centralidades urbanas en el sistema turístico en la metrópoli de Iquitos, escritas en fichas de observación validadas por profesionales expertos en el tema; asimismo tiene una validación y un constructo que se apoya teóricamente del conocimiento y experiencia de jueces a través de entrevistas. Dentro del marco práctico se justifica porque mediante la identificación del problema y sabiendo los objetivos; permite concluir y recomendar lineamientos, estrategias y acciones para ser consideradas al momento estudiar la ciudad y su planificación urbano territorial.

De manera social porque ayuda a contribuir el desarrollo del sistema turístico y la metrópoli de Iquitos, en beneficio a la población y a los servicios públicos que son complemento de la habitabilidad del usuario.

El presente estudio tiene como objetivo general: Fundamentar el estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas la metrópoli de Iquitos, 2022; a su vez los objetivos específicos que se abordan son: a) Interpretar la oferta turística basada en el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022; b) Interpretar la demanda turística basado en la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022; c) Interpretar la infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022; d) Identificar el aporte de la superestructura turística a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022; e) Analizar el

aporte de los operadores turísticos desde al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022.

Ante esta descripción, la hipótesis general apriorística de investigación es propuesta como: El estudio del sistema turístico urbano, se basa en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022. De esta premisa se abordan las hipótesis específicas detalladas en: a) La oferta turística se basa en el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022; b) La demanda turística se basa en el criterio de la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022; c) La infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022; d) La superestructura turística aporta a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022; e) Los operadores turísticos aportan al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022.

## **II. MARCO TEÓRICO**

En el contexto nacional para la primera categoría de estudio de centralidades urbanas; se tiene como primer antecedente a Frisancho (2021) que investigó la renovación del vacío urbano a la vez, facilita tener oportunidades de reducción en la carencia de servicios, espacios públicos y equipamientos del Cusco del cual se puede manifestar: el déficit de equipamientos urbanos tales como: establecimientos de salud, centros de educación, complejos culturales, de abastos, instalaciones administrativas y de espacios públicos. Su enfoque fue cualitativo, La técnica que se utilizó fue descriptiva e histórica, donde recopiló información, desarrollo de mapas de diagnóstico y redactó caso de estudio. Por consiguiente, determinó que el vacío urbano que posee por desocupación del AIVA (terreno complejo), debe entenderse como la sumatoria de transectos complejos, de esta manera un proyecto en esta zona debe ser planificado y desarrollado mediante la suma de las estrategias de diseño con la finalidad de que el proyecto se vincule con la ciudad perfectamente.

Como segundo antecedente, León (2019), publicó su tesis donde el objetivo fue demostrar el rol histórico del paisaje natural íter-escalar waman-samanas en

la Amazonía Peruana e identificar las transformaciones de territorio en estudio, el tipo de investigación fue cualitativo. La muestra de estudio se realizó en los territorios cerca del Río Mayo, Moyobamba- San Martín. La técnica que se utilizó fue descriptiva – analítica con metodología mapping y fotografías del entorno. En conclusión, la metodología que aplicó ayudó a construir nociones de territorio y su dinámica, que reconstruye la historia del territorio que a la vez se encuentra dividido por el Río Mayo donde se comprendió la necesidad de movilidad en diferentes escalas y las vinculaciones con la tierra, también durante las investigaciones se presenció que los waman-samanas, tienen un sistema de estaciones de descanso en lugares específicos cerca de las laderas del río, de la cual la investigación consiguió recuperar las rutas ancestrales y del efecto en escala del sistema de intercambio y zonas de conservación especial.

Como tercer antecedente, Palma (2019), en su tesis presentada tuvo como objetivo comprender las problemáticas urbanas de la zona en estudio, donde permitió entender la falta de identidad y valoración territorial mediante un estudio Inter-escalar, el tipo de investigación fue Cualitativa. La muestra de estudio se realizó en departamento de Huánuco. La técnica que se utilizó fue exploratorio-analítica, con proceso de ocupación histórica de la urbe, aplicando un enfoque territorialista. En conclusión, el análisis en retrospectiva Urbano- rural de la investigación ayudó a entender el significado de la conexión de la urbe y el entorno natural, asimismo que es un componente esencial las conexiones territoriales y económicas, revalorando la agricultura y así tomar como estrategia para hacer frente a la expansión urbana y también de potenciar las ocupaciones urbanas teniendo como fin cambiar el modelo centralista por redes territoriales espaciales.

Como cuarto antecedente, Valdivia (2020) analizó el procedimiento de planeación territorial y la implementación de sus instrumentos del distrito de Lamas - San Martín. Su enfoque enmarcó el método teórico, donde utilizó los mapas, trabajo de campo, analizó parte de la historia y el territorio en sus procesos de planificación. Finalmente, determinó que la planeación de las

ciudades principales de menor escala tiene que ser replantado mediante una perspectiva territorial, donde posibilite conectar el territorio y la evaluación multidimensional de la estructura social del pueblo, empezando desde la unidad familiar rural y su vinculación con la urbe; así es como el análisis permitió precisar y tomar en cuenta los vínculos físicos, políticos, culturales y sociales , donde se muestran en cada dimensión multiescalar de un territorio urbano – rural.

En este mismo escenario a nivel nacional y respecto a la segunda categoría de estudio del sistema turístico urbano se tiene como quinto antecedente a Cerna (2018), que desarrolló su tesis de posgrado con el objetivo de realizar una propuesta de intervención a nivel urbano y de patrimonio como fusión cultural a fin de fortalecer la identidad local y el turismo cultural en el entorno monumental del Cuarto del Rescate, en la Ciudad de Cajamarca, su enfoque fue cuantitativo. Su muestra de estudio fueron los turistas que visitan el cuarto de Rescate y sus alrededores, los pobladores que transitan en el centro histórico de Cajamarca y personal que labora en entidades públicas relacionadas al patrimonio cultural. La técnica que se utilizó fue recolección de datos mediante encuestas e informaciones en investigaciones, textos, entrevistas, etc. En conclusión, la investigación identifica lo positivo y lo negativo del turismo a nivel cultural en el lugar, y desarrolla la intervención imitando contextos de distintas épocas en relación con el escenario actual, permitiendo así contar con lectura progresiva de la historia hasta la actualidad.

Como sexto antecedente se consideró a Díaz (2019), que desarrolló su tesis de posgrado, donde tuvo como objetivo dar una propuesta para regenerar integralmente al sector turístico de Tarapoto - San Martín, su enfoque fue cualitativo. Su muestra se realizó a la población transitable en Jr. Saposoa, calle Augusto B. Leguía, Alfonso Ugarte y Jr. Manco Cápac en donde se ubica la Plaza Mayor del distrito de Tarapoto encontrándose el mayor flujo comercial. La técnica que se utilizó fue analítica, usó fichas de observación como instrumento, así como fichas de entrevistas, mapeo, registros fotográficos, recolección de

datos de la zona de estudio. En su conclusión, formuló una propuesta donde fomenta integralmente la regeneración de la zona estudiada, promoviendo la intervención estratégicamente entre los actores de la dinámica urbana.

Respecto al contexto internacional, para la categoría de estudio de centralidades urbanas se tomó en cuenta como primer antecedente a Gaspari (2019), en su estudio analizó el carácter general del proceso de descentralización y capacitación de áreas de centralidad en la ciudad de Curitiba. La metodología que fue de enfoque analítico a partir de la lectura de contenidos teóricos y conceptuales, revisión histórica y análisis espaciales. Concluyó la existencia de un proceso continuo y múltiple de reestructuración urbana en Curitiba a la luz de las dinámicas de descentralización y formación de nuevos espacios de centralidad.

Como segundo antecedente se revisó a Guevara (2019), que desarrolló su estudio con el objetivo de tener un análisis para identificar los problemas de la urbe y sus diferentes posibilidades de intervención, tomando como punto de partida la ciudad construida, Quito, observó cómo las influencias de la superposición de varios modelos urbanos se han ido apoderando de la ciudad de manera abrupta y rápida, estrictamente en su estructura formal. Su metodología fue desde un enfoque analítico, investigando la historia a través de la morfología urbana de la ciudad y analizándola con los componentes urbanos. Las conclusiones del estudio reinterpretaron y comprendieron a la ciudad, así como también la necesidad desarrolla el sistema de centralidades urbanas que apunten a la configuración urbana y una reforma de sus dinámicas y prácticas sociales para una ciudad habitable.

Como tercer antecedente se sabe que Morado (2020), en su tesis, tuvo como objetivo estudiar la periferia de Bogotá, haciendo una investigación para visualizar problemáticas urbanas, practicas participativas y aplicación de instrumentos en el espacio, detalló un enfoque etnográfico por cuanto se ajustó al modo concreto, material, y a nivel local ubicado al objeto de estudio.

Finalmente, con todo lo analizado, permitió impulsar y ejercer una sensibilización etnográfica en el campo de urbanismo frente a otros diversos métodos para desarrollar ciudades, así mismo se evidenció la práctica empírica en la autoconstrucción de la ciudad más allá de la planeación urbana, aunque se mantiene el vínculo con esta disciplina.

Como cuarto antecedente, Rosinaldo (2019) desarrolló un diagnóstico respecto al desarrollo urbano y demográfico de la urbe de Cuiabá Várzea Grande según el marco temporal definido, así como el surgimiento de nuevas centralidades, posiblemente como resultado de transformaciones escalares en la urbe. La metodología que usó tuvo un enfoque cualitativo, donde se utilizaron los Censos Demográficos de 2000 y 2010 para obtener cambios en la noción de Ciclo de Vida, a partir de las variables edad, posición familiar y número de hijos. Los resultados fueron que la concentración espacial de individuos en determinadas etapas del ciclo vital influía en el dinamismo económico de la ciudad, alterándola física y funcionalmente. Finalmente se concluyó que se está observando la formación de una nueva centralidad en el sector norte, considerando los cambios en las esferas poblacional, económica y morfológica presentados en la investigación, aunque fue muy pronto para asegurarlo, sin embargo, a partir del estudio, se esbozaron elementos que permitían prever que el desdoblamiento permeabilice la formación de subcentros en este punto de la ciudad.

Como quinto antecedente, Silva (2020) se enfocó en la producción inmobiliaria de “Porte Engenharia e Urbanismo”, específicamente a lo largo del “Eixo Platina”, un eje virtual situado en el distrito de Tatuapé (zona este de São Paulo), conformado por viviendas no residenciales (losas corporativas y oficinas) y mixtas. (usos residenciales, comerciales, de servicios y de ocio) desarrollos inmobiliarios de gran nivel, contiguos al transporte público masivo, en especial en los alrededores de las estaciones de metro Tatuapé y Carrão. Su estudio fue cualitativo, donde se realizó plantillas de los usos de los lotes que componen el área de objeto de estudio, concluyendo que las transformaciones urbanas ocurridas en Tatuapé tienen una correlación directa con la producción

inmobiliaria de Porte y con la “Ciudad contemporánea”, especialmente en lo que respecta a los primeros lanzamientos verticales después de la apertura de las estaciones de Metro de la zona en estudio, así como por la cercanía de los desarrollos a estas estaciones, por el aumento de lanzamientos inmobiliarios en la región luego de la apertura del centro comercial Metro Tatuapé, por la construcción de desarrollos de servicios (corporativos) y usos mixtos.

En este mismo contexto a nivel internacional, para la categoría de estudio del sistema turístico urbano como sexto antecedente se revisó a Chávez (2021), en su tesis publicada como “Actividad turística y preservación del paisaje insular: Hacia un equilibrio necesario” en la Isla Roatán, Honduras, analizó la gestión y protección de los paisajes naturales con normas actualizadas para entender el problema y planteó estrategias para tener un equilibrio entre el paisaje y el turismo insular. Su enfoque fue cualitativo, su técnica fue documental y análisis de los sitios estratégicos del lugar de estudio donde se vean las dos variables. En conclusión, se determinó puntos de intervención precisos en participación ciudadana y normativa que permita ser un instrumento de acercamiento para un plan territorial de la Isla de Roatán para la protección paisajística y el balance con las actividades turísticas.

Como séptimo antecedente, Pérez (2018), en su tesis de posgrado se centró en el turismo masivo de algunas ciudades más visitadas del mundo y como afecta en la actualidad. Su enfoque fue cualitativo, su técnica fue documental, con revisiones de teorías y análisis de las ciudades concentradas por el turismo con datos obtenidos del “data mining”. Finalmente, concluye dando una crítica al modelo de la ciudad afectadas por el supratourismo, algunos problemas son los colapsos de infraestructura de servicios, proliferación de viviendas para el turista, mayor demanda en consumo que a la larga perjudica al ciudadano y la identidad cultural del lugar.

Como octavo antecedente, Pinna (2021), en su estudio buscó entender las causas de la problemática que se genera en el área turística de Gandía por su

obsolescencia y así plantear soluciones con una propuesta urbanística. Su enfoque fue cualitativo, su técnica fue documental, con revisiones de casos de estudios que existen en la actualidad. En conclusión, se comprueba que, con planes para modernizar el sitio de estudio, se puede generar mejoras de conexión entre la ciudad y potenciar los atractivos turísticos; es por ello por lo que se planteó un proyecto de intervención donde se remodelará una calle y plaza ya que tiene conexión con la Playa Norte de Gandía, donde se hacen cambios de materiales, arborización y un nuevo diseño urbano-arquitectónico bajo normativa que genere nuevas oportunidades de actividad turística del sector.

Esta investigación está sustentada epistemológicamente por conceptos pensados a partir de la Teoría General de Sistemas de Ludwig Von Bertalanffy (1989), entendiendo la suma de todos sus elementos permiten ser y estar estructurados manteniendo una interrelación con características dinámicas, flexibles y abiertas; este axioma permite que se aborde problemáticas dentro del campo del valor científico; como consecuencia a ello dentro de una dimensión físico espacial para la ciudad y ante una evidente necesidad interdisciplinaria de estudio, es que se especifica dos ámbitos en esta investigación: el de los sistemas urbanos de Antoine Bailly (1978) y el de los sistemas complejos de Rolando García (2009). Este último evidencia que la consideración de interpretar un entorno que cuente con un ecosistema natural modificado por el hombre a través de procesos externos o de interacciones se hace elemental para hallar la búsqueda de nuevas teorías a partir de una que ya existe, debido a su naturaleza no hermética, como lo menciona Heller (1982) que toda teoría aplicada es consecuencia dependiente de una alta teoría en busca de llevar a la praxis la fundamentación descrita. Como consecuencia a esto, se presenta al sistema turístico urbano como un fenómeno en la ciudad que pretende ser estudiado desde un nuevo enfoque, entendiendo los nuevos paradigmas que rigen el desarrollo de la ciudad y su planificación; abordando así la perspectiva de centralidades urbanas.

Para términos de esta investigación, las categorías de estudio son referenciadas teóricamente desde el sistema turístico urbano con Mario Carlos Beni (1990) y Roberto C. Boullón (2006) y las centralidades urbanas desde la teoría de los lugares centrales de Walter Christaller (1966) y en enfoque crítico de Pablo Vega Centeno (2019).

En efecto, se aborda dos categorías de estudio que son resultado de una base teórica principal: Centralidades Urbanas y Sistema turístico urbano

Las centralidades urbanas según HYDEA - Target Euro (2008) en su investigación realizada para el programa de fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito lo definen como espacios multifuncionales de diversas escalas, con una función determinada, captando bienes y atrayendo a la población, generando frecuentes intercambios colectivos. En ese sentido, se entiende a las centralidades urbanas como espacios de concentración de múltiples roles que se conectan a través de flujos y se complementan con diferentes dinámicas que estructuran la ciudad, a través del ofrecimiento de bienes y servicios; entendidos como un bien aquello que es tangible para el usuario y un servicio la actividad intangible que realiza el usuario. Se clasifican desde sus funciones, el nivel de alcance y el nivel de complejidad.

Para el nivel de alcance se encuentran las centralidades barriales, descritos como espacios localizados en zonas residenciales por el cual hay concentración de servicios básicos para satisfacer las actividades habituales de sus habitantes. Las centralidades barriales poseen una alta conexión con centralidades zonales sectoriales según se localicen los servicios de máxima demanda, comprenden determinadas áreas que se agrupan según sus características homogéneas del territorio. Las centralidades distritales son áreas con elevada densidad poblacional por la cual, se brinda algunas actividades específicas de diferente tipo, capaz de articularse con algunas centralidades de igual magnitud para impulsar su capacidad estratégica a través de una apropiada conexión que contribuya a su unificación. A la vez posee un

estrecho vínculo con las centralidades zonales, puesto que ahí se encuentran servicios de principales demandas. (Hydea-Target Euro, 2008); abarcan un impacto dentro un solo distrito y que el usuario reconoce como tal esta influencia.

Las centralidades interdistritales, están ubicadas en nodos de equipamientos de mediana complejidad, con respeto a su envergadura y a la variedad de actividades, hacia donde hay una mayor oferta de servicios que captan al poblador de iguales áreas homogéneas (Hydea-Target Euro, 2008). En este caso para Iquitos se asocian dos o tres distritos de los cuatro que tiene la metrópoli.

Las centralidades metropolitanas, son de relevancia de todos los pobladores, captan a los ciudadanos de todas las áreas, a causa de que unifican equipamientos, sitios de utilidad general y empleos. Son espacios consolidados, tradicionales y atractores de viajes de la población con la finalidad que su accesibilidad y sus usuarios, necesiten el uso del sistema integral de transporte público (Hydea-Target Euro, 2008). Christaller (1966), indica que debe existir una interrelación entre las centralidades de manera sistemática en múltiples jerarquías.

Para términos de esta presente investigación el sustento teórico de las centralidades urbanas inicia entendiéndose como un sistema de red funcional para el territorio; en ese sentido su conformación está basada en subsistemas que agrupados entre sí hacen un todo; esta cualificación permite definir cinco subcategorías de estudio definidos como: a) diversidad urbana; b) densidad urbana; c) accesibilidad urbana; d) morfología urbana y e) el espacio social.

Como primera subcategoría de estudio para las centralidades urbanas, se encuentra el concepto de diversidad urbana, toma en cuenta la multiplicidad de usos de suelo en el territorio a partir de enfoques que llevan a repensar el urbanismo, tales como diversificar o especializar la actividad en áreas homogéneas a partir del territorio heterogéneo de la ciudad. En ese sentido, el

presente documento clasifica la diversidad a partir de constructos que tiene que ver con usos generados en la ciudad como escenario de estudio, lo cual no quiere decir que sean los únicos. Estos usos de suelo son parte de una primera subcategoría emergente de la diversidad urbana.

Según el Instituto Metropolitano de Planificación (2021) en el PDU AIM Lima Norte, lo define como una expresión de la estructura urbana, que representa la ideología de diversos roles de ocupación de suelo, a partir de su asentamiento y diversificación que pone en actividad a la ciudad diariamente. De este modo, se puede decir que es una composición de características propias del lugar que a través de sus actividades se complementan y permiten su desarrollo. Pueden ser actividades de roles educativos, logísticos, comerciales y de servicios; así como de ocio y esparcimiento.

Además, se considera pertinente dar a conocer que la diversidad también está enfocada en quienes lo generan, es decir se entiende como una segunda subcategoría emergente a los actores urbanos que hacen partícipe del territorio, de las cuales existe una población que permanece en ella por su naturaleza y como consecuencia de su hábitat diario, en esta investigación se le define como población local; a su vez, otro de los actores urbanos de la ciudad resultan ser la población flotante, que su naturaleza radica en la temporalidad de permanencia en el territorio, ya que residen en otras áreas. Es así como a éstos dos actores urbanos ya conocidos, se hace necesario agregar otros dos más con características específicas: la tercera población tiene que ver con aquella que se asienta en el territorio pero tiene una responsabilidad puntual, la de servir desde el sector gubernamental y como cuarta población se toma en cuenta a la que se llama población oriunda, que es la que nace y se asienta como resultado de equipamientos urbanos situados en el territorio y que abastecen la dinámica y actividad en la ciudad a raíz del propósito de estas edificaciones.

Como segunda subcategoría de estudio para las centralidades urbanas se considera a la densidad urbana, considerada por Vega Centeno et. al. (2019)

como una relación entre el espacio y la ocupación del usuario, que bien puede ser temporal o de permanencia, con la densidad se puede conocer la concentración y los flujos que los usuarios producen resultado de causas del porque se producen los viajes de nodos a nodos en el territorio.

De la densidad urbana emerge la concentración de actividades que pueden ocurrir en el territorio, lo cual generan aglomeraciones principalmente de la dimensión económica y al mismo tiempo dinámicas que revelan áreas de grados de densidad; con ello generan constructos como los tipos de concentración: actividades comerciales, actividades educativas, actividades de ocio y actividades logísticas.

Se toma en cuenta también los flujos de desplazamiento que se producen a partir de estas concentraciones; es decir, el recorrido que ocurre a partir de la generación de estas concentraciones, consideradas según su tipología otra de las categorías emergentes de la densidad urbana; a partir de aquí se clasifican en flujos vehiculares, desde el grado menor hasta los de carga pesada, y los flujos humanos que tienen proximidad con que perciban una experiencia urbana equitativa, en otras palabras, mientras más próximo esté el siguiente nodo mejor resulta el desplazamiento.

Como última subcategoría emergente que pertenece a la densidad, se toma en cuenta los motivos de viaje por el cual los flujos transitan en el territorio, Vega Centeno et. al. (2019) explican que los motivos de viaje son las razones que llevan al usuario a desplazarse por el territorio, logrando así estructurar la ciudad; para esta investigación los constructos que se toman en cuenta en esta índole tienen que ver con: trabajo, estudios, compras, ocio y esparcimiento y servicios administrativos.

Como tercera subcategoría de estudio para las centralidades urbanas se considera a la accesibilidad urbana – vistos desde la estructura urbana - según Santos y Ganges & De las Rivas Sanz (2008) como la capacidad expresada en distancia y proximidad de disfrutar beneficios que el territorio ofrece,

salvaguardando las condiciones adecuadas a través de su relación con el sistema de redes viales y sistema de transporte con el fin de reducir costos y minimizar tiempo de viajes según sea la actividad que el usuario realice. Estos dos sistemas emergen como subcategorías de estudio de la accesibilidad urbana y se convierten en sustento de los constructos. En el entendimiento de la estructura urbana, las concentraciones generadas en el territorio que son participes del contenedor edificable necesitan ser consideradas como parte de un sistema de redes de abastecimiento para su correcto funcionamiento dentro de estos generados de economías de aglomeración, es así que emerge una tercera subcategoría de estudio en la accesibilidad definida como el sistema de infraestructura y servicios, que consideras redes de aguas: en su conjunto de agua, saneamiento y alcantarillado; redes de energías: en su conjunto de electricidad y gas, redes de telecomunicaciones con fibra óptica.

Con respecto al sistema de redes viales, según VCHI S.A. (2005) en el Manual de diseño geométrico de vías urbanas, el sistema de red vial es aquella clasificación que fija usos específicos en las distintas calles y vías, con el fin de atender las necesidades que requieren las personas al momento de desplazarse, así como a los servicios que se brindan en la ciudad; al mismo tiempo su objetivo se centra en atender necesidad de accesibilidad para llegar a edificaciones de distintos usos de suelo.

La clasificación del sistema de red vial se divide tipológicamente en vías colectoras, vías locales, vías arteriales y vías expresas, los cuales son los constructos que hacen parte del sistema de redes viales.

Al mismo tiempo se encuentra el sistema de transporte, que hace parte de los flujos de desplazamientos como subcategoría emergente, según Daza et. al. (2020) explican que es un medio para lograr la conectividad disminuyendo distancias desde ubicaciones geográficas, movilizandoo personas y bienes. Este sistema se divide de acuerdo con la necesidad del medio geográfico, clasificados en transportes terrestres, fluviales, aéreos, marítimos, entre otros.

Para términos de estudio, se toma en cuenta que Iquitos tiene relación inmediata entre toda su metrópoli y su entorno inmediato por dos sistemas de transporte: el que ocurre a través de los ríos denominado y el que va por tierra.

Como cuarta subcategoría de estudio para las centralidades urbanas se considera a la morfología urbana, según Guzmán et. al. (2018) citando a Mugavin (1999) se entiende como el resultado de la valoración entre el espacio social y los usuarios que se relacionan de manera colectiva y están condicionados a principios formales, funcionales, contextuales y espaciales en cuanto a sus límites. Es necesario considerar, que esta interacción genera que surjan subcategorías de la morfología urbana, dentro del enfoque de centralidades los cuales se definen como el tejido urbano espacial como resultado del crecimiento y los atractores urbanos como resultado de la interacción del usuario.

En el caso del tejido urbano es importante tener en cuenta los cascos urbanos que marcan épocas de crecimiento en la ciudad con similitudes y diversidades socioespaciales. Como constructos de esta subcategoría emergente de la morfología urbana se toma en cuenta tres tipos: a) Casco de Valor Histórico, delimitados por patrimonios edificados que cuentan con protección de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (en adelante UNESCO), b) un casco que alcanzó popularidad y singularidad en épocas posteriores a la fundación del centro histórico y c) un casco con principio vernáculo, que intenta tener características en materialidad y en patrones étnicos del entorno inmediato, situados en los bordes de la ciudad.

Para los atractores urbanos, Vega Centeno et. al. (2019) citando a Panerai y Mangin (1999) indica que estos espacios dentro del territorio que son de gran concentración para las centralidades urbanas se sitúan en tres constructos: los centros históricos, los centros corredores y los grandes centros comerciales; en efecto, son los tres principales atractores de la ciudad bajo el enfoque de las centralidades. En el caso de los centros históricos es el resultado de actividades que representan poder institucional al tener bienes salvaguardados por UNESO,

además de sus recientes transformaciones y adaptaciones bajo actividades comerciales, logrando una relación entre dos actividades. En el caso de los centros corredores, son los principales atractores bajo los flujos de desplazamiento en la accesibilidad de territorios, poniendo a disposición ofertas para su consumo. Para el caso de los centros comerciales, son representados como los nuevos núcleos de la ciudad ante una creciente demanda bajo la economía de consumo, y que se convierten en nodos atractores del territorio. Estas polígonos - llamados en cascados o centros - que se crean con estos principios sirven para complementariedad con la diversidad urbana.

Como quinta subcategoría de estudio para las centralidades urbanas se considera al espacio social, entendido por Vega Centeno et. al. (2019) como la acción recíproca entre lo edificado y el contexto en el que se sitúa; ocasionado por los usuarios como dinámicas, trayendo como consecuencia un valor a partir de la experiencia y un significado a cada entorno contemplado. De esta subcategoría se puede decir que emerge el espacio público centrado en el enfoque de la dimensión social que a su vez genera constructos como la apropiación del espacio, considerado como el valor social y funcional que se les otorga a aquellos que están in situ; así como la percepción del espacio, entendido como la experiencia urbana que conlleva a cualificar bajo un enfoque cognitiva y las condiciones que deberían generarse en un espacio público a partir de una buena relación social-espacial.

El sistema turístico urbano es considerado por Boullón (2006) como la consecuencia de una manifestación de la sociedad que realizan actividades con diversos motivos, otorgando dinámicas que aportan el desarrollo socioeconómico territorial. Es decir, es una estructura socioeconómica funcional compuesta por varias facetas, que dependiendo de su clasificación centra sus actividades en cumplir el modelo que le corresponde. Para entender el sistema turístico, es necesario recordar que todo sistema está compuesto por nodos y flujos; en ese sentido y con objetivo de explicar la funcionalidad del sistema turístico se interpreta a los nodos como los componentes turísticos y a los flujos

como el recorrido que existe para llegar a estos componentes. Paralelamente, Medina y McLaren (2006) coinciden que es un producto cultural y productor de cultura; que actúa como un agente en un proceso de catálisis complejo y de índole cultural que se enfoca en la experiencia de un entorno desarrollado.

Dentro de las consideraciones del turismo bajo un enfoque sistémico netamente complejo, se puede entender que Beni (1990) considera que es un sistema de intervalo abierto, que comprende elementos de entrada y salida dentro de su proceso y desarrollo; con dimensiones políticas, ambientales, culturales, económicos y sociales que permite tener resultados a partir de sus atributos y componentes de manera dinámicas, adaptables, flexibles, de fácil lectura y comprensión.

Bajo este mecanismo de sistema complejo, el sistema turístico urbano puede entenderse con las siguientes subcategorías de estudio, que se han abordado en esta investigación para fines de estudio: Con ello; se cuenta con la oferta turística, la demanda turística, la infraestructura turística, la superestructura y los operadores turísticos.

Como primera subcategoría de estudio se considera a la oferta turística, que Varisco (2013) lo define como un conjunto de servicios y bienes que tiene por objetivo abastecer los requerimientos del mercado económico en la ciudad; como materia prima de toda oferta turística están los atractivos que la componen definido por Boullón (2006) como todo elemento de bien mueble o inmueble que tiene la capacidad de atraer consumidores ofreciendo determinados servicios. A partir de su existencia se puede planificar la creación de una red de servicios turísticos donde posibilite sacar provecho en el área comercial (Boullón, 2006).

En paralelo a ello, es necesario especificar que dentro del ámbito práctico estatal los atractivos turísticos son considerados por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2008) entre aspectos totales: objeto, espacio o suceso que posibilite atraer a los turistas, teniendo en cuenta que las personas tienen diferentes intereses. Por ejemplo, en tanto que algunos optan pasar los días

calmados frente a un lago en donde se pueden relajar, otras personas optan disfrutar momentos de aventuras montando bicicleta. Es preciso indicar que como parte de los constructos de los atractivos turísticos se encuentran las áreas de preservación natural, como recursos naturales para ser protegido en un territorio; asimismo los sitios naturales como lagunas, ríos, que permiten intervenciones activas; también se toma en cuenta las manifestaciones culturales históricas como festividades donde se conmemora y celebran hechos históricos así como el folklore popular que resalta la cultural actual y se manifiestan en espacios efímeros de concentración; por último hacen parte de esta lista los acontecimientos programados que suelen desarrollarse con un tiempo anticipado para el beneficio de la ciudad.

Las plantas turísticas, es una subcategoría que emergen como elementos que componen la oferta turística en un nivel complementario, teóricamente se entiende como una subred formada por el equipamiento y las instalaciones turísticas que brindan servicios según el tipo de actividad. (Boullón, 2006).

Desde la práctica estatal el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2008) define a las plantas turísticas como la unificación de atractivos, equipamientos, bienes y servicios que se brindan al turista para satisfacer sus expectativas. De esa manera, se debe dar un servicio óptimo para obtener un excelente producto. Como parte de los constructos que componen esta subcategoría emergente, se encuentran las plantas turísticas de alojamiento, comercio, esparcimientos y servicios administrativos. En ese sentido, es importante mencionar que estos complementos responden a funciones de alojamiento, comercio, esparcimiento, transporte y servicio de tipo administrativos.

Como segunda subcategoría del sistema turístico urbano se tiene en cuenta a la demanda turística, que según Varisco (2013) tiene que ver con los requerimientos a nivel cualitativo y cuantitativo que permite tener un alcance de las necesidades a satisfacer dentro del sistema turístico urbano, expresados en el rendimiento que producen las ventas del total de la oferta producida; tal como

lo señala Boullón (2006), la demanda turística es la evaluación que registra la cantidad de visitantes que llegan a un país, sector, lugares turísticos, y a los ingresos que aporta, y si se desea la revisión estimando cómo se reparten esta data entre los diferentes tipos de servicios que se brindan en ese entorno; se expresa a partir del análisis al turista; en ese contexto, es importante mencionar acerca de los flujos turísticos, según Martín (2006) es toda acción operativa que permite captar y sostener el desplazamiento de los turistas, además de ser el nexo entre la demanda y oferta turística. Bajo esa definición, se entiende que todo flujo debe tener múltiples medios que permitan y logren conectar entre un nodo y otro.

Desde el contexto práctico estatal la demanda turística es un grupo de consumidores o consumidores potenciales de servicios y bienes turísticos que desean atender sus requerimientos de viaje. Así sean visitantes, viajeros, turistas, indistintamente cual sea su motivación de viajar y del sitio a visitar o proyectan visitar. (Socatelli, 2015).

Como parte de reinterpretar los constructos que llevan a conformar esta subcategoría se toma en cuenta los motivos de visitas principalmente de tipo recreacional, filial – que corresponde a lo familiar- de negocios, y del credo – correspondiente a las creencias y fe de cada turista que lo llevan a desplazarse de una ciudad a otra. Asimismo, se debe tener en cuenta el perfil del visitante que componen características a dimensiones sociales, culturales y económicas.

Cuando se estudia el sistema turístico urbano, es necesario tener consideración que, para el funcionamiento de las estructuras productivas y sociales de una ciudad, es importante integrar a la infraestructura; Boullón (2006) explica que su expresión representada en red, evidencian factores internos y externos, que se localizan bajo una programación anticipada de la instalación de atractivos y plantas turísticas; es decir, que su concepción pretende lograr un equilibrio como consecuencia a la oferta y demanda.

Como tercera subcategoría de estudio, se considera a la infraestructura turística, definido por Varisco (2013) como el conjunto de servicio y obras que dotan servicios básicos complementarios al momento del emplazamiento de equipamientos turísticos, con el fin de lograr el desarrollo de la actividad económica; se considera como un medio entre la entrada y salida del sistema turístico urbano. La infraestructura turística está compuesta por un sistema de redes, enfocado en cada especialidad, es en esta clasificación que las subcategorías de estudio emergen para dividirse en: infraestructura de energía, infraestructura de sanidad, infraestructura de telecomunicaciones, infraestructura de transporte. La energía considera redes de electricidad y combustible del tipo natural o procesado; en el caso de sanidad, se entiende como la redes que abastecen de agua, desagüe y alcantarillado un equipamiento, en este caso también se añade la gestión de residuos sólidos como parte del manejo de la infraestructura turística. Para el caso de las telecomunicaciones importante mencionar el interés por contar con buenos servicios de telefonía e internet, sobre todo en una época de globalización, entendiendo que la información que se brinda sobre el turismo es una de las que más influyen en los turistas; como lo mencionan Neyra et. al. (2020) que, ante una errónea y escasa data, sea imprescindible contar con un buen servicio de medio de comunicación.

Por último, se considera a la infraestructura de transporte que representa la dotación de bienes para estructurar un servicio en red al desplazamiento terrestre, fluvial, marítimo o aéreo, además de un soporte para mejorar el sistema turístico urbano puesto que complementa los equipamientos a través de sus infraestructuras de terminales terrestres, puerto fluviales o aeropuertos.

Para que se demuestre el buen funcionamiento del sistema turístico urbano en la ciudad debe evidenciarse una gestión que regule y se exprese como una red de interrelación que en la suma del todo hacen un sistema, que está situado por encima de la organización abiertamente conocida a los turistas; en este caso Boullón (2006) acuña el término de superestructura.

Como cuarta subcategoría de estudio, se tiene en cuenta la superestructura turística que según Boullón (2006) incluye todos los organismos que regulan la gestión del sistema turístico, desde el ente gubernamental, pasando por la inversión privada hasta los organismos sociales. Para Varisco (2013) su objetivo radica en planificar, gestionar y organizar las funciones que se le atribuyen al sistema turístico, es así como existe una responsabilidad organizacional para emerger como subcategoría de estudio e integrar como lo menciona Ziritt et. al. (2020) que los actuales modelos de gestión para el sistema turístico deben responder y enfocarse a criterios de sostenibilidad, tomando un papel dinámico entre los sectores; es así, como los constructos pasan a ser el sector social con organizaciones no gubernamentales o de colectivos sociales-ecológicos, el sector privado con las empresas y su capital de inversiones; y por naturaleza, el sector gubernamental con organismos que tengan funciones con la actividad según sean su escala de intervención, a fin de articularse con ideas, propuestas de mejora para resultados a plazos de corto, mediano y largo plazo para el sistema turístico complementándose según sus capacidades.

Ante una dinámica de entrada y salida, de emisión y recepción para el sistema turístico urbano; se entiende a los operadores turísticos como los responsables en ser la comunidad receptora que son por los que se hace turismo. Como quinta subcategoría de estudio, se considera a los operadores turísticos como parte de la investigación, definido por Varisco (2013) como aquellos agentes que tiene el objetivo de mejorar sus condiciones de ida a parte del desarrollo del sistema turístico en la ciudad. La comunidad receptora surge como una subcategoría emergente que tiene a los residentes, las instituciones, los empresarios y los turistas como aquellos participantes que ponen en valor los servicios y bienes que el sistema turístico otorga por naturaleza.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1 Tipo y diseño de investigación

- **Tipo de Investigación:** El tipo de investigación del presente estudio fue aplicada, puesto que Ñaupas (2013) menciona este tipo de investigaciones se orientan dar una mejora al desempeño de los sistemas, resolviendo los problemas más específicos; por ende, no califica de verdadero, falso probable, más bien a eficiente, deficiente, ineficiente y eficaz.

El estudio tuvo un enfoque cualitativo; al respecto Donadei (2019) citando a Rodríguez Gómez et al. (2005) denota que, cuando en la perspectiva urbanística y arquitectónica se desarrollan fenómenos de dimensión social que se reproducen en escenarios in situ, es imprescindible interpretarlo en un alto nivel de profundidad y abordar una perspectiva cualitativa; entendida como un grupo de información construido desde la data obtenido en campo con el objetivo de conocer interpretaciones notables al problema que se aborda. Monje (2011) indica que los estudios cualitativos no implican tener una estadística que exija cumplirse; sino que más bien, prevalece el proceso más que el resultado. En un sentido pertinente de objetividad, Quecedo y Castaño (2002) citando a Pulido (1999) precisan que los enfoques cualitativos aportan información valiosa dentro de escenarios específicos tomando en cuenta a los participantes; de manera que se pueda corroborar la investigación teórica y descriptiva.

- **Diseño de Investigación:** Kerlinger (1981) manifiesta que el diseño de investigación es la estructura o planificación que tiene el fin de lograr respuestas a interrogantes planteadas dentro de un estudio. En ese sentido, se puede definir como un plan de acción que permita recolectar los datos con el fin de llegar a solucionar el problema del estudio de investigación. Donadei (2019) citando a Robert Stake (1999) explica que la alternativa que mejor se complementa para comprender la perspectiva urbana es el estudio de casos, sin embargo, al requerir que sea un estudio basado en experiencia, la presente investigación tuvo un diseño fenomenológico hermenéutico, Fuster (2019) dice

que los diseños fenomenológicos asumen dimensiones más complejas y que recurren a la interpretación y no tan solo al índole cuantitativo.

A la vez se aplicó un estudio transversal, puesto que es un tipo de investigación donde se basa en la observación. Donde se eligen categorías sobre un escenario de estudio y participantes que aportan con su perspectiva llevado a cabo durante un periodo de tiempo establecido para el estudio. (Morales, 2020).

El método de investigación usado fue hipotético – deductivo, donde Popper (1980, p. 32) sostuvo que la deducción de hipótesis se determina de la siguiente manera: Durante el proceso del estudio se generan nuevas ideas anticipadas, en este caso serian hipótesis, así mismo en el marco teórico se extraen conclusiones mediante la deducción; estas conclusiones se contrastan entre sí y con otros enunciados adecuados, con el objetivo de identificar nexos lógicos que existan entre ellos.

En este sentido, se entiende que las hipótesis han sido formuladas mediante la observación, son luego corroboradas deductivamente, y se comparan con datos del escenario de estudio.

### **3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización**

Como primera categoría de estudio se considera a las Centralidades Urbanas; definido por Vega Centeno et. al. (2019) como espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible a su población. Dentro de una definición a priori, las centralidades urbanas son el punto de partida de las dimensiones económicas, políticas y simbólicas de las ciudades con capacidad de cubrir grandes demandas como la concentración de actividades mediante un sistema de redes urbanas y accesibilidad para la población.

Como segunda categoría de estudio se considera al Sistema Turístico Urbano definido por Boullón (2006) como la unidad compuesta de organismos independientes que comparten el mismo hábitat, como consecuencia de la

presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos, que son materia prima del turismo. A priori, los sistemas turísticos son los espacios que generan hábitat para impulsar el turismo a través de acciones que llevan a desarrollar el ámbito económico, social y aprovechar el patrimonio como historia y lo ecológico como eje sostenible.

Las subcategorías de estudio son: 1) Diversidad funcional, tiene como primera subcategoría emergente a los usos de suelo, y estos a su vez, tienen como constructos a los suelos de tipo: Industrial, comercial, recreación, educación, administrativo; y como segunda subcategoría emergente a los actores urbanos; y estos a su vez tiene como constructos: la población local, población flotante, población oriunda y población de servicio; 2) Densidad Urbana, tiene como primera subcategoría emergente a la concentración de actividades, y estos a su vez, tienen como constructos a la actividad: comercial, educativa, de ocio y logística. Como segunda subcategoría emergente están los flujos de desplazamiento, y estos a su vez, tiene como constructos los flujos vehiculares y flujos humanos. Como tercera subcategoría emergente están los motivos de viaje; y estos a su vez, tiene como constructos de tipo: ocio, compras, estudio y trabajo; 3) Accesibilidad Urbana, teniendo como primera subcategoría emergente al sistema de redes viales; y estos a su vez, tiene como constructo a las vías expresas, vías arteriales, vías colectoras y vías locales. Como segunda subcategoría emergente está el sistema de transporte; y estos a su vez, tienen como constructos al transporte fluvial y transporte terrestre. Como tercera subcategoría emergente están las redes de infraestructura, y estos a su vez, tiene como constructos las redes de aguas, redes de energías y redes de telecomunicaciones; 4) Morfología Urbana, teniendo como primera subcategoría emergente al tejido urbano; y estos a su vez, tiene como constructos al casco de valor histórico, casco popular y casco vernacular. Como segunda subcategoría emergente están los atractores urbanos; y estos a su vez, tiene como constructos a los centros históricos, centros-corredores y centros comerciales; 5) Espacio Social, teniendo como primera subcategoría

emergente al espacio público; y esto a su vez, cuenta con constructos como la percepción del espacio público, la apropiación del espacio público y las condicionantes del espacio público; 6) Oferta turística, tienen como primera subcategoría emergente a los atractivos turísticos; y estos a su vez, tienen como constructos a los sitios naturales, bienes con valor cultural, folklore popular, manifestaciones culturales históricas, acontecimientos programados. Como segunda subcategoría emergente se tiene a las plantas turísticas; y estos a su vez, tienen como constructos al comercio, alojamiento, esparcimiento, transporte y servicios administrativos; 7) Demanda turística, tiene como primera subcategoría emergente a los motivos de visita; y estos a su vez, tienen como constructos a la recreación, lo filial, negocios y el credo. Como segunda subcategoría emergente está el perfil del visitante; y estos a su vez, tiene como constructo al perfil social, perfil cultural y perfil económico; 8) Infraestructura turística, tiene como primera subcategoría emergente a la red de energía; y estos a su vez, tiene como constructo a la red de electricidad y a la red de combustible. Como segunda subcategoría emergente está la red de sanidad; y estos a su vez, tiene como constructos a la red de agua, red de desagüe, red de alcantarillado y gestión de residuos sólidos. Como tercera subcategoría emergente está la red de telecomunicaciones; y esto a su vez, tienen como constructos a la red de telefonía y red de internet. Como cuarta subcategoría emergente se tiene a la infraestructura de transporte turística, y esto a su vez, tiene como constructos a los terminales terrestres, puertos fluviales y aeropuerto; 9) Superestructura turística, tiene como subcategoría emergente a la responsabilidad organizacional; y esto a su vez, tiene como constructo al sector social, sector público, sector privado; 10) Operadores turísticos, tiene como subcategoría emergente a la comunidad receptora; y esto a su vez, tienen como constructos a los residentes, instituciones, empresarios, turistas.

### **3.3 Escenario de estudio**

Valerdi (2005) citando a López (1999) define al escenario de estudio como el lugar donde la investigación va a llevarse a cabo, teniendo en cuenta los

recursos que existen y a los participantes involucrados. Bajo esa premisa Valerdi (2005) también cita a Taylor y Bogan (1987) indicando que el mejor escenario es aquel en el cual el investigador con el rol de observador tiene ventajas de accesibilidad y buena relación con las personas que se involucran socialmente en el estudio, recolectando información necesaria para cumplir los objetivos de la investigación.

En ese sentido, el escenario de estudio de esta investigación está considerando toda el área que conforma la metrópoli de Iquitos, los cuales son cuatro distritos: Iquitos, San Juan Bautista, Punchana y Belén.

### **3.4 Participantes**

Los participantes que forman parte en esta investigación y que bajo su experiencia teórica y práctica emiten juicio crítico porque mantienen un enfoque a profundidad en el tema y comparten acerca de las categorías de estudio. Para este caso se ha tomado en cuenta a tres participantes, dos de tres para el sistema turístico urbano y dos de tres para las centralidades urbanas.

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

La técnica aplicada fue la observación participante, Arias (2006) alude que son formas diferentes de adquirir información mediante vías de observación de primera mano, encuestas escritas u orales, entrevistas, el análisis documental, cuestionarios, y el análisis comparación de contenido; la cual se ha realizado a partir del análisis de la realidad problemática, que compone la epistemología a través de las categorías de estudio, subcategorías y constructos que interpretan las centralidades urbanas y el sistema turístico urbano en la metrópoli de Iquitos.

El instrumento desarrollado fue fichas de observación, formulado a partir de constructos que se grafican a través de cartografía que es procesada como diagnóstico urbano y permiten validar la problemática, así como las categorías de estudio, junto con sus objetivos e hipótesis propuestas. Arias (2006), indica que son los materiales que se usan para recolectar y guardar la data, de los cuales se puede mencionar como guía de entrevista, formatos de cuestionario,

lista de cotejo, grabador, cámara fotográfica, o de video, entre otros. En paralelo, se aplicó entrevista de profundidad, según Robles (2011) consiste en preparar un guion de intervalo abierto que logre concretar ideas que se quieren conocer aplicado a un experto en el tema.

**Tabla 1: Matriz de objetivos e instrumentos aplicados**

<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>TÉCNICA</b>	<b>INSTRUMENTO</b>	<b>MÉTODO DE INVESTIGACIÓN</b>
Interpretar la oferta turística basada en el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022	Observación	Ficha de Observación	Cualitativo
	Entrevista	Entrevista a profundidad	Cualitativo
Interpretar la demanda turística basado en la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	Observación	Ficha de Observación	Cualitativo
	Entrevista	Entrevista a profundidad	Cualitativo
Interpretar la infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	Observación	Ficha de Observación	Cualitativo
	Entrevista	Entrevista a profundidad	Cualitativo
Identificar el aporte de la superestructura turística a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	Observación	Ficha de Observación	Cualitativo
	Entrevista	Entrevista a profundidad	Cualitativo
Analizar el aporte de los operadores turísticos desde al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022	Observación	Ficha de Observación	Cualitativo
	Entrevista	Entrevista a profundidad	Cualitativo

Nota: Esta tabla expresa la relación entre los objetivos, la técnica, el instrumento y el método de investigación a usar.

Asimismo, la validez será a través del juicio de expertos. Dado que Palella y Martins (2003) expresan que la validez es la ausencia de errores. Se muestra la conexión entre lo que se mide y lo que realmente se desea medir, por ello se

entiende que se crea un instrumento para constatar el objetivo principal por el cual fue elaborado.

Para comprobar la validez del estudio se recurrió al juicio de expertos, que bajo sus conocimientos teóricos - prácticos respaldan la presente investigación.

### **3.6 Procedimiento**

El estudio se desarrolló desde el análisis urbano de la metrópoli de Iquitos, a partir de los constructos estudiados, donde se identificó la problemática de centralización en la ciudad, que llevó a pensar como la organización a través de sistema de centralidades beneficia la principal característica de Iquitos como metrópoli, el turismo, que también se estructura en base a un sistema. En ese sentido, con los indicadores se creó un instrumento de nivel cuantitativo que permitió recolectar datos a través de fichas de observación; para respaldar la confiabilidad del estudio se ha realizado recurrido a expertos con juicio crítico que bajo sus aportes teóricos prácticos sustentan el estudio fenomenológico.

Para que esta investigación tenga la capacidad de responder a las preguntas formuladas (Rusque, 2003), se ha desarrollado un método de validación en el uso de instrumentos a través del contenido del juicio de expertos en la materia de investigación. El factor presentado en el diseño del instrumento tiene una validación externa.

### **3.7 Rigor científico**

En cuanto al rigor científico, este documento sigue el lineamiento de ser verídico y auténtico. Arias & Giraldo (2011) detallan que el rigor debe demostrar credibilidad a través de los criterios a considerar siendo coherentes con las bases y axiomas del cual se fundamente el enfoque de investigación. Asimismo, tener en cuenta criterios de auditabilidad; esto quiere decir, que los procesos de esta investigación favorecen su solidez, logrando un desarrollando considerable para alcanzar un alto grado de calidad a través de las herramientas que se usan para su comprobación.

### **3.8 Método de análisis de datos**

En esta investigación, los análisis de datos fueron en dos métodos:

**Evaluación Multicriterio:** Se procedió a elaborar mapas de estudio de diagnóstico urbano, asignando una ponderación para discriminar los temas de interés para poder identificar las centralidades urbanas a través del estudio de áreas homogéneas.

**Inferencial:** Se procesó los datos recolectados a nivel cartográfico de las fichas de observación en el sistema de información geográfica de software libre llamado QGIS, con el fin de generar un cruce de ítems que han permitido corroborar la problemática planteada, las categorías de estudio, subcategorías e indicadores junto con las hipótesis generales y específicas; así como los objetivos generales y específicos propuestos en la investigación.

### **3.9 Aspectos éticos**

Ética en la investigación es un tipo de ética aplicada o práctica, por ello trata de resolver problemas generales no tanto a su totalidad, así también con los problemas específicos que aparecen en el desarrollo de la investigación (Penslar, 1995). Por consiguiente, el presente documento está sustentado éticamente en el dictamen del Vicerrectorado de investigación de la Universidad César Vallejo a través de su Manual: “Guía de Desarrollo de Tesis” Versión 2.0, lo cual expuso el contenido necesario a seguir.

En el aspecto de redacción, se empleó el sistema de la Asociación Estadounidense de Psicología - en inglés American Psychological Association- a través de su manual APA en su séptima edición.

Para demostrar la autoría de esta investigación, se usó el software de servicio de prevención anti-plagio llamado “Turnitin”, desarrollado por iParadigms, LLC; con el fin de demostrar que toda información está referenciada de manera adecuada con el sistema APA y no existe plagio hacia otros autores a la información descrita y presentada.

#### **IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

Los resultados de la investigación tuvieron la intención fundamental de entender la realidad problemática a partir del sistema turístico urbano, a fin de generar aportes desde un nuevo enfoque desde las centralidades urbanas al escenario de estudio. Es preciso indicar que, para el desarrollo del objetivo general de estudio sobre fundamentar el estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas la metrópoli de Iquitos, 2022; se inicia con la identificación adecuada de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, se hizo necesario realizar un análisis multivariable para considerar como unidad de análisis el total de manzanas del área metropolitana, las cuales mediante el método de comparación de variables por pares ordenados se asignó una nomenclatura numérica a cada característica urbano-funcional, dando como resultado las siguientes características, Para esto se usó el software QGIS para el procesamiento de datos.

En este caso se ha considerado a: la funcionalidad urbana, morfología urbana, estratos socioeconómicos, consolidación urbana, áreas en peligro, accesibilidad a servicios públicos complementarios.

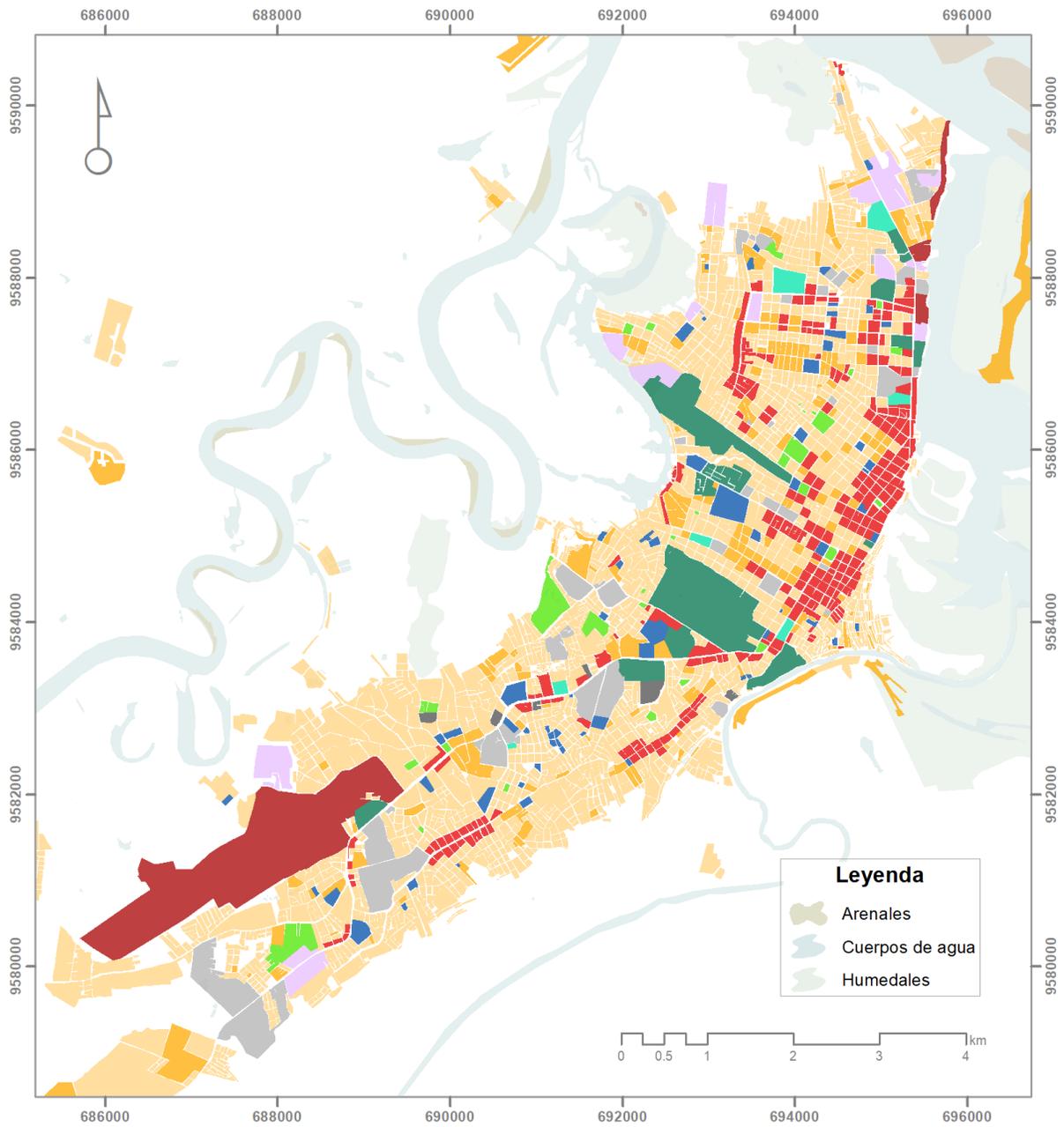
a) Funcionalidad Urbana: Para considerar este ítem se identifican todos los usos predominantes de suelo actuales que tienen mayor representatividad dentro del territorio metropolitano, de tal manera que se agrupan los que están relacionados geográficamente en todas las manzanas. Para la clasificación del uso de suelo predominante se ha tomado en cuenta la siguiente nomenclatura:

**Tabla 2: Funcionalidad Urbana de la Metrópoli de Iquitos**

<b>Variable</b>	<b>Dimensión</b>	<b>Indicador</b>	<b>Peso</b>
<b>Funcionalidad Urbana</b>	Uso Residencial	Uso Predominante	3
	Uso Residencial mixto	Uso Predominante	3
	Uso Comercial	Uso Predominante	3
	Uso Educación	Uso Predominante	3
	Uso Salud	Uso Predominante	3
	Uso Industrial	Uso Predominante	1
	Uso Administrativo Público	Uso Predominante	2
	Uso Transporte	Uso Predominante	3
	Uso Militar	Uso Predominante	1
	Otros Usos	Uso Predominante	1

Nota: Esta tabla expresa los usos que predominan en el suelo urbano de la metrópoli de Iquitos. El peso asignado se dio a criterio propio en escalas de 1, 2 y 3.

**Figura 1: Funcionalidad Urbana de la Metrópoli de Iquitos**



Uso Actual Predominante del Suelo por Manzana			
<b>Dimensión</b>	Uso Comercial	Uso Industrial	Uso Transporte
Uso Residencial	Uso Educación	Uso Recreacional	Uso Militar
Uso Residencial Mixto	Uso Salud	Uso Administrativo Público	Otros usos

Nota: Este mapa excluye algunos usos de suelo de su nombre propios y los clasifica dentro de otros usos (OU).

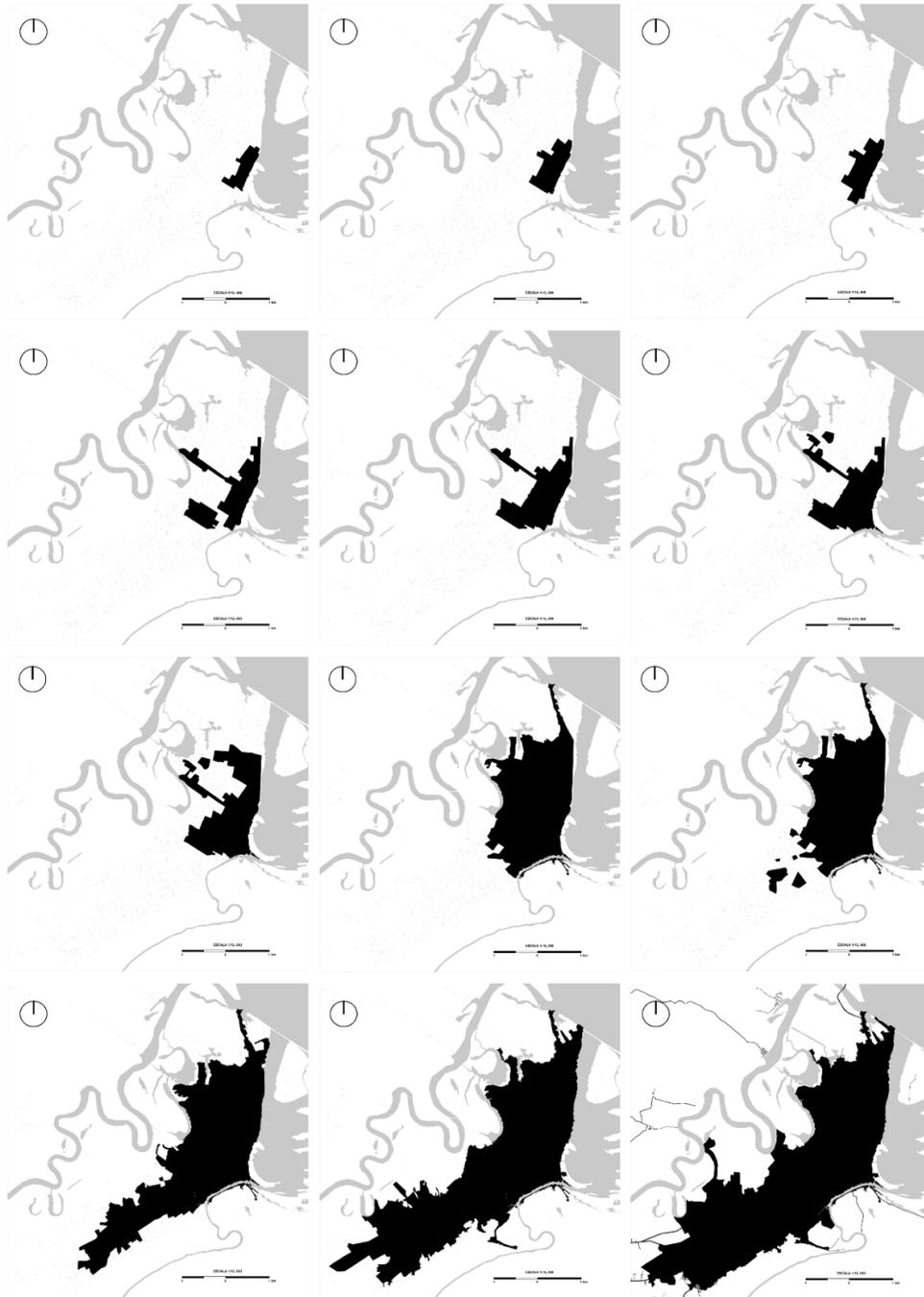
b) **Morfología Urbana:** Para el desarrollo de este ítem se ha tomado en cuenta agrupar las manzanas de acuerdo con la evolución urbana de la metrópoli la cual determina la ocupación del casco urbano a través del tiempo, para términos de estudio se agrupan y definen tres tiempos - tipologías: el primero tiene que ver con la identificación de todas las manzanas que componen el casco de valor histórico cultural, que no necesariamente está considerado como centro histórico. El segundo, tiene que ver con el resto de las manzanas que tienden a considerarse como “moderno” dentro del vox populi de los residentes de Iquitos, imitando características de otras ciudades, y generando una discrepancia entre lo que es y lo que debería ser. Por último, se consideran aquellas manzanas que tiene representación de características vernáculas, rescatando rasgos étnicos propios del lugar. Además, se considera los límites jurisdiccionales de cada distrito bajo la administración pública. Se ha tomado en cuenta la siguiente nomenclatura:

***Tabla 3: Morfología Urbana de la Metrópoli de Iquitos***

Variable	Dimensión	Indicador	Peso		
Morfología Urbana	Casco Urbano	Casco de valor Histórico	2		
		Casco popularizado	3		
		Casco con características vernáculas	3		
	Límites Jurisdiccionales		San Juan Bautista	2	
			Punchana	2	
			Iquitos	2	
			Belén	2	

Nota: Esta tabla muestra los valores otorgados a cada indicador dentro del estudio de los cascos urbanos y los límites jurisdiccionales. El peso asignado se dio a criterio propio en escalas de 1, 2 y 3.

**Figura 2: Ocupación Urbana de la Metrópoli de Iquitos**

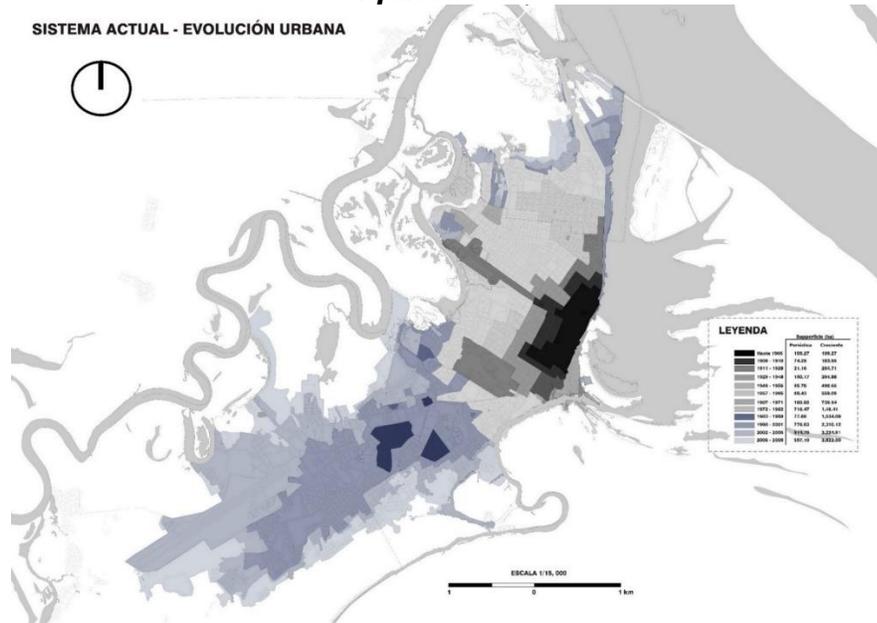


Nota: Este mapa explica el proceso de crecimientos urbano a partir de un vector.

Elaboración Propia

Fuente: PDU Iquitos 2011-2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011)

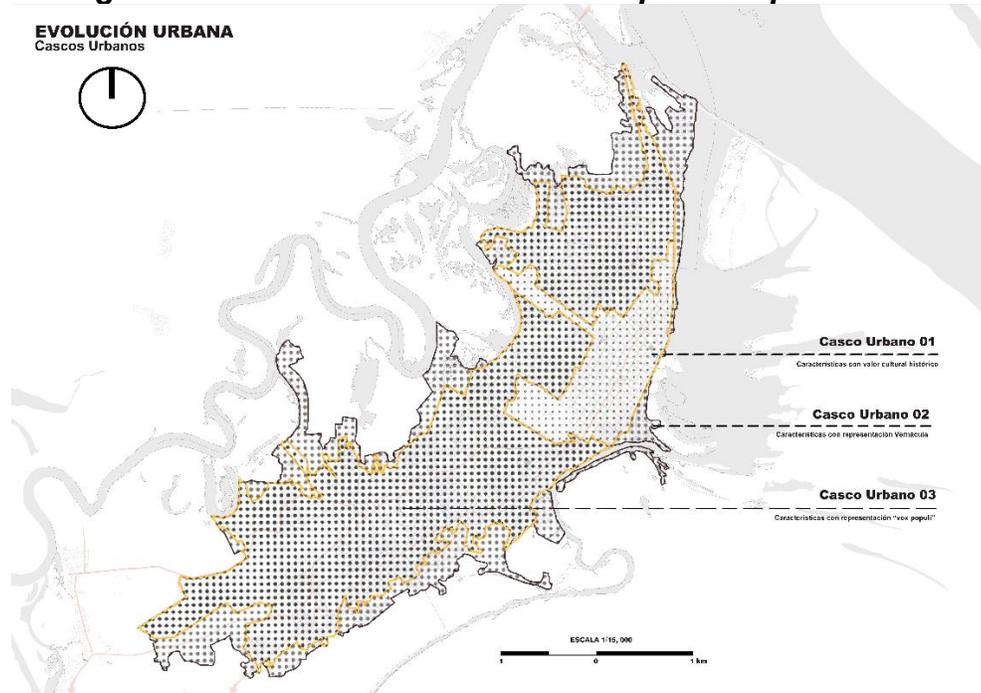
**Figura 3: Mapa de la Evolución Urbana de la Metrópoli de Iquitos**



Nota: Este mapa explica cada una de las etapas históricas conforme se dio el asentamiento de edificaciones en la ciudad. El gráfico es una reinterpretación de la fuente primaria.

Fuente: PDU Iquitos 2011-2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011)

**Figura 4: Cascos Urbanos en la Metrópoli de Iquitos**



Nota: Este mapa es el resultado de agrupar cada etapa urbana en el crecimiento de la ciudad bajo el criterio del investigador.

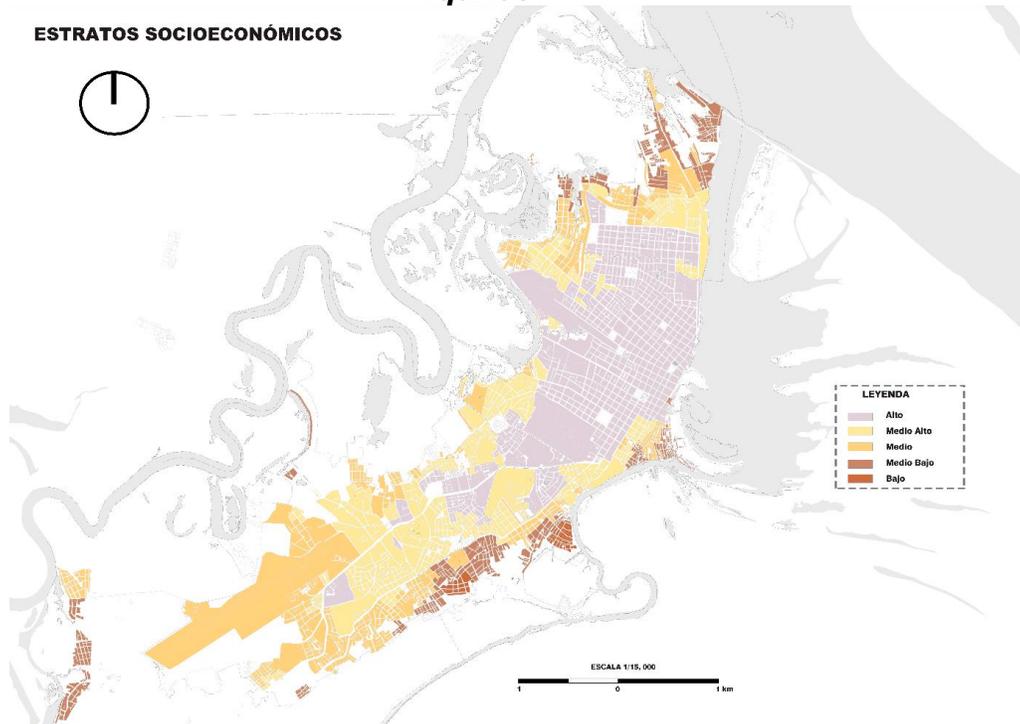
c) Estratos socioeconómicos: Se identifica los niveles de ingreso per cápita por hogar en base a la data realizada por Instituto Nacional de Estadística e Informática en su publicación “Planos Estratificados por ingreso a nivel de manzana de las grandes ciudades” (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2020). Se ha tomado en cuenta la siguiente nomenclatura:

**Tabla 4: Estratos socioeconómicos de la Metrópoli de Iquitos**

Variable	Dimensión	Indicador	Peso
Estratos Socioeconómicos	Ingreso Per Cápita	Bajo	5
		Bajo Medio	4
		Medio	3
		Medio Alto	2
		Alto	1

Nota: Esta tabla expresa el ingreso per cápita a nivel de manzana de la metrópoli de Iquitos. El peso asignado se dio a criterio propio en escalas de 1 al 5. Fuente: (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2020)

**Figura 5: Estratos socioeconómicos de la Metrópoli de Iquitos**



Nota: El presente mapa grafica la estratificación a nivel de manzanas, es una reinterpretación de la fuente primaria. Fuente: (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2020)

d) Consolidación urbana: Para identificar el nivel de consolidación urbana de las manzanas se toma en cuenta con cuatros aspectos: el nivel de cobertura de los servicios básicos de luz, agua y desagüe: el estado de conservación de las viviendas, así como el material predominante usado; y el grado de edificabilidad respecto a los niveles de piso. La nomenclatura es de la siguiente manera:

**Tabla 5: Consolidación Urbana de la Metrópoli de Iquitos**

Variable	Dimensión	Indicador	Peso
Consolidación Urbana	Cobertura de servicios básicos	Cobertura de 3 servicios	3
		Cobertura de 2 servicios	2
		Cobertura de 1 servicio	1
	Grado de edificabilidad	0 pisos	5
		1 piso	4
		2 pisos	3
		3 pisos	2
		4 pisos a más	1
	Estado de Conservación	Malo	3
		Regular	2
		Bueno	1
	Material Predominante	Madera	1
		Concreto	2

Nota: Se ha considerado una escala de Likert de cinco niveles (1-5) para cualificar a criterio propio los indicadores analizados.

e) Áreas en peligro: Para considerar este ítem se toma en cuenta los tipos de peligros que existen, según el Instituto Nacional de Defensa Civil (2014) en su estudio Mapa de peligros, vulnerabilidad y riesgos, Plan de usos del suelo ante desastres y medidas de mitigación de la ciudad de Iquitos se detallan: Peligro Geológicos, Peligros Ambientales, Peligros Naturales.

**Tabla 6: Áreas en peligro de la Metrópoli de Iquitos**

Variable	Dimensión	Indicador	Peso
<b>Áreas en Peligro</b>	Peligros Geológico	Zona de Peligro Muy Alto	3
		Zona de Peligro Alto	3
		Zona de Peligro Medio	2
		Zona de Peligro Bajo	1
	Peligro Ambiental	Muy Alto	3
		Alto	3
		Medio	2
	Peligro Natural	Bajo	1
		Muy Alto	3
		Alto	3
		Medio	2
			Bajo

Nota: Se ha considerado una escala de Likert del nivel 1 al 3 para cualificar a criterio propio. Fuente: (INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL, 2014)

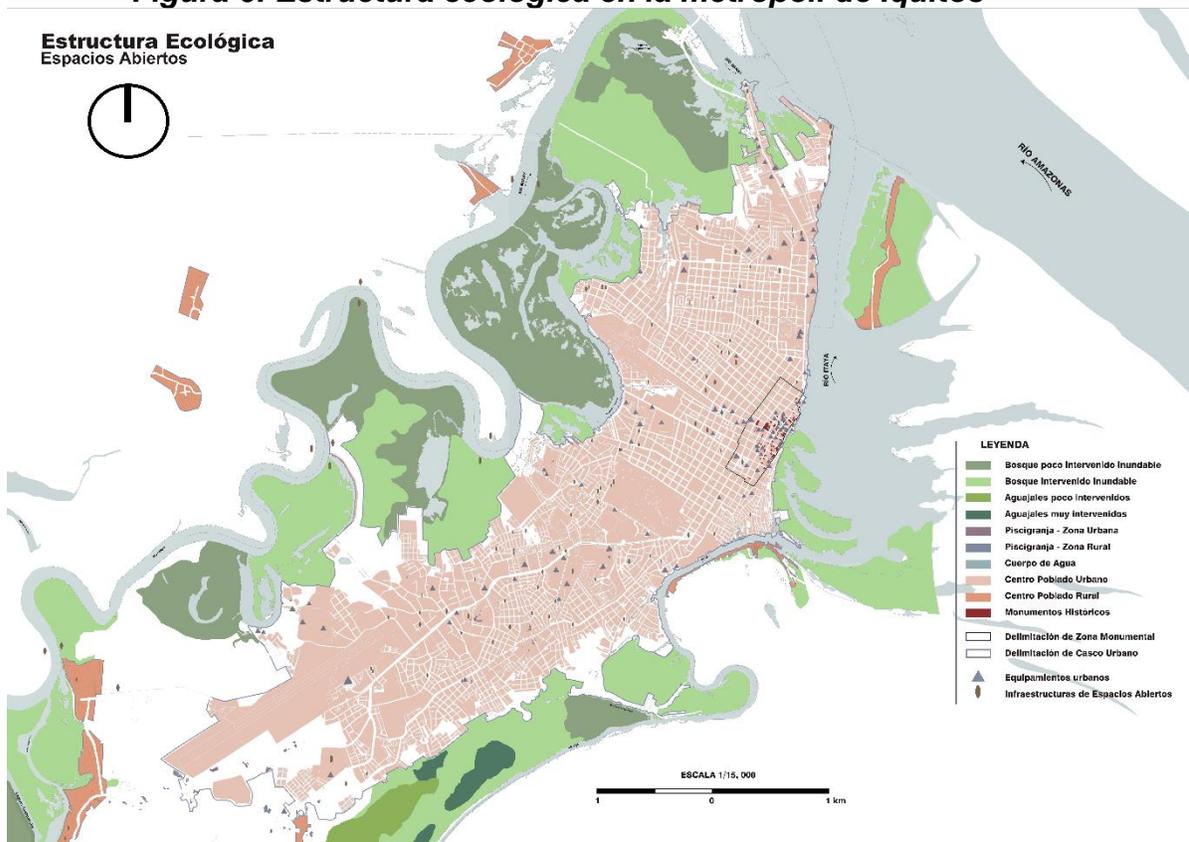
f) **Estructura Ecológica:** Para el desarrollo de este ítem, se desarrolla entornos patrimoniales urbanos y naturales como el casco del centro histórico, y con suelos no urbanizables como bosques, piscigranjas, aguajales y cuerpos de agua, así como espacios abiertos como plazas, parques, alamedas, playas, malecones. Se clasifica con la siguiente nomenclatura:

**Tabla 7: Estructura ecológica de la Metrópoli de Iquitos**

Variable	Dimensión	Indicador	Peso
<b>Estructura ecológica</b>	Zona Patrimonial	Casco monumental	2
	Zonas de Preservación	Bosques	2
		Aguajales	2
		Piscigranjas	2
		Cuerpos de agua	2
	Espacios Abiertos	Parques	2
		Plazas	2
		Playas	3
		Malecón	3
		Alamedas	2

Nota: Se ha considerado una escala de Likert del nivel 1 al 3 para cualificar a criterio propio.

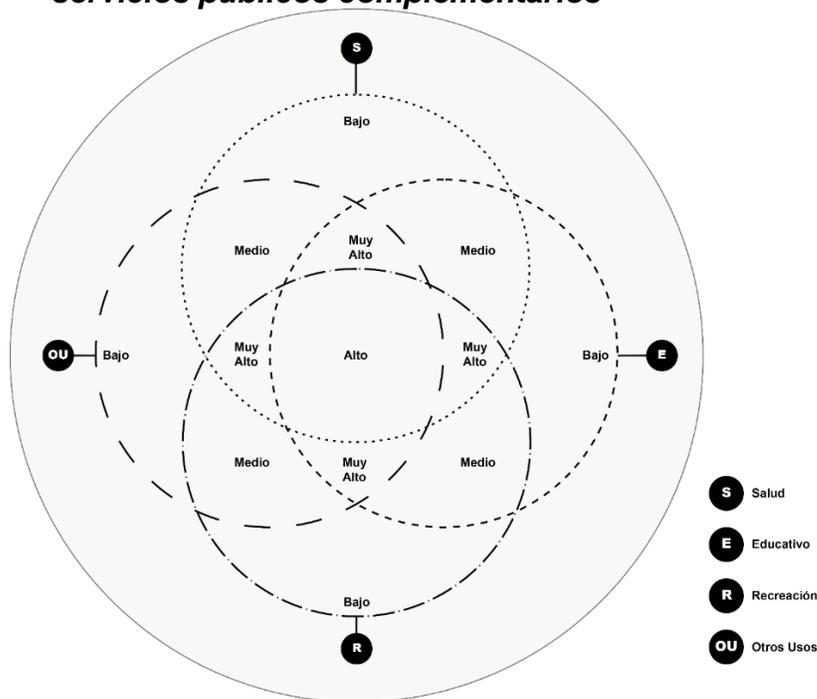
**Figura 6: Estructura ecológica en la metrópoli de Iquitos**



Nota: Este mapa representa los espacios abiertos dentro y fuera de la metrópoli de Iquitos.

g) **Accesibilidad a servicios públicos complementarios:** El desarrollo de este ítem consiste en determinar el nivel de accesibilidad que el poblador tiene en la ciudad para los servicios que ofrecen los equipamientos urbanos de la ciudad según su nivel de cobertura. Para este caso se ha considerado los tres equipamientos urbanos primordiales, los cuáles debe acceder toda persona: Salud, educación y recreación. A este grupo se ha incluido un conjunto de otros usos como equipamientos secundarios, tales como: comercio, deportivos, administrativo, seguridad, cultural, transporte, industrial. En ese sentido, el acceso se considera muy alto, si el área tiene influencia de los 4 grupos seleccionados, alto si recibe cobertura de 3 de los 4 grupos, medio si recibe influencia de 2 de los 4 grupos, bajo si solo está influenciado por un grupo. Y nulo si no recibe ningún alcance. La nomenclatura descrita es de la siguiente manera:

**Figura 7: Matriz para la identificación de accesibilidad a servicios públicos complementarios**



Nota: El presente diagrama queda como un primer alcance para la identificación de accesibilidad a través de la teoría de conjuntos de Michael Cantor. Elaboración Propia

Asimismo, la codificación se clasifica en una escala de Likert de cinco niveles de proximidad que va desde lo nulo, bajo, alto y muy alto midiendo la proximidad de distancia-tiempo que existe entre los principales equipamientos urbanos, denominado por el manual de Planes de Desarrollo Urbano (Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, 2021) como servicios públicos complementarios con relación a la ubicación del usuario.

**Tabla 8: Accesibilidad a servicios públicos complementarios de la Metrópoli de Iquitos**

Variable	Dimensión	Indicador	Peso
Accesibilidad a servicios públicos complementarios	Proximidad (análisis distancia – tiempo)	Muy alto	1
		Alto	2
		Medio	3
		Bajo	4
		Nulo	5

Nota: Se ha considerado una escala de Likert del nivel 1 al 5 para cualificar a criterio propio.

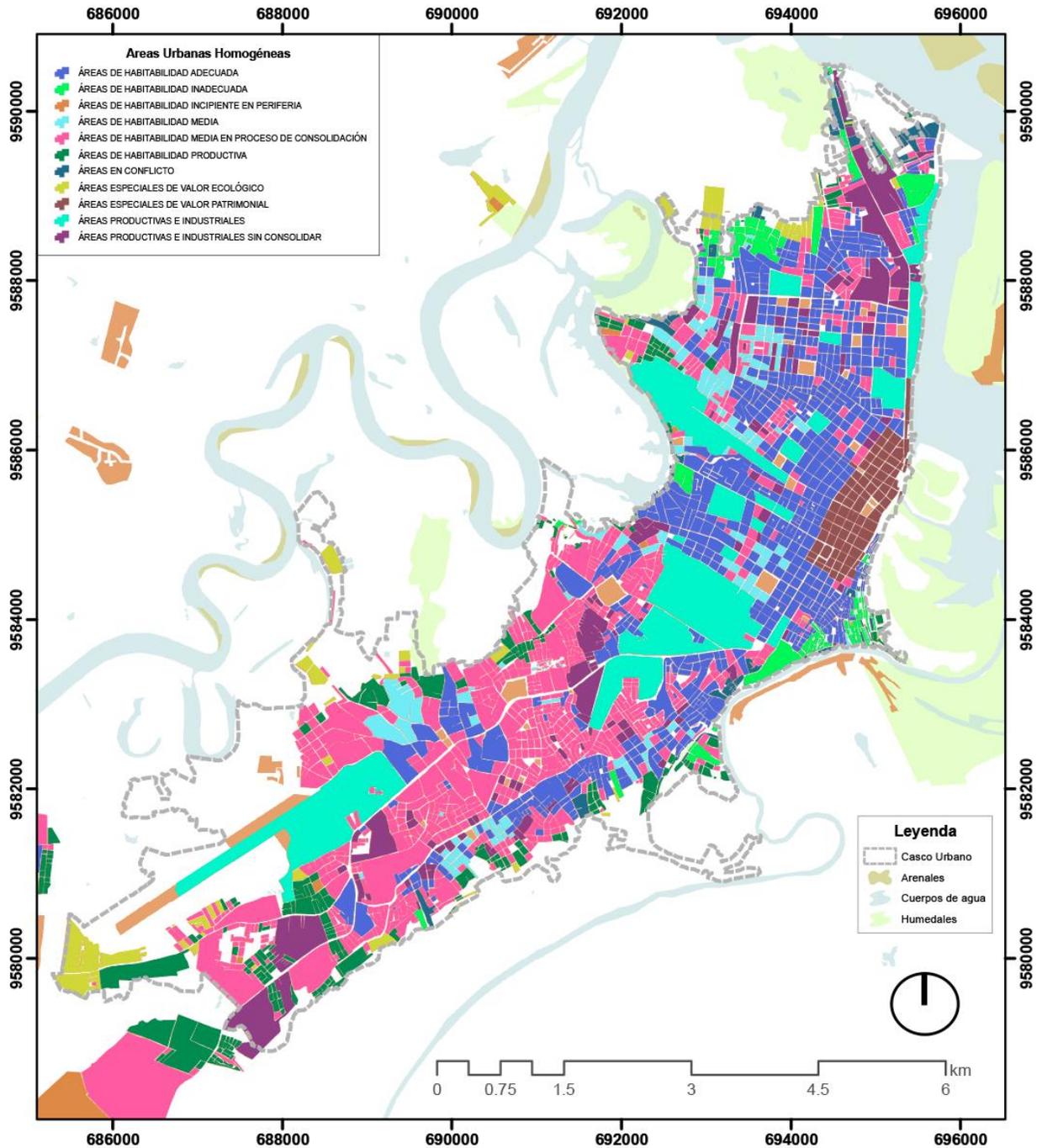
En ese sentido, la aproximación a tener áreas que coincidan en mayor número de veces por cada característica de la estructura urbana resulta ser homogénea, lo cual permite integrar y clasificar escenarios de estudio, entendiendo la heterogeneidad del territorio en sus múltiples riquezas espaciales, que va desde lo natural hasta lo urbano, pasando por lo cultural como lo indica Boullón (2006) cuando habla del *paisaje cultural* que es la intervención del hombre en el territorio natural creando un significado a sus ocupación en lo urbano.

**Figura 8: Áreas Urbanas Homogéneas en la metrópoli de Iquitos**

Área Urbana Homogéneas	Área (km)	Ocupación (%)
Áreas de Habitabilidad adecuada	7.421216	23.2
Áreas de Habitabilidad inadecuada	0.965842	3.0
Áreas de Habitabilidad incipiente en periferia	0.986503	3.1
Áreas de Habitabilidad Media	1.304559	4.1
Áreas de Habitabilidad Media en proceso de consolidación	9.380069	29.3
Áreas de Habitabilidad productiva	2.500482	7.8
Áreas en conflicto	0.482466	1.5
Áreas especiales de valor ecológico	1.035387	3.2
Áreas especiales de valor patrimonial	0.82597	2.6
Áreas productivas e industriales	4.394519	13.7
Áreas productivas e industriales sin consolidar	2.688335	8.4
Total	31.985348	100%

Nota: El cálculo realizado es una aproximación de resultados de una serie de información levantada durante todo el proceso de investigación de la presente tesis, para afirmar los datos con precisión a nivel cuantitativo, se requiere de una base data a través de un levantamiento en campo preciso.

**Figura 9: Mapa de áreas urbanas homogéneas de la Metrópoli de Iquitos**



Nota: El cálculo realizado es una aproximación de resultados de una serie de información levantada durante todo el proceso de investigación de la presente tesis, para afirmar los datos con precisión a nivel cuantitativo, se requiere de una base data a través de un levantamiento en campo preciso. Elaboración Propia.

Con respecto al gráfico anterior, las áreas homogéneas resultantes evidencian a Iquitos con un 23% de su territorio con un área de habitabilidad con características de condiciones adecuadas: en su mayoría edificaciones del centro de Iquitos, mientras que un 3% las condiciones son inadecuadas; es decir, tienen un déficit cualitativo; entendido como la necesidad de consolidación de servicios básicos, mejora de materialidad aglomeración que produce hacinamiento de edificaciones situadas en gran parte al borde de la ciudad; además se evidencia un mayor porcentaje de habitabilidad media y media en proceso de consolidación, sumando un 33.4%. Otras de las áreas que tienen un gran porcentaje de ocupación dentro del territorio son las áreas de habitabilidad productiva, siendo un total de 30.0% entre las que se encuentran áreas consolidadas y sin consolidar. En una menor ocupación dentro de la metrópoli están áreas en conflicto con un 1.5% y de valor ecológico y patrimonial con 3.2 y 2.6% respectivamente. Esto conlleva a entender la ciudad de Iquitos con roles urbanos principales del tipo productivo y por naturaleza a la habitabilidad con sus servicios públicos complementarios como salud, educación, recreación, comercio, entre otros.

Para la identificación de los sectores urbanos homogéneos se han agrupado las capas de estudio, con el propósito de obtener áreas con mayor homogeneidad y características en común, es decir mientras más superposición exista en cada una de ellas, mayor común denominador adquieren. Para la presente investigación se ha clasificado a la metrópoli de Iquitos en cinco sectores urbanos homogéneos, y estos a su vez presentan subsectores de menor escala e interrelacionados entre sí, según el rol funcional que realizan.

Sector 01: El sector uno, está hacia el norte de Iquitos y está conformado por distritos como Punchana e Iquitos. tienen como límites de sector la ruta del sur al este: la Av. Arequipa, av. Alfonso Navarro Cauper, Calle Girasoles, Calle Mercedes, Jr. Putumayo, Calle Tarma, Prolongación Cesar Calvo de Araujo, como límite hacia el lado este se encuentra el sector de Versalles, Bellavista-Nanay hacia el norte y hacia el oeste todo el eje logístico naval hasta llegar a la Av. La Marina cruce con la Av. Arequipa. Con un rol industrial, logístico, productivo por situarse los principales puertos de Iquitos,

además del comercial, administrativo y recreacional. Para el caso del subsector 01-A lo conforma todo el sector de Bellavista-Nanay y el eje productivo de la Av. La Marina, con su conexión hacia la localidad de Santo Tomás, sus actividades están especializadas entre lo comercial y productivo industrial. Para el caso del subsector 01-B lo conforma la localidad del sur de Punchana y el Noroeste del distrito de Iquitos, llegando a tener una actividad diversificada entre lo educativo, administrativo, recreativo, cultural.

Sector 02: Teniendo como límites hacia el norte: la Av. Arequipa, av. Alfonso Navarro Cauper, Calle Girasoles, Calle Mercedes, Jr. Putumayo, Calle Tarma, Prolongación Cesar Calvo de Araujo. Hacia el lado este se encuentra el sector del Boulevard y el centro histórico. Hacia el sur se encuentra el tramo de la av. coronel Portugal, Calle Leticia, Calle Moore, Calle Benavides, Calle Pucallpa, Calle Libertad, Av. Túpac Amaru, Av. Del Ejercito hacia el sector de Moronococha. Para el caso del sector 02-A, lo conforma todo el caso urbano del centro histórico y este, por su naturaleza se establece con el núcleo central histórico de la metrópoli, con un valor cultural bastante alto, y una actividad que se diversifica entre lo recreacional, educativo y comercial. Para el caso del subsector 02-B, el sector de Sargento Lores y los alrededores del ex aeropuerto de la ciudad, con una funcionalidad de tipo recreacional, administrativo y educativo, el comercio pasa a ser una actividad de jerarquía menor resultado del alto índice de habitabilidad y ocupación residencial. Para el caso del subsector 02-C, lo conforma el sector de Ramírez Hurtado y Belén, con un alto índice de actividad comercial y residencial, se considera a este subsector como un remate entre urbano-, al mismo tiempo es considerado un atractor turístico por las características de habitabilidad en la que se encuentran las edificaciones, condicionada a la adaptación frente al fenómeno que ocurre en el entorno: la inundación.

Sector 03: Teniendo como límites hacia el lado norte el tramo del tramo de la av. coronel Portugal, Calle Leticia, Calle Moore, Calle Benavides, Calle Pucallpa, Calle Libertad, Av. Túpac Amaru, Av. Del Ejercito hacia el sector de Moronococha, hacia el lado este el sector de Pampachica y el noreste del distrito de San Juan Bautista, mientras que hacia el lado oeste limita con el tramo de la av. José Abelardo Quiñones

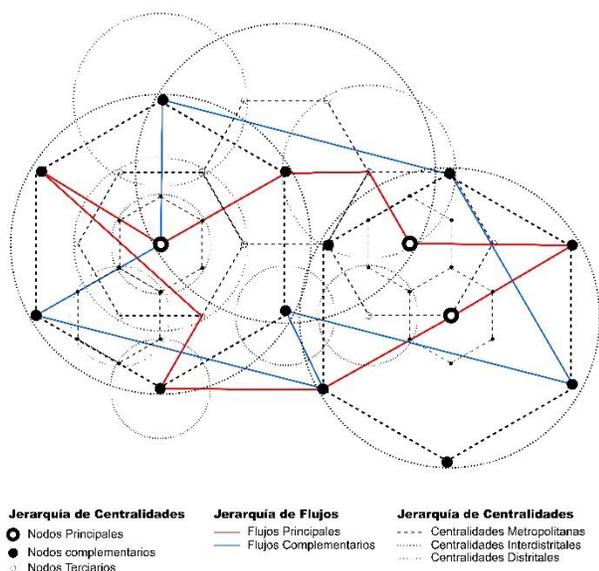
bordeando el perímetro del Gobierno Regional de Loreto hacia el óvalo Sol Naciente, Calle Quinta región en el distrito de Belén para salir hacia la Av. Las Colinas hacia el distrito de San Juan Bautista y conectarse hacia el lado sur nuevamente con la Av. José Abelardo Quiñones y conectarse con calle Las Orquídeas y bordear el por el lado este del distrito de San Juan Bautista hasta conectarse con la Av. Navarro Cauper y el sector de Pampachica. Para el caso subsector 03-A, lo conforma espacios abiertos como el fuerte Vargas Guerra, el fuerte militar policial y la sede de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos – INVITA, junto con viviendas que están proceso de consolidación, este sector se convierte en un núcleo territorial para considerarse estratégico debido a su localización en Iquitos para futuras propuestas de diseño urbano paisajístico. Para el caso del subsector 03-B, localizado al este del distrito de San Juan Bautista tiene una ocupación residencial y de comercio menor que está en proceso de expansión y consolidación para la metrópoli de Iquitos; sin embargo, su importancia para estrategias urbanas radica en que bordea el Río, en el sector de Pampachica para ser aprovechado en futuras intervenciones.

Sector 04: Está conformado por el lado este del distrito de San Juan Bautista y tiene como límite hacia el norte con el sector de Santa Clara y todo el borde de la ciudad en el río hasta llegar al sector de Pampachica hacia el lado oeste por calle Las Orquídeas y hacia el sur por la Av. José Abelardo Quiñones hasta llegar al aeropuerto Francisco Secada Vignetta. Para el caso del subsector 04-A, lo conforma el sector céntrico del distrito San Juan Bautista junto a la plaza José Abelardo Quiñones, siendo sus actividades principales la recreación y esparcimiento además del comercio. Para el caso del subsector 04-B, está conformado principalmente por la gran extensión de área del aeropuerto de Iquitos como consecuencia a su ubicación las viviendas de alrededor se ven influenciada por un comercio local hacia el lado de la av. José Abelardo Quiñones y hacia el lado de Santa Clara, está el acceso hacia la Fuerzas Aérea del Perú, además de rematar en su colindancia con el subsector 04-A en calle Las Camelias, la ruta que se extiende como un borde hacia la playa Mumuna.

Sector 05: Está conformado por el lado suroeste del distrito de San Juan Bautista, y tiene como ejes límites a la Av. José Abelardo Quiñones, llegando hasta el tramo de

la carretera Iquitos-Nauta y la carretera a Santo Tomás, bordeando todo el lado oeste del río Itaya hasta llegar a sus límites con el sector 02-C. Para el caso de la división de subsectores, se realiza mediante un eje principal, siendo la Av. Participación el principal límite entre cada subsector; en el 05-A lo conforman las edificaciones residenciales que están al borde del río con distintas zonas en proceso de consolidación; mientras que, en el 05-B lo conforma el lado norte de la Av. La Participación llegando a sus límites entre la otra vía expresa, José Abelardo Quiñones, en esta área se evidencia un rol diverso entre lo residencial, administrativo, educativo y comercial.

**Figura 10: Sistema de Centralidades en base a la red urbana de Christaller**



Nota: El presente gráfico es la reinterpretación de la teoría del lugar central de Walter Christaller, adaptada a términos de esta investigación.

Fuente: Central Places in Southern Germany (Christaller, 1966)

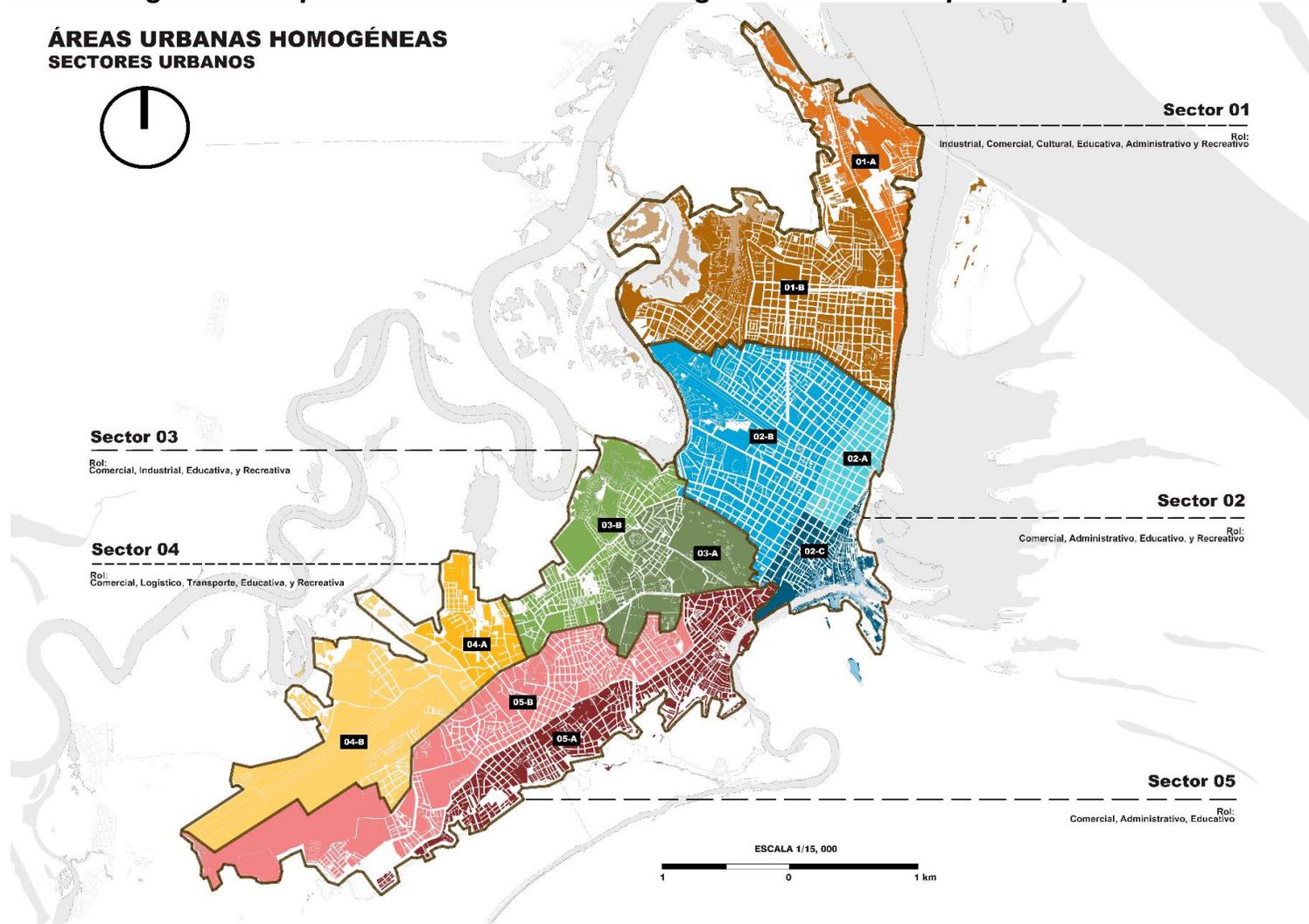
Para la identificación de centralidades urbanas, se tomó en cuenta los sectores urbanos homogéneas, reconociendo los núcleos urbanos con roles que tienen por intención mejorar el sistema turístico urbano en Iquitos. Christaller (1966) sostiene que las centralidades hacen parte del sistema urbano dentro de la ciudad y deben estar relacionado entre sí a través de sus tipologías y jerarquías. En este caso, se tiene como clasificación lo siguiente:

**Tabla 9: Centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos**

N°	Centralidad	Escala	Sectores		Descripción
			Urbanos	Homogéneos	
1	Aeropuerto	Metropolitano	SUH - 4		Logístico – Productivo – Comercial: Potenciación del equipamiento aeroportuario y sus alrededores con el desarrollo de una plataforma logística "hub".
2	Itaya	Metropolitano	SUH - 5		Recreacional Ecológico: Fortalecimiento de los barrios mediante el tratamiento de los espacios abiertos, propuesta de equipamientos y el recurso del río Itaya como bode urbano
3	Vargas Guerra	Metropolitano	SUH - 3		Recreacional Ecológico: Transformación territorial a través de la renovación urbana e integración con el entorno paisajístico como un atractor ecológico ubicado al centro de la metrópoli.
4	Centro histórico de Iquitos	Metropolitano	SUH - 2		Revitalización del centro histórico tradicional y el casco urbano con valor histórico cultural.
5	Productores	Metropolitano	SUH - 1		Logístico Productivo: Creación de un centro urbano mixto a partir de los ejes de transporte masivo de áreas productivas e industriales.
6	Nanay	Metropolitano	SUH - 1		Recreacional: Fortalecimiento del centro del borde fluvial a través de la creación de equipamientos de atracción turística urbana y espacios de integración social para el intercambio de bienes y servicios.
7	Quiñones	Interdistrital	SUH 4 SUH 3 SUH 5		Centro corredor de uso mixto articulando la Centralidad Aeroportuaria y la centralidad de Vargas Guerra
8	Participación	Interdistrital	SUH 5		Centro corredor de uso mixto, articulando la centralidad de Vargas Guerra y la conexión hacia Nauta.
9	Sargento Lores	Interdistrital	SUH 2		Centro corredor de uso mixto articulando la centralidad del centro histórico y las playas del sector de Pampachica, a través de la transformación del nodo urbano del ex aeropuerto de Iquitos a un equipamiento de uso mixto y espacio de encuentro social
10	Bellavista-Nanay	Interdistrital	SUH 1		Centro corredor de apoyo a la centralidad de Productores, centralidad de Nanay y su conexión hacia El Estrecho, definido por todo el eje de la Av. La Marina y el puente del tramo 1 Bellavista Santo Tomás.

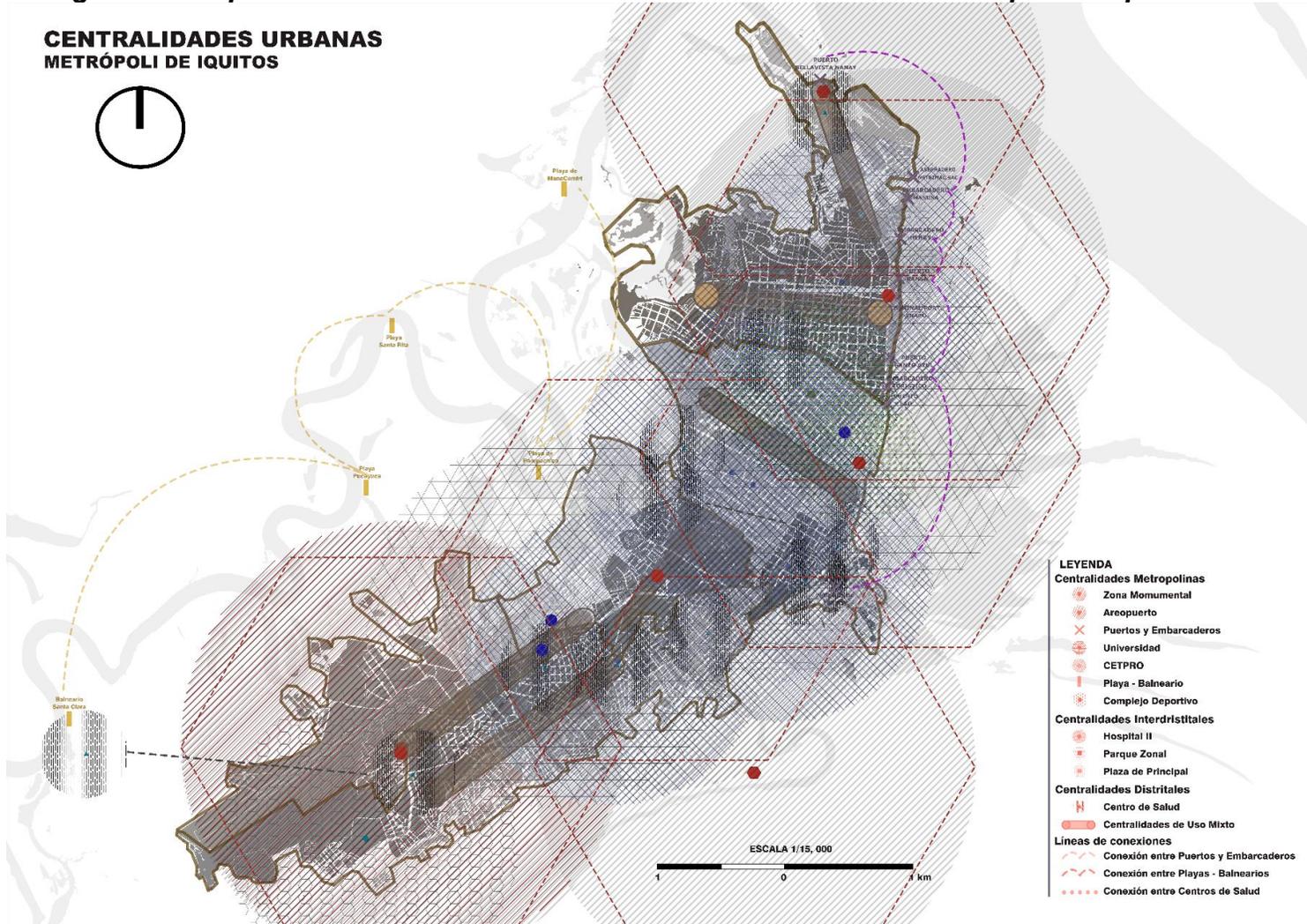
Nota: El cálculo realizado es una aproximación de resultados a una serie de información levantada durante todo el proceso de investigación de la presente tesis. Elaboración Propia.

**Figura 11: Mapa se sectores urbanos homogéneos de la Metrópoli de Iquitos**



Nota: Los sectores urbanos homogéneos son una primera aproximación a los resultados de esta investigación, lo cual no quiere decir que sea el único medio de estudiar la metrópoli de Iquitos. Elaboración Propia.

**Figura 12: Mapa de consolidación de Centralidades Urbanas en la metrópoli de Iquitos**



Nota: Las centralidades urbanas resultantes son una primera aproximación a los resultados de esta investigación, lo cual no quiere decir que sea el único medio de homogenizar la metrópoli de Iquitos. Elaboración Propia.

Para el desarrollo de la fundamentación entre la relación del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas del escenario estudiado, se recurrió al empleo del instrumento cualitativo de la entrevista a profundidad, las cuales han sido dadas con los participantes en el mes de diciembre del 2022, el contenido de la entrevista se basó en preguntas semiestructuradas, dejando abierta la posibilidad del cuestionamiento por parte del experto participante, con el fin de retroalimentar los conocimiento teóricos desde la práctica. Para ello se recurrió a tres profesionales expertos y cada uno dio su punto de vista.

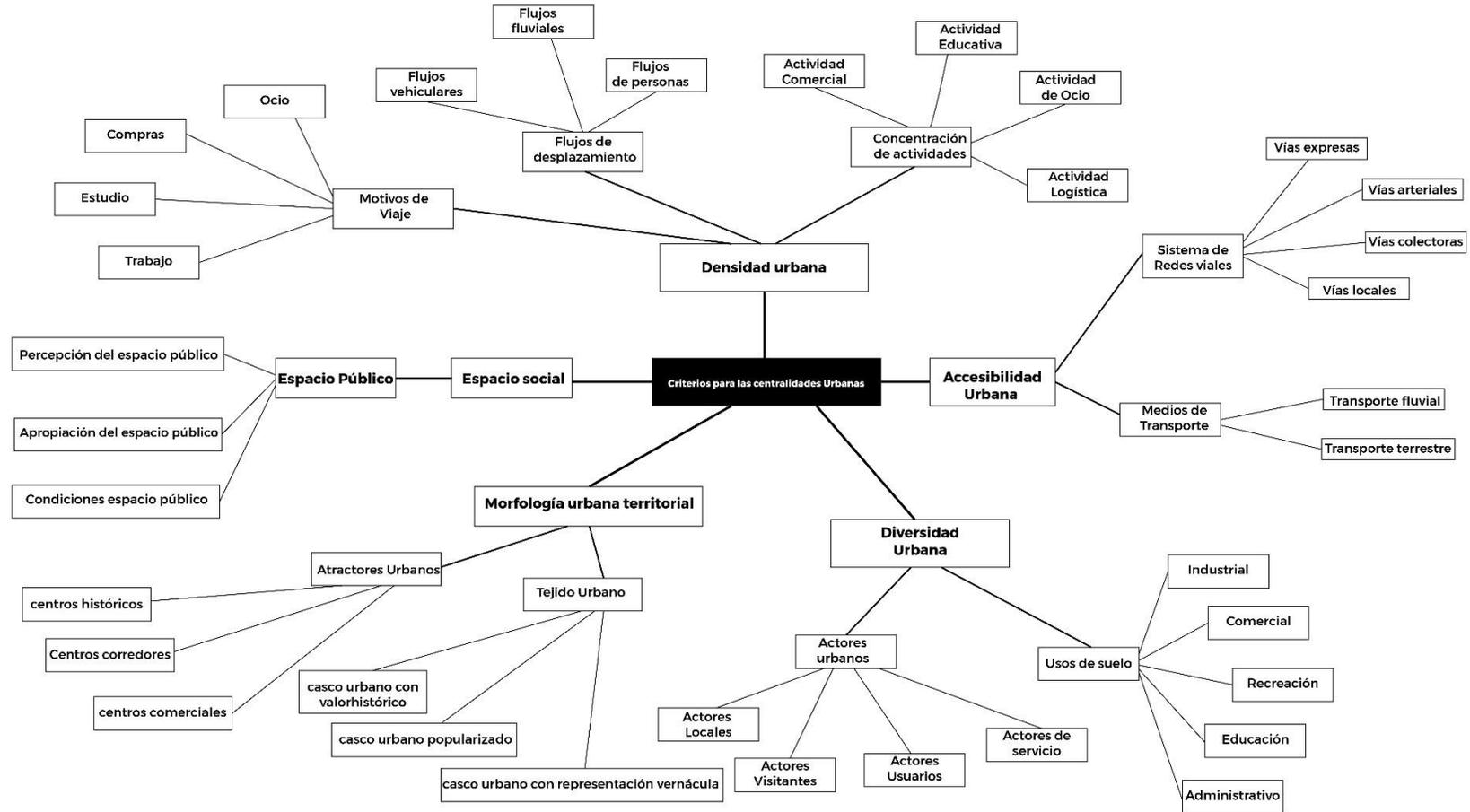
El contenido de las preguntas semiestructuradas se dio a partir del desarrollo emergente de la matriz de categorización a nivel cualitativa, que permitió integrar los constructos que componen cada subcategoría y categoría de estudio.

**Figura 13: Red de entrevistas**



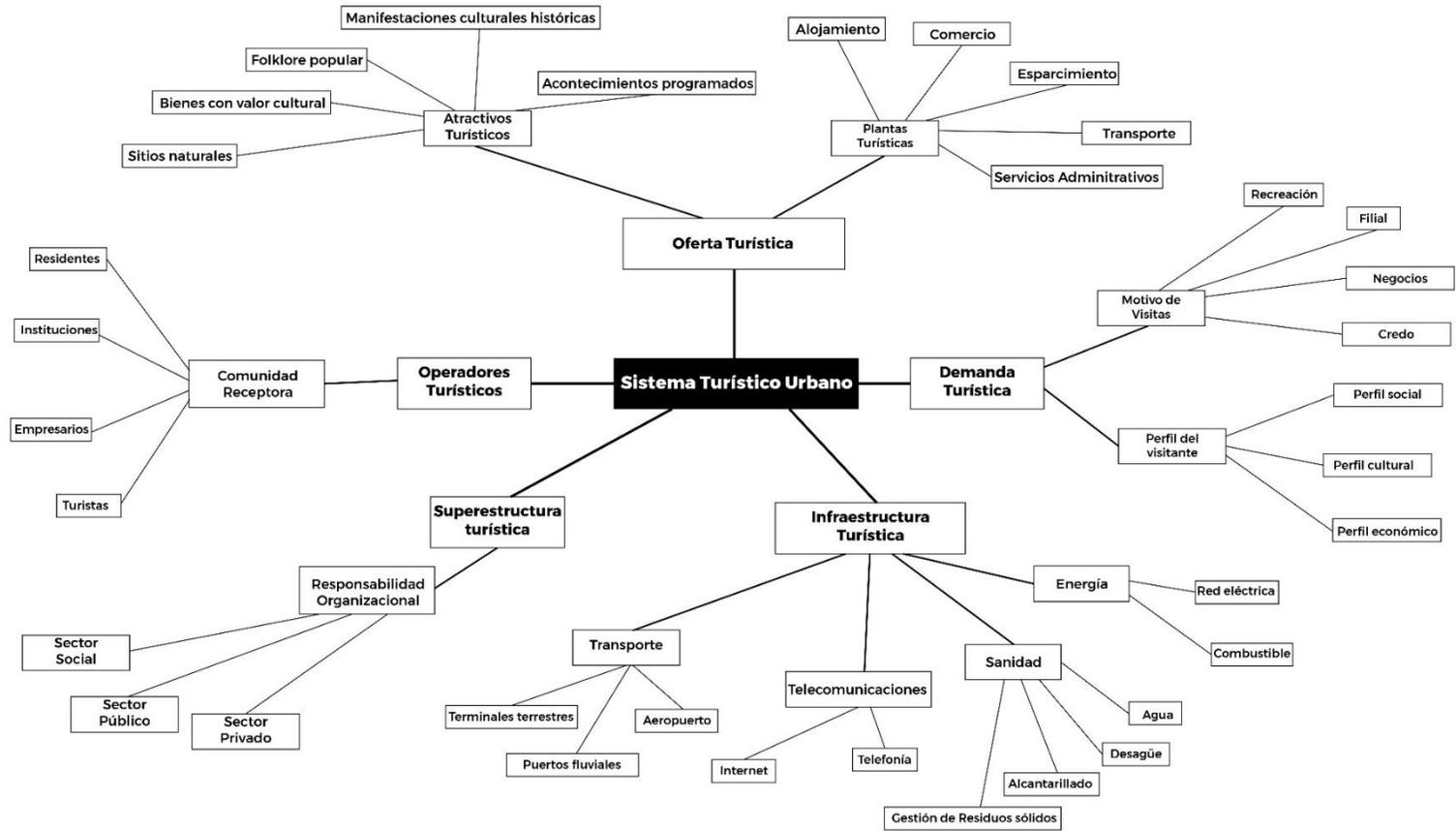
Nota: La red de entrevista contó con la participación de tres profesionales, los códigos reflejados responden a las iniciales de su nombre y primer apellido

**Figura 14: Red de códigos de categorías de estudio: Centralidades urbanas**



Nota: La red de códigos ha sido elaborado con el fin de estructurar lo constructos a través de las subcategorías que emergen y conforman las subcategorías de estudio. Elaboración Propia

**Figura 15: Red de códigos de categoría de estudio: Sistema turístico**



Nota: La red de códigos ha sido elaborado con el fin de estructurar lo constructos a través de las subcategorías que emergen y conforman las subcategorías de estudio. Elaboración Propia.

**Tabla 10. Matriz de Categorías de estudio**

CATEGORÍAS DE ESTUDIO	202212_CEMD	202212_PHV
<b>Centralidades urbanas</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por centralidades urbanas?</b></p> <p>Las centralidades urbanas son atractores dentro de la ciudad, que involucra el estudio de nodos de concentración por medio de flujos, además es la interpretación de la estructura urbana y se aproxima a un estudio que encuentra diversidad en el territorio que te permite organizar espacialmente de manera homogénea, a fin de establecer propósitos para la planificación a través de futuros proyectos o programas.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por centralidades urbanas?</b></p> <p>Nosotros como arquitectos entendemos que una ciudad es un ente vivo, todos los días crece y cambia. Generalmente la perspectiva o el sentir de la ciudad es único, cada uno percibe su ciudad o lo hace suyo donde vive y lo conoce. Uno puede decir “yo vivo cerca al parque o de la iglesia a dos cuadras está mi casa”, y genera sus propias escenas, hitos de su barrio. Entonces yo pensaría que en las centralidades urbanas hay dos: una macro, de una ciudad grande, donde generalmente atribuimos al centro urbano que es donde está el centro financiero, el centro comercial donde se agrupan muchas personas, a eso llamamos centro; periferia, donde están las industrias, los terminales de terrestres o el aeropuerto. Entonces generalmente para nosotros como arquitectos, centralidades urbanas es el centro de la ciudad donde se congregue, se aglomeran la mayor cantidad de la población en un lugar. Puede ser una plaza, plaza principal, un centro comercial, una iglesia o un espacio histórico urbano.</p>
CATEGORÍAS DE ESTUDIO	202212_PHV	202212_CAAM
<b>Sistema turístico Urbano</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por sistema turístico urbano?</b></p> <p>El sistema turístico urbano comprende todo un circuito con equipamientos con normas, servicios y rutas al turista para mejorar la ciudad.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por sistema turístico urbano?</b></p> <p>La palabra sistema ya refiere al conjunto de cosas que trabajan para un para un objetivo común, entonces si hablamos de sistemas turísticos, va haber una serie de elementos que conforman este sistema y que trabajan juntos, que pueden ser el flujo de turistas, la oferta, también la infraestructura del servicio para el turista, o sea que es complementario al objeto principal que podría ser restaurantes y los hoteles, pero el objeto principal, el bien que va que se va a contemplar, que se va a disfrutar, en este caso si hablamos de dentro de la ciudad, tendría que estar en repente algún edificio en especial, algún monumento, alguna ruina, en el caso del Perú tenemos muchas huacas, cosas que quedaron insertadas; pero aparte de eso también podríamos considerar a los operadores turísticos que vendrían a ser estas pequeñas empresas o personas -estas son iniciativas privadas- que se encargan de administrar el sistema turístico y también habría que ver los bienes turísticos que se van a regir por alguna reglamentación, ordenanzas municipales que todos trabajen en conjunto para volver factible y que un bien pueda ser disfrutado, admirado, contemplado, preservado y también últimamente autogestionado, porque es lo que se espera, que el turismo es una manera en la que el bien que pretende ser el objeto del turismo pueda ser conservado, sostenido porque una vez que se pierde, se deteriora.</p>

Nota: La nomenclatura de los participantes responde el año, mes e iniciales de su nombre y apellido el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 11: Matriz de Segmento de subcategorías de estudio**

SUBCATEGORÍAS DE ESTUDIO	202212_CEMD	202212_PHV
<b>Diversidad funcional</b>	<b>Bajo su experiencia, ¿qué entiende por diversidad funcional?</b>	<b>Bajo su experiencia, ¿qué entiende por diversidad funcional?</b>
	<p>La diversidad funcional es un aspecto crítico de la centralidad urbana en la medida que la centralidad; entendida como un espacio que atrae personas o contiene una diversidad de usos, pues mientras más usos generadores de viaje hayan, pues la condición de centralidad va a ser más potente, justamente cuando hablamos de distintos tipos de uso se podría hablar hasta de un índice de diversidad de usos y ese índice de diversidad de usos podría darnos luces sobre el tipo de centralidad de la que estamos hablando. Entonces la diversidad funcional, en síntesis, es crítica para las centralidades urbanas. La forma en cómo repercute la diversidad de actores creo que está directamente relacionada a la condición de centralidad especializada en términos de uso de suelo o una centralidad, podríamos llamarla, continua; ósea, porque si de repente tú tienes un solo tipo de actor en específico que, por ejemplo, son actores trabajadores, solo usuarios o solo de servicio, pues harán que la centralidad generalmente esté vinculada a una franja horaria, mientras que cuando tienes muchos actores harás que la centralidad tenga un tiempo de uso continuo, inclusive podríamos hablar de 24 horas o si no son 24 horas, pues un tiempo alargado hasta las 9, 10 u 11 horas de la noche, si fuese un lugar donde solo se va a trabajar, todo va a terminar a las seis de la tarde. Entonces la diversidad de actores agrega o hace que una centralidad pueda tener mayor o menor importancia en la ciudad.</p>	<p>Su mismo término lo dice diversas funciones, llámese que sea una funcionalidad específica, general o multifuncional. Diversas funciones son diversas actividades que se desarrollan en alguna ciudad, dentro del término de la ciudad, del urbanismo. Yo creo que ordenar la ciudad y para ello como arquitectos, siempre una ciudad debe tener un plan maestro, un plan metropolitano como tenemos en Lima, cada ciudad debe tener un plan a futuro crecimiento ordenada, disciplinada; con unas buenas vías principales, proyectándose al crecimiento futuro de las ciudades, que va a haber quizás más adelante. Por ejemplo: trenes, no nos proyectamos nosotros en Lima, pero ya vamos a tener más trenes que lo que pensamos, y necesario, cambiando y pensando en no solamente en vehículos también las patinetas, bicicletas; eso es un flujo que va creciendo la ciudad y ordenando la ciudad del cómo se mueve, cómo se vive o por donde tiende a crecer, como lo mencionas en el tema de centralidades, que ayuda mucho a ordenar la ciudad, identificar estas centralidades comienza a ordenar y ponerlas donde debe ser, que sean compatibles unas con otras.</p>
<b>Densidad urbana</b>	<b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por densidad urbana?</b>	<b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por densidad urbana?</b>
	<p>Creo que la concentración repercute en la medida que exista una oferta diversa de actividad comercial que justamente va a representar un lugar más atractivo para visitar, porque tienen muchas cosas distintas en un mismo lugar, y si fuese un lugar como una actividad comercial específica, pues hará que sea un lugar menos atractivo, porque vas y si no tienes otra cosa, pues te tienes que ir, mientras que si tienes una oferta diversa pues se hace más y más atractivo y por</p>	<p>La densidad urbana nos ayuda como nosotros arquitectos saber que la población no esté hacinada en una zona local, un distrito, una ciudad; y que esté equitativamente porque si no se convertiría en un caos, un desorden y el hacinamiento trae por consecuencia contaminación, peligro y riesgo y colapsan los servicios. En la India el hacinamiento colapsa y trae muchos roedores con los servicios de agua, desagüe, la gente ya no tiene espacio, ocupan las veredas ocupar las calles y no circulan nada, entonces se convierte en un</p>

	lo tanto consolida la condición de centralidad.	caos y una bomba de tiempo que al final puede explotar, por lo que a nosotros las normas nos exigen el tema de la densidad poblacional. Actualmente estamos en problemas con el tema de densidad pen los servicios de agua y desagüe.
<b>Accesibilidad urbana</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por accesibilidad urbana?</b></p> <p>Es uno de los componentes para las centralidades urbanas y está al alcance de los servicios en la ciudad como, por ejemplo, equipamientos urbanos, transportes a través de sus medios e infraestructura, servicios básicos, entre otros, todo relacionado al tipo de centralidad a la que va a servir.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por accesibilidad urbana?</b></p> <p>Son las facilidades para poder circular o fluir en una ciudad, que sea accesible que tenga varias rutas, ingresos, salidas, que estén bien equipadas y fácil de ubicarse.</p>
<b>Morfología urbana</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por morfología urbana?</b></p> <p>El estudio de la morfología urbana nos permite tener legibilidad en el territorio a partir la distribución de como los cascos urbanos sean intercedidos por vías y estén condicionados por medios físicos como la topografía, las pendientes; entonces va a permitir identificar estas condiciones para futuras sectorizaciones de intervención.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por morfología urbana?</b></p> <p>Es la forma o la composición de la ciudad, el estilo y como se ha ordenado la ciudad, el tipo de trama puede ser en el urbanismo.</p>
<b>Espacio Social</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por espacio social?</b></p> <p>Serviría recordar la concepción de Henry Lefebvre, el habla del espacio vivido, el espacio percibido y el espacio concebido. Entonces, en esta concepción tripartita dentro de esta producción del espacio, hace que se entienda la calidad de cómo es la práctica de ese espacio y esa práctica vinculada a la experiencia urbana será favorable o no, dependiendo de justamente en la capacidad de apropiación y en las condiciones que tiene ese espacio público, que facilita dicha apropiación.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes espacio social?</b></p> <p>El espacio urbano es la identidad del poblador de la zona, el trabajar en un espacio urbano o el crear un espacio urbano es complejo, pero es muy interesante, si nosotros queremos identificar o queremos diseñar un espacio urbano, debe tener mucho de la identidad de la zona para que se sientan que es de ellos. La identidad es importante en un espacio urbano.</p>
<b>SUBCATEGORÍAS DE ESTUDIO</b>	<b>202212_PHV</b>	<b>202212_CAAM</b>
<b>Oferta turística</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por oferta turística?</b></p> <p>La oferta turística es lo que nosotros ofrecemos o que ofrece la ciudad, a través de sus mejores espacios, sus mejores monumentos históricos, sus mejores paisajes, su mejor gastronomía, lo mejor que tiene una ciudad es lo que ofrece, esta es la oferta.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por oferta turística?</b></p> <p>Aquí puede ser puede una variedad increíble. O sea, tienes desde el turismo de aventura, turismo gastronómico, hay turismo médico, turismo cultural, turismo folclórico y bueno, cada uno tendrá sus propias especificaciones, sus propios puntos específicos a desarrollar; pero en este caso, ya que el tema es el tema de la tesis, es el turismo urbano, entonces podemos decir que la oferta turística tendría</p>

		que ser algo que está en la ciudad y ¿qué cosas pueden tener las ciudades que puedan ser de interés? Edificios, casonas, huacas, monumentos, parques; por ejemplo, en Lima tenemos El parque el Olivar en San Isidro, el parque Kennedy en Miraflores son turísticos no son. Creo que eso es la oferta. Ese conjunto de ese tipo de cosas.
<b>Demanda turística</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por demanda turística?</b></p> <p>La demanda es la cantidad de turistas que van a ir a visitar un lugar, quizás porque tienen buena publicidad, éste se conoce por una fecha importante del año o por un descubrimiento arquitectónico histórico con esto crece el público que va a visitar, que quiere un servicio.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por demanda turística?</b></p> <p>Lo que el turista desea ver, lo que el turista quiere, demanda de qué cosa quiere y ahí puede haber mucha diversidad como hablábamos hace un rato, hay gente que va a observar aves, hay gente que va por turismo sexual, hay gente que va por turismo médico, cultural, quieren la naturaleza, el turismo de aventura, turismo de deportes, creo que habría muchas clasificaciones distintas para estudiar la ciudad que se tiene como objetivo desarrollar y ver qué tipo de demanda podría satisfacer.</p>
<b>Infraestructura turística</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por infraestructura turística?</b></p> <p>Es muy importante. Si tú tienes o brindas un buen equipamiento al visitante, obviamente que el visitante o turista se va a sentir un con buen confort, con buen equipamiento, con buen servicio y es lo que se quiere, brindar un buen servicio para que el turista regrese y no vengán sólo, sino que comunica al resto y vengán más; eso ayuda a que la ciudad crezca económicamente, se mejoren los espacios públicos, es una consecuente. Creo que es importante una buena red de comunicación, red eléctrica, red de agua que funcionen perfectamente los desagües en las calles, que sean limpias; el alcantarillado que esté limpio, que no haya olores desagradables al visitar la ciudad y esto repito, es parte también responsabilidad de los gobiernos locales, regionales o las municipalidades, que son estas entidades estatales que tienen que velar por estas infraestructuras. Asimismo, una buena imagen de comunicación en lugar de transporte, un buen aeropuerto, un buen terminal, un buen terminal fluvial. Creo que todos estos ítems son parte necesaria importante para un sistema turístico que se desea plantear.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por infraestructura turística?</b></p> <p>Todo aquello que está al servicio del turista, que van a facilitar el objetivo del turista y es muy diverso, hablamos de los hoteles y los restaurantes, pero también están las vías, los guías de turismo, seguridad, salud, entre otros.</p>
<b>Superestructura turística</b>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por superestructura turística?</b></p> <p>Hablamos de un soporte, pero más organizacional, ya no tanto físico. Son</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por superestructura turística?</b></p> <p>Es la relación que existe entre los sectores social público y privado para organizar el</p>

<p>tres elementos necesarios, que son parte del sistema turístico urbano. Sin el sector privado no habría turismo. El privado te ofrece los servicios, los equipamientos. Sin un sector público que no controla, que no ordena, que no normaliza; sin ellos estaríamos en un desorden total, y el sector social también es importante, a través de las organizaciones de la comunidad. Estos 3 elementos juntos son necesarios para el desarrollo del sistema turístico urbano.</p>	<p>sistema turístico urbano. En lo social, el compromiso que la gente tenga, de no dañar, de no malograr, ser amables, ser atentos con el turista. En cuanto al privado, la prestación es directa del servicio y la gestión del servicio. El estatal es el que debe velar por la conservación del hecho turístico y la conservación involucraría también la seguridad que se puede prestar, ahora ese ente estatal es el que puede organizar también a la comunidad, a la sociedad, llevar educación; para que se respete, se cuide aquello que tiene valor turístico. Creo que cada actor tiene su propio lugar, pero como dijimos antes, todos son parte de un sistema y si uno falla va a cargar de trabajo extra para los otros.</p>
---	--

<p><b>Operadores turísticos</b></p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por operadores turísticos?</b></p> <p>Estos operadores turísticos, sin ellos también no podíamos llegar a atender o brindar los servicios. Tanto el residente, que es la imagen que ofrece al turista cuando llega a una ciudad en su atención, hospitalidad; si el residente te trata mal, nunca regresas. Instituciones, que velan y te dan seguridad si es que tienes algún problema o se te perdió algún documento en el viaje; hay instituciones que nos puedan brindar esos soportes, para el turismo y que es parte del sistema. En cuanto a los empresarios, sin ellos podríamos tener un buen restaurante, un buen transporte es un factor dentro de este sistema de operadores son muy principales. Por último, el turista, más que un operador, el turista viene a ser el actor principal, el usuario, el que va a requerir sus servicios; y sin el turista, estos operadores no existirían. Entonces es el usuario versus el que brindan servicios y los cuatro sin el turista, los 3 operadores no servirían.</p>	<p><b>Bajo su experiencia, ¿qué entiendes por operadores turísticos?</b></p> <p>Son los que actúan para el sistema turístico y deberían estar todos estén en armonía. Los intereses de la población con los intereses públicos y privados deberían estar en armonía y si están en armonía, entonces no habrá discusión, los bienes serán sostenibles en el tiempo y todos recibirán aquellos que esperan o la comunidad recibirá la identidad que de repente supone el bien turístico, los empresarios, el sector privado, recibirán las utilidades que esperan. Y el sector estatal estará cumpliendo con su deber de preservar y de supervisar lo que lo que pasa con los privados y con la sociedad, porque el estado es una suerte de intermediario, una suerte de piloto y si logra que los dos estén felices</p>
-------------------------------------	--	--

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 12: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Diversidad Funcional**

Categorías	Subcategorías	Constructo	202212_CEMD	202212_PHV
Centralidades urbanas	Diversidad funcional	<b>Suelo Industrial</b>	El suelo industrial podrá ser más o menos aprovechados en una centralidad urbana con relación al tipo de centralidad de la que estamos hablando y a la localización de esta.	Generalmente creo que el tema del suelo industrial no es aprovechado en el centro, como dije al principio, las industrias están en la periferia de la ciudad, son zonas aisladas, no son muy céntricas y eso no es parte del centro de la ciudad. Yo percibo a la ciudad en 3 grupos grandes: la zona industrial, la zona dormitorio y la zona comercial (zona viva). Las zonas industriales es donde la mayoría va y se dedica a trabajar; la zona comercial (financiera), un ejemplo, te voy a poner Lima, está San Isidro, Miraflores, San Borja; pero la zona dormitorio es generalmente fuera de eso, a un lado y al otro lado en la zona industrial, separado. Entonces se mueven en esos 3 puntos creo yo la ciudad, y eso se da cuenta uno cuando en la mañana sale y ve cómo se mueven los flujos, la gente sale de la zona dormitorio y se distribuye a la zona comercial o se puede ir a la zona industrial. Entonces, dentro de este marco, lamentablemente el suelo en la zona industrial no es muy aprovechado para el centralismo urbano. Generalmente lo aislamos en la periferia, porque la industria necesita una zona aislada por el ruido, por los contaminantes que pueden producir; hay industrias pesadas y livianas, las pesadas pueden producir una serie de gas, de aguas residuales distintas.
		<b>Suelo comercial</b>	Respecto al suelo comercial, es algo muy parecido al suelo industrial; sin embargo, tiene sus matices. Por ejemplo, en una centralidad urbana, el suelo comercial, es creo uno de los usos de suelo que definen con mayor preponderancia qué tipo de centralidades estamos hablando, porque puede haber una centralidad urbana de escala zonal, justamente por esas actividades comerciales, como también una escala distrital, interdistrital o metropolitana. En ese sentido, la escala del comercio, la escala de esas actividades; la escala, la intensidad y la diversidad de las actividades comerciales que pueda haber, serán las que definan también o contribuyan a la también definición de qué tipo de centralidad estamos hablando	Muy bien, lo que pasa es que el aprovechamiento de estos suelos se llega a medir por el valor del suelo y yo creo que el valor del metro cuadrado de una zona comercial es mucho más caro que una zona industrial y que una zona dormitorio, es muy utilizado el suelo comercial. Y esto tienen factores o elementos que ayudan a que se valore más: accesibilidad, flujos, cercanías, direccionalidad. Uno va a comprar cuando viene del trabajo a la casa y en el camino está la zona comercial, se baja y compra, entonces se genera una actividad. Creo que estos elementos ayudan a que sea más valorizado el suelo o una zona comercial, es muy aprovechado y es centralizado; por eso el valor es alto y yo creo que el factor importante es el costo del suelo.

	<p>o a qué escala es en realidad, y que tipo de centralidad es; en el sentido de, si es una centralidad especializada en un tipo de comercio o si es una centralidad más bien que tiene muchos tipos de actividades comerciales.</p>	
<b>Suelo recreacional</b>	<p>Este aspecto en particular, respecto a los dos primeros casos que estamos hablando es el que; en las centralidades digamos, proyectadas hacia el futuro, tal vez tiene un rol menos importante; digo esto no porque no creo que sean importantes, sino en el sentido de que muchas veces las centralidades tienden a hacer un mix de usos que sean rentables para el propietario del suelo, entonces muchas veces está vinculado al tema comercial, residencial; eventualmente equipamental también; y la parte recreativa normalmente no es que sea un aspecto por sí mismo fuerte en el tema de las centralidades urbanas.</p>	<p>Es aprovechado porque se convierte en un atractor adicional a las zonas céntricas. Generalmente nuestra ciudad hay que verla como nuestra casa, en la cual vivimos en ella y debemos de cuidarla; también nosotros en nuestra casa tenemos un lugar donde descansar, un jardincito, una banquita para estar descansando. El centro de la ciudad si influye en el centralismo y tú puedes encontrar un parque, un lugar o una zona recreativa recreacional que puedan distraerte y descansar un momento, es importante y parte que debe ser considerado.</p>
<b>Suelo educativo</b>	<p>Creo que el suelo educativo más que aprovechar la diversidad urbana, aprovecha la proximidad y congregación de una oferta mayor. Cuando sobre todo tienes un suelo educativo que se agrupa, que no necesariamente tienen que ser de un mismo tipo de suelo educativo; puedes tener universidades, pueden tener institutos, puedes tener colegios, pero que justamente esa diversidad agrega una condición o agrega una capa que fortalece la condición de centralidad.</p>	<p>Si es necesario, la norma educativa para poder hacer un proyecto tipo jardín primario si te exige que sea un radio de 5 a 10 manzanas. Ahora para que sea aprovechado un centro educativo en una zona comercial, realmente no lo veo compatible porque las centralidades son atractores o nodos ruidosos. Imagínate en esta campaña navideña: con centros comerciales y al costado un colegio, por ejemplo; los cláxones, el sonido de la bulla de los carros y el de la gente, es complicado; entonces no es compatible la educación con las centralidades urbanas, bajo el rol comercial.</p>
<b>Suelo administrativo</b>	<p>El suelo administrativo de manera similar al caso del suelo de recreación, pensando en centralidades a futuro, tal vez no es algo que tienda a hacer un aspecto preponderante. Sin embargo, este suelo agarra potencia cuando se vincula a otro tipo de actividades, sobre todo comerciales. Generalmente los centros cívicos, por ejemplo, son lugares en donde si es que se vinculan a actividades comerciales tienden a brindar un foco, digamos, de visitas o un foco de aglomeración de personas muy importantes.</p>	<p>Sí es compatible, va muy bien en los espacios. En otros países, por ejemplo, Nueva York que es una ciudad multicultural a nivel internacional, ciudad capital mundial; se tiene, por ejemplo, el flujo del tren que te deja debajo de una plaza, y debajo de esa plaza hay un centro comercial - un centralismo total - y desde esa estación de tren, bajas al centro comercial - si quieres compras algo - luego llegas a nivel de la calle y te recibe un gran parque o una gran plaza, para seguir subiendo a una cuadra y llegas a tus oficinas. O sea, quiere decir que la estación de tren te deja en el edificio donde trabajas y ese edificio tiene una plaza y sus</p>

		oficinas también, es un centralismo compatible. Facilita el usuario.
<b>Actores locales</b>	<p>Generalmente el aporte que brindan los actores locales en las centralidades urbanas es aquel relacionado a las actividades que suceden en dichas centralidades. Es decir; por ejemplo, si tenemos una centralidad de escala barrial, muchas veces esas centralidades, está dada, por de repente algunas actividades comerciales en donde justamente trabajan los actores locales, o sea la gente que reside, pero a la vez trabaja allí. Entonces sin lugar a duda tienen un rol importante en determinados tipos de centralidades.</p>	<p>Un aporte importante, es el de cuidar la ciudad, quererla; actos sencillos pero elementales como no tirar cosas en la calle, no destruir las bancas, en fin; hay que cuidarlo. Creo que el aporte del ciudadano es respetar y cuidarla, Por ejemplo, si yo tengo un local o tengo una tienda en el centro comercial o puede ser mi vivienda, puede ser mi estacionamiento, mi jardín, respetar lo que es propiedad privada y pública y cuidarlas ambas, entonces cuando hay un tema de respeto y de orden en ello es magnífico, cuidar nuestra ciudad porque es donde vivimos, es nuestra "casa". Más tiempo estamos afuera que adentro de la casa.</p>
<b>Actores visitantes</b>	<p>Creo que el aporte principal de los actores visitantes tiene que ver con el hecho de que agrega una capa de densidad que está aglomerando viajes, desde un lugar que está haciendo un lugar más reconocible; o sea el visitante, cuando uno tiene visitantes en una centralidad, justamente lo que está haciendo es consolidando esa condición como un lugar de destino, como un lugar que atrae entonces el aporte que ellos brindan es justamente con él en el sentido del destino del lugar, o sea, ellos son los que terminan por consolidar la noción del lugar.</p>	<p>Yo creo que el visitante aportaría propiamente desde el momento que llegó a la ciudad, está dejando algunos recursos económicos, que es valorado a precios. Por ejemplo, España, Europa vive de ello. Ambos, tanto el residente como el visitante si los dos cuidan y respetan las normas que existen en la ciudad se llevan muy bien y éste ayuda a que la ciudad crezca ordenada, limpia como buenos valores urbanos con valores humanos.</p>
<b>Actores usuarios</b>	<p>El aporte que creo que brindan este tipo de usuarios es que te dan una masa crítica continua; por ejemplo, en el caso de los visitantes, puede que sean actores que están sujetos a un tiempo, a una época, a una temporada, mientras que el autor usuario va a ser un tipo de actor que va a estar recurriendo a la centralidad de manera constante, justamente porque son usuarios de algunos servicios o son usuarios de determinados equipamientos que como decía hace un momento representan una masa crítica continua constante.</p>	<p>Habría dos aspectos: Primero, es que - pusiste muy bien el ejemplo de un colegio todos los este actores involucrados del colegio, puede ser profesor, alumnos, director, administrativo - esperan que tengan el espacio formal o concebido para ellos, por ejemplo, si es un colegio tiene que tener su plazuela, su zona de recepción, su fachada, ingreso peatonal, ingreso vehicular y ese espacio que nosotros como arquitectos brindamos en la ciudad; para que éste sea usado por los locales y específicamente por actores que van a ir a usar este colegio, tengan facilidades de brindarle su buen equipamiento. Por otro lado, si tú le ofreces una buena infraestructura con buenos espacios urbanos, lo van a querer y lo hacen suyo, entonces al hacer lo suyo dice, yo soy de ese colegio. Ese colegio es la gran unidad escolar de Iquitos o de Lima o de La Victoria, y se sienten orgullosos y lo hacen suyo. Entonces</p>

---

esos dos elementos son muy importantes. Uno, lo que la ciudad con nosotros los urbanistas o el estado le ofrece a este tipo de población y otro lo que tú le ofreces a los actores lo van a valorar sea pequeño, pero bien hecho; lo valora y ahí es importante que cuando le ofrecemos una buena infraestructura el cariño que van a tomar estos actores va a ser propio, van a sentirse como propios, hasta ellos mismos se ponen la camiseta, lo pintan, arreglan, modifica o lo mejora por qué lo hacen suyo y se orgullecen de ellos. Ese es el objetivo. A eso hay que llegar.

**Actores de servicios**

En este caso, de una manera muy similar a la anterior y a los actores locales, creo que suman a esa a esa población o masa crítica constante; porque claro, así como hablamos de que los actores locales están allí porque tienen el negocio o porque viven allí; mientras que los actores usuarios son los que siempre están yendo constantemente porque necesitan del servicio, pues los actores de servicios son quienes también van a trabajar o a ofrecer un servicio, entonces son también tipo de actor que suma a la masa crítica constante que va a haber en la centralidad. La diferencia está en que ellos ofrecen servicios, los actores usuarios; reciben el servicio.

Es muy importante, en toda ciudad tiene que haber a un radio de acción de estos servicios como los bomberos, comisarías, serenazgos; ahora que se he puesto como la normalidad, antes no teníamos serenazgo, entonces la municipalidad se ha reforzado en ello. Es importante que la ciudad cuente con estos equipamientos. Es muy importante.

---

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 13: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Densidad Urbana**

Categoría	Subcategoría de estudio	Constructos	202212_CEMD	202212_PHV
Centralidades Urbanas	Densidad urbana	Actividad comercial	<p>Creo que la concentración repercute en la medida que exista una oferta diversa de actividad comercial que justamente va a representar un lugar más atractivo para visitar, porque tienen muchas cosas distintas en un mismo lugar, y si fuese un lugar como una actividad comercial específica, pues hará que sea un lugar menos atractivo, porque vas y si no tienes otra cosa, pues te tienes que ir, mientras que si tienes una oferta diversa pues se hace más y más atractivo y por lo tanto consolida la condición de centralidad.</p>	<p>Creo que para todas las actividades la densidad debe ser controlada. Sobre todo, en las centralidades de la ciudad, porque te puede traer exceso de población y puede producirse un hacinamiento en una zona comercial, en una zona industrial es muy peligroso. El hacinamiento conlleva al colapso de una buena evacuación, si están hacinados en una zona céntrica comercialmente, al momento de que ocurra un siniestro se complica. Entonces es muy delicado el tema del hacinamiento en las zonas céntricas comerciales.</p>
		Actividad educativa	<p>Yo creo que la concentración de actividad educativa podría repercutir en la medida en que se puede contribuir a consolidación de esta condición, no sólo de centralidad, sino como de un clúster que generen encadenamientos, en donde de repente un conjunto de universidades o un universo de la Universidad e instituto pueden generar espacios de cooperación, de vínculo que hagan que la experiencia o la actividad educativas sea más potente y no solamente sean, digamos, islas que están conviviendo en un solo lugar, pero que no conversan entre sí. Creo que cuando hay una concentración de actividades educativas que son de diversos, no sé propietarios u orígenes, podrían tratar de encontrar vínculos para que justamente haya una oferta más potente, ahí es donde el rol del municipio puede tomar un valor distinto.</p>	<p>Es la propia seguridad de los usuarios que están acudiendo. Si la densidad en este caso es mala, si hay una sobrepoblación y no funciona la densidad, esta misma población puede ser emboscada porque al final ocurre un incidente y no van a poder escapar debido a que todo va a estar pues hacinado. Eso si es que hay una densidad alta. Entonces, es importante controlar ello y cuando la densidad sea controlada medianamente según las normas, reglamentos vamos a seguir este con una ciudad ordenada y dentro de las normas.</p>
		Actividad de ocio	<p>Creo que repercute en la medida que, de manera similar a la actividad comercial, tiene que ver con una oferta diversa. Puedes tener actividades de ocio que sean pequeños espacios de origen privado, pero de uso público, no como estos pop-ups de public space, pero también debería haber una preocupación por promover espacios abiertos de mayor escala; por ejemplo, un sistema de parques que están localizados en las centralidades; - acá tal vez yo también estoy pecando al vincular ocio con parque, pero no necesariamente siempre es un parque, la actividad de ocio puede estar dado simplemente un</p>	<p>Cuando me comentas acerca de lo ocio, inmediatamente pienso en la idea de un parque, un local público privado, una feria, una alameda, algo así. Generalmente vemos y decimos. Si el negocio tiene éxito, ¿se llena no? Entonces, al llenarse es bueno para uno porque vas a tener más venta, pero para el mismo espacio que le estamos dando, no consideramos ese ese flujo de gente o esa densidad que nosotros como arquitecto calculamos, si no respetamos ese aforo lleva pues al colapso y a veces llega a ensuciar la ciudad. A veces aparece llena de desechos, basura, entre otros. Una zona comercial para nosotros los arquitectos hay que saberla medir y tener un aforo, ser un poco estrictos,</p>

	<p>espacio abierto que no tiene por qué ser vegetado -. Entonces, creo que las centralidades debieran tener una diversidad de posibilidades que promuevan las actividades de ocio de diversa índole que puede ser simplemente la recreación pasiva, como también la recreación activa; como también un lugar donde puedas encontrar una oferta en términos de uso, sino también que esté dirigida a distintos grupos etarios.</p>	<p>pero para el inversionista la densidad comercialmente le conviene tener más gente en un espacio porque es su negocio y recupera más.</p>
<b>Actividad logística</b>	<p>Considero que la concentración de actividades logísticas repercute en términos de eficiencia. Si tú tienes lugares, zonas de logística que están dispersas en la ciudad; implica que tus mercancías, la materia prima que está produciendo la ciudad o qué pasa a través de la ciudad, va a tener que hacer recorridos más largos, va a generar más tráfico, va a aumentar el costo del flete; por ejemplo, del traslado de estos elementos. Entonces, obviamente, si tú tienes actividades logísticas que se concentran, creo que uno de los principales aspectos en donde va a incidir es en el aspecto de la eficiencia, en términos de contaminación, eficiencia en términos de que se hace más económico.</p>	<p>Creo que estas actividades repercutirían si es que están bien ubicadas. Sí está en un lugar que tenga todas las facilidades, tanto de flujos como de espacios, porque estas zonas logísticas requieren de un gran flujo, de gran cantidad de estacionamientos, espacios grandes y si están en un lugar de la ciudad que tenga estos espacios adecuados si es importante. Caso contrario, si aparece de un momento a otro dentro de una zona céntrica, invadiendo, destruyendo o alterando la zona, afectaría mucho. Para esto se toma en cuenta la zonificación, de estos centros logísticos.</p>
<b>Flujos peatonales</b>	<p>Creo que la importancia de flujo va a estar estrechamente vinculada a la actividad y la localización de dicha actividad, porque esa es la que va a determinar dónde se va a generar mayor o menor flujo.</p>	<p>Los flujos peatonales al momento de plantearse en una ciudad son la integración de nodos importantes que ayudarían al turismo y al visitante externo que llega y recorre esos espacios, ayudándole a valorar y a conocer la ciudad; o dar un espacio de respiro o de relajación para el mismo usuario, tantos visitantes como el residente. Es importantísimo, creo que toda la ciudad debe tener y valorar estos flujos peatonales, que es lo primordial y que integra los nodos como plazas, iglesias, locales comerciales.</p>
<b>Flujos Vehiculares</b>	<p>El tema de los flujos vehiculares está también estrechamente vinculado a la jerarquía y capacidad de las vías, por donde va a transitar ese flujo vehicular, eso también está vinculado a la localización. Los flujos vehiculares suceden en la medida que necesitas gente que requieren desplazarse de un punto "A" a un punto "B", entonces cuando hablamos de la centralidad urbana, la idea es que se prevean lugares que posibiliten desplazamientos a través de vías, a través de ejes o vectores que no impacten sobre la ciudad, en entendiendo esto, como en el sentido que no queremos que genere tráfico, o que se distribuya</p>	<p>Creo que el flujo vehicular es una necesidad. Nace por la necesidad de trasladarse de un punto a otro punto dentro de una ciudad y no es un tema como el peatonal en la cual uno ve ese espacio donde aprecias, descansas, puedes buscar una zona de sombra o un espacio abierto; pero cuando es vehicular simplemente es una necesidad que ordena la ciudad para que uno pueda trasladarse de un punto a otro punto en el menor tiempo posible, sin perjudicar al que está en el entorno inmediato, y así la ciudad se mueve, simplemente es así, una necesidad.</p>

de manera inteligente ese tráfico vehicular. Entonces los flujos vehiculares, son relevante en las ciudades en la medida que puedan afectar la calidad de la centralidad; por ejemplo, si tienes una centralidad que está próxima una vía metropolitana o una vía arterial que está constantemente congestionada, pues esa centralidad se va a hacer menos atractiva o va a ser atractiva por determinados momentos. Entonces, garantizar la gestión del tráfico vehicular para que haya un flujo constante y para que un flujo esté balanceado en proximidad a estas centralidades va a ser clave también.

**Flujos fluviales**

El flujo fluvial está muy condicionado por la temporada porque como sabes los ríos tienen temporadas de crecida, temporadas de estiaje; sobre todo porque este Iquitos dentro del sistema amazónico; sin lugar a duda, es una centralidad urbana, entendido como una ciudad a la que muchas poblaciones dispersas, poblaciones concentradas en ciertos lugares, van a abastecerse. De alguna manera es una ciudad puerto dentro de toda la Amazonía.

El río para nosotros, para el arquitecto y para algunos que no han tenido un río, es un escenario precioso que se tiene que aprovechar. Y si tenemos ese recurso en la ciudad, que mejor momento de valorarlo y darle un inicio y un final, un buen curso y con él equipamientos en cada uno de ese entorno para que a lo largo de se dé un gran bulevar, un gran mirador, una gran bahía. Es una buena oportunidad para revalorar, ese era el gran recurso, además de cuidarlo; o sea, el usuario local no lo debe contaminar, debe cuidarlo; porque no todos como te digo, tenemos un río y es el atractor principal también, parte de la naturaleza de ir a visitar y conocer ese río.

**Ocio y esparcimiento**

Creo que está muy vinculado también a la idiosincrasia, hay un libro de Arellano marketing, en donde por ejemplo, en el caso de Limeño, habla de que los centros comerciales se han convertido en los lugares de ocio, o sea, son centros de actividad comercial; pero son a la vez centros de ocio, porque justamente se han convertido en lugares que concentra una diversidad de oferta, de distintos tipos de servicios comerciales, incluso en algunos casos ya tienes educación, algún instituto, en otros casos te colocan un pequeño espacio público entre comillas, que tiene un espejo de agua o unos chorritos de agua; obviamente decía que la idiosincrasia juega un papel importante porque el propio sistema económico en el que estamos, ha hecho que interpretemos los centros comerciales como lugares de ocio cuando realmente son lugares comerciales. Por otra parte, tenemos un poco el contrapeso, también que hay lugares que no están preparados para ser lugares

Es importante que una ciudad tenga estos espacios de ocio y esparcimiento. Por ejemplo, lo podemos hacer paralelo con una vivienda, la vivienda tiene ese espacio de esparcimiento que puede ser tu sala, tu jardín o puedes ser tu terraza. Igual, la ciudad necesita ese esparcimiento que brinde al usuario esas necesidades, de equipamiento y que es el lugar donde da la oportunidad que las personas se conozcan y se interrelacionen socialmente y comienzan a crearse, pues esas placitas esos lugares de ocio donde se encuentran, diciendo no nos encontramos en tal sitio, en esta plaza, en tal bulevar; esos espacios de ocio que sirven y que son necesarios para toda ciudad porque es el lugar donde se interrelaciona, y de ahí nace la cultura el patriotismo el nacionalismo, el querer ser uno, yo soy de tal ciudad y en esta ciudad hemos convivido y se genera puesto una historia. Entonces es importante que estos espacios de ocio que cuenten en la ciudad.

de ocio y sin embargo los interpretamos así. Por ejemplo, en el caso de Chiclayo, cuando hablamos con las personas sobre cuáles son esos lugares que ellos visitan por un tema de ocio, normalmente la referencia inmediata siempre es la plaza, aparentemente en ciudades que no son Lima, el lugar de referencia principal es la Plaza Mayor o parque principal, en este caso no es Plaza Mayor porque no hubo un tema de conquista española, sino del parque principal de Chiclayo; y cuando les decíamos si hay un lugar que no sea ese, generalmente eran en lugares no acondicionados, por ejemplo, las zonas de playa - salvo Pimentel, que sí tiene cierto acondicionamiento - pero en otros distritos fuera del ámbito de Chiclayo Metropolitano; la playa o inclusive el reservorio tinajones; por ejemplo, que es una infraestructura hídrica que no ha sido preparada para ser un espacio público, es usada como espacio público, es como un lugar de ocio, la gente va allí para hacer un picnic, para bañarse, para pescar. No es un lugar de ocio, a pesar de que no ha sido preparado para eso, creo que cada ciudad allí sí tiene sus especificidades lo mismo puede pasar en Cusco o en Tacna, o en este caso Iquitos; con el malecón, que tiene un espacio público también como muy característico, creo que lugares que se entienden rápidamente en el subconsciente de la gente.

**Compras**

El tema de los motivos de viaje sean que fueren de compra, de estudios, de trabajo o de servicios de ir a brindar un servicio, que también además está vinculado trabajo; creo que es parte esencial de la misma centralidad, o sea una centralidad obviamente tiene que ver con este lugar que te está atrayendo viajes, justamente por la diversidad de usos o la oferta de usos que allí está sucediendo, es algo esencial que está en el mismo ADN de la centralidad.

Separemos un poco los centros o lugares comerciales; es necesario porque tenemos que ir por necesidad o por relajo y adquirir algo; hay diferentes tipos de mercados, pueden ser una tienda, la bodega, minimarket, Market, supermercado, mall y hasta los terminales de verdura, fruta. Cuando una ciudad está bien ordenada y tiene estos equipamientos muy bien ordenados, es importante hace que no se densifique, sino que se disperse; también que no se ha centralizado o en un solo punto todo, sino que esté muy bien distribuido en toda la ciudad. Es importante que este distribuido en toda la ciudad en diferentes puntos. Con ello ordenaría la ciudad.

**Estudio**

El tema de los motivos de viaje sean que fueren de compra, de estudios, de trabajo o de servicios de ir a brindar un servicio, que también además está vinculado trabajo; creo que es parte esencial de la misma centralidad, o sea una

Una buena planificación que te ponga este esas zonas de educación generalmente deben estar muy cerca de la zona dormitorio, separadas mucho de la zona industrial: y en puntos estratégicos, porque si estamos hablando de personas como jóvenes o

---

centralidad obviamente tiene que ver con este lugar que te está atrayendo viajes, justamente por la diversidad de usos o la oferta de usos que allí está sucediendo, es algo esencial que está en el mismo ADN de la centralidad.

niños que van diario al colegio, entonces deben estar relativamente cerca de estas zonas dormitorio, bien equipadas, bien señalizadas con una buena accesibilidad y yo creo que si aporta mucho al término de la ciudad.

---

El tema de los motivos de viaje sean que fueren de compra, de estudios, de trabajo o de servicios de ir a brindar un servicio, que también además está vinculado trabajo; creo que es parte esencial de la misma centralidad, o sea una centralidad obviamente tiene que ver con este lugar que te está atrayendo viajes, justamente por la diversidad de usos o la oferta de usos que allí está sucediendo, es algo esencial que está en el mismo ADN de la centralidad.

Cada ciudad es muy peculiar, tiene algo que ofrecer, y que nace de algo ¿no? A veces las ciudades en su historia urbana nacen quizás desde un puerto o nacen desde la de una explotación. A veces unas nacen a partir de encontrar oro, las personas se agrupan, se organizan y van creando una ciudad. En este caso, en Iquitos se dio el boom del caucho, y esa necesidad conlleva al desarrollo de esta misma ciudad, porque cuando encuentran algo que puede por este que te brinda la zona, se genera esta actividad. Creo yo que cada ciudad debe tener algo que de ahí nació, puede ser que sea un nodo dónde viene de tal sitio, descarga y van a otro sitio, puede que habrá crecido desde la industria de madera, bajan de la selva, desde Iquitos o del terminal y lo llevan a otras ciudades. Estas actividades que genera estos recursos a la ciudad tienen que ser bien identificadas y eso te da la cultura o la idiosincrasia, vemos si es agrícola netamente, vemos si es minera o vemos que es netamente pesquera; entonces, cuando identifiquemos cual es la mayor producción de la ciudad que genera más; entonces, en base a ello se desarrollaran las actividades o los espacios que requieran para ellos. Un ejemplo, si estamos en Iquitos, ahí el boom fue el caucho en su momento, pero también dejó la belleza Iquitos mismo, el turismo de esa ciudad, que tiene una diversidad de plantas y animales, una diversidad de paisajes, entonces saber aprovechar ello es muy importante para que crezca la ciudad y en base a esa identificación, se puede desarrollar una buena ciudad enfocada en estos conceptos principales de actividades económicas que son propias de la zona.

#### Trabajo

---

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 14: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Accesibilidad Urbana**

Categoría	Subcategoría de estudio	Constructos	202212_CEMD	202212_PHV
		<b>Vías expresas</b>	Creo que está vinculado, a la escala de la centralidad y al tipo de especialización. Entonces, cuando hablábamos de las centralidades; por ejemplo, vinculadas a las industrias o las actividades logísticas; las vías expresas, arteriales, creo que van a ser más importantes, porque lo que interesa es que haya un flujo constante, continuó e ininterrumpido; mientras que de repente una vía local, una vía de barrio no es relevante para ese tipo de centralidad. Creo que la importancia de la categoría de la vía va a estar relacionado al tipo de centralidad a la que va a servir.	Creo que las vías expresas son vías periféricas porque son vías rápidas. Generalmente he visto en casi todas las ciudades, sobre todo en Lima, en Europa los anillos viales, o sea - las ciudades se dividen en anillos - que rodean al centro y organizan muy bien y desde esos anillos emergen las vías cómo la vía expresa que acabo de mencionar deben ser las últimas o las periféricas porque son vías muy rápidas, difícil de cruzar, muy amplias; pero sirve para conectarte entre un lugar y otro lugar de la mejor forma.
		<b>Vías arteriales</b>		Es importante porque sin estas estas vías. - la ciudad es como una malla, un tejido y que si no se conectan entre ellas - no funciona la ciudad. Entonces estas vías secundarias, estas vías periféricas, vías expresas y las otras vías que mencionando es importa para que la ciudad funcione, que se conecte; una ciudad sin conexión no sirve. Es decir, tienen que estar bien conectadas y ordenadas.
		<b>Vías colectoras</b>		Primero es por la velocidad y lo segundo es por el flujo; o sea, la cantidad de vehículos en una vía rápida, ancha y alto flujo son las vías cómo la vía exprés y si vamos bajando a las colectoras, a las locales; los flujos van disminuyendo, y como te dije al principio es importante que se intercepten y se crucen ordenadamente, para eso están los nodos, los hitos eso te va a llegar un poco a entender la ciudad y conectarte con ello; el habitante o el turista debe entender perfectamente cómo funciona la ciudad.
Centralidades urbanas	Accesibilidad urbana	<b>Transporte fluvial</b>	Definitivamente, dependiendo del tipo, la escala de la centralidad y la oferta que hay en la centralidad, va a tener una relación directa con los medios de transporte y por el tipo de infraestructura o categoría de vía, por lo cual transcurran; o sea, por ejemplo, en Iquitos el medio de transporte que va a primar va a ser una moto, un mototaxi, una moto lineal; dependiendo de la escala de centralidad, pero en cualquier caso si hablamos de los medios de transporte predominan las vías urbanas en una sección no tan amplia, distinta sería; por ejemplo, si viéramos una centralidad vinculada a una carretera regional; entonces seguramente allí el medio de transporte y la categoría de la vía va a ser distinta, porque ya seguramente no son mototaxis, sino que probablemente van a primar, los camiones, los buses interprovinciales, en donde la categoría de vía estaríamos hablando justamente de una vía nacional, de vía interregional o una vía metropolitana.	Es como la avenida principal para ellos, su idiosincrasia es distinta a la del Limeño; por ejemplo, se piensa siempre en la vía expresa, la Panamericana Norte, Panamericana Sur, para ellos es equivalente la vía fluvial principal, que es el río. Creo que, brindándole un buen equipamiento de terminales, dándoles normas de respeto, de flujo, de sentido, creo que ellos al menos ya lo tienen, para eso está la naval. Creo que podría ser utilizado como un gran actor o factor turístico para la ciudad y valorar tanto las vías como el transporte, cuidarlo, aprovechar y explotar: se tiene pues botes turísticos, lanchas, ferris, embarcaciones tipo yate con discotecas que cualquier turista va y le gustaría celebrar una fiesta o estar en una zona tan paisajísticamente tan linda.
		<b>Transporte terrestre</b>		Simplemente el traslado es una necesidad de un punto a otro punto, ayuda ordenar, y también ayuda a entender la ciudad los flujos por dónde van y conectarte a lugares importantes de la ciudad. Considero que es importante un sistema metro, esto no quiere decir que vas a tener un tren eléctrico, sistema metro, es por ejemplo en Lima, el metropolitano: uno ingresa a un circuito cerrado y puedes movilizarte en muchos sitios sin salir del paradero con el mismo boleto, estar dentro de un sistema metro, ayuda mucho. Por ejemplo, en Curitiba, Colombia funcionó muy bien el transporte metro, fue muy buenos para ellos, ordenó mucho la ciudad, evitaron mucho del congestionamiento; la densidad de autos, cuando el transporte funciona muy bien en una ciudad con cronológicamente. La ciudad es disciplinada y ordenada y no hay muchos residentes y bien pacífica de ciudad. Creo que es importante.

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 15: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Morfología Urbana**

Categoría	Subcategoría de estudio	Constructos	202212_CEMD	202212_PHV
Centralidades Urbanas	Morfología urbana	<b>Casco con valor histórico</b>	<p>Creo que apunta más a lo turístico. Por ejemplo, pienso en PREVI, o sea, PREVI de repente para un turista que no es arquitecto, no le interesa; o sea alguien que viene a Lima si es que no es arquitecto, PREVI le da igual, pero igual sigue siendo un lugar con valor histórico. Por lo que supuso en términos de arquitectura de urbanismo, tal vez a un estudiante arquitectura o un arquitecto le interesa ir a PREVI, pero al turista regular le da igual. Lo mismo yo sospecho que pasa en muchos lugares del Perú y el mundo, habrá lugares que tienen un valor histórico, pero dependiendo del visitante tendrá mayor o menor relevancia para efectos del turismo, entonces en ese sentido. ¿Cuál es el aporte que podría abrir un centro con valor histórico? Dependerá si es que éste representa un lugar de interés para el turismo, si este lugar genera posibilidades; por ejemplo, en el caso de Chiclayo, hay edificio que está en la avenida Salaverry, que es de Adolfo Córdoba y que, en términos arquitectónicos, urbanísticos, el lugar es interesantes, y tiene un valor histórico, pero que en términos comerciales turísticos no aporta absolutamente nada. O sea, a la gente le da igual, es más la gente que vive al frente lo ven como un edificio más, entonces, claro, dependerá no del valor que éste tenga en términos comerciales turísticos y sociales; si es que es reconocido, te va a sumar a una centralidad de tema turístico creo que eso hay que considerarlo.</p>	<p>Creo que toda la ciudad, sobre todo en el Perú, nuestra morfología urbana, es la trama Pizarro, la que llamamos la plaza cuadrada y de ahí viene la trama reticular, perpendiculares entre sí; eso se ha repercutido en todas las ciudades del Perú, llegando a formar parte de nuestra morfología urbana. Valorar eso, el tiempo, la historia de esa trama, ese crecimiento, esa ciudad que ha ido tejiéndose poco a poco en ese sentido, es muy valioso para el mismo usuario, para el mismo locador que ha vivido ahí años, entonces no necesariamente tenga una trama, una morfología y en una esquina haya vivido Túpac Amaru y por eso se considera una casa histórica y que sea parte de la UNESCO, no necesariamente. La morfología y los años, pesa mucho para que sea valorizado, no necesariamente como repito por la UNESCO, pero sí por la población. Y, si la población lo valora y lo cuida, cualquier visitante o la misma ciudad se va a sentir orgullosa de sí misma. Hay muchas ciudades en Guayaquil, en Colombia, Argentina que no son por la UNESCO, pero son barrios conocidos que la gente mismo los cuidan, lo valoriza, vive de anécdotas y eso enriquece bastante al mismo poblador y a la misma ciudad. Sí aporta bastante la morfología, cuidándola y manteniéndola desde sus principios.</p>
		<b>Casco con valor popular</b>	<p>El aporte que tiene el casco urbano de valor popular te suma capas de oferta, oferta de visita, oferta de viaje, porque en estos en estos espacios urbanos que están alrededor del centro de una ciudad, obviamente empiezan a concentrar actividades de un tipo específico que obviamente te va a traer cierto tipo de población. Por ejemplo, en el caso del Complejo Pardo, el tipo de</p>	<p>En la época en el que se descubrió el concreto fue el boom y en el Perú estábamos gobernados por militares; entonces, el concreto viene hacer una edificación brutalista y comenzaron con grandes voladizos, dos o tres pisos, pero cada ciudad interpreta a su manera morfológicamente su vivienda. Si vemos en esa época; en Lima, si bien es cierto el concreto te permitía construir grandes luces, pero también tenían esos temas</p>

---

actividad de ocio y recreacional de origen privado, seguramente donde se paga obviamente estaba hablando de una oferta en específico, hay otros casos de discotecas, restaurante nos habla de una oferta comercial, que también no tiene un aporte a la construcción de un lugar de centralidad; obviamente es distinto, una centralidad dada por cuestiones históricas, comerciales, no esté equipamentales a las que son comerciales, pero muy específicas; seguramente hay una calle de full discotecas, luego tienes otro lugar; que más bien es un lugar que concentra recreación o deporte. Recuerdo cuando fui a Iquitos y estuve por el malecón fui a un restaurante que se llamaba "Al frío y al fuego" que incluso estaba fuera de la ciudad, y que de alguna manera se concentraba un foco también en el río, tenían un puerto particular, de dónde salían para llegar allí. Entonces, claro, creo que la importancia que tienen estos cascos urbanos popularizado son que te agregan capas de oferta específica de tipos de centralidad a la ciudad.

pintorescos, como por ejemplo casa con techo a dos aguas, no se entendía porque en Lima hacen casas de este tipo si no llueve y todavía con teja; entonces la inspiración de lo europeo o de la Sierra; y si tú te vas a lugares fuera de Lima, encuentras edificaciones que tienen azotea por ejemplo en la selva, sabiendo que llueve bastante; entonces no sé porque se construía así, pero si en Lima no llueve porque hacen casas a dos aguas la fachada con ventana circular imitando lo vernacular; y en la selva encuentras azoteas horizontales. El concreto cuando llegas ese boom y la morfología de esa época, todas las viviendas eran simplemente fachadas rectas, desapareció el clasicismo, detalles del art déco, de las molduras que a veces ayudan a resaltar la fachada y se convierte en algo más sencillo, más simple y práctico. Eso sencillo, simple, práctico y barato se ha ido replicando en las ciudades y ha ido componiendo morfológicamente una ciudad que no ha tenido, algo de valor agregado como arquitectónicamente, muy simple, no ha sumado; la morfología de las ciudades, de las viviendas, barrios, todo no ha sumado; uno que otro lo saben, pero no ha sumado en ese momento del del modernismo. Creo también no había mucha fuerza por parte del Colegio de Arquitectos o no había fuerza por parte de las municipalidades. En el caso de Iquitos es la arquitectura que ven en otro lugar y lo llevan, usando materiales de muro cortina, enchapados; y no solamente los materiales, sino también el tema del respeto del reglamento de las municipalidades; en el que se puede decir, el color de la fachada debe ser a nivel de la vereda, dos metros de retrocedido o un metros como ancho mínimo, la altura máxima o mínima te da una morfología urbana; y si no hay ese respeto y orden por construir, entonces comienzas a ver desordenes y encuentras a la persona que sí cree, confía y respeta las normas; otros que no respeta las normas y simplemente construir por construir porque ha visto algo y desordena un poco convirtiéndose así en un caos. Entonces, en resumen creo que es importante la morfología urbana y para que sea importante y sea valorizado en una ciudad debe ser muy bien fiscalizado y respetado por la municipalidad para no hacer

---

---

muchas cosas que defasan; yo entiendo a la persona que quiere hacer algo magnífico, único y que nadie se copie y que sea el único del barrio; pero también tiene sus límites, no yendo muy lejos te vas a Cuzco y sus normas son bien estrictas; los techos de color rojo; respetar los colores naturales de la piedra, restaurándola nada más. En Lima un tiempo se aplicó los colores del centro histórico de Lima, que son los colores ocre. Si nosotros impulsamos eso y si la municipalidad impulsa y lo toma más en serio ayudaría bastante a la morfología de la ciudad al respeto de la trama, el ordenamiento de piso, de niveles. Creo que ayudaría.

---

**Casco con  
representación  
vernácula**

Creo que el aporte que ofrece es que te está hablando de un legado, sobre todo si hablamos de lo vernacular, o sea la arquitectura y el urbanismo de este lugar nos está hablando de un momento histórico, de un momento particular en el tiempo que obviamente genera una serie de características o condiciones reconocibles, que hacen que se vuelva un lugar de visita o incluso las actividades que acogen, por ejemplo Belén, que es muy conocido en Iquitos, además de por la arquitectura y la conformación urbanística que tiene, es por la actividad misma, el mercado de Belén creo que el que menos que va a Iquitos siempre se da un paseo por allí, entonces creo que de manera similar al caso anterior sobre todo este es el que más podría vincularse al aspecto turístico, ya que tú estás hablando de centralidades y a la vez de turismo, tal vez este casco vernacular es el que tiene mayor potencia para poder relacionarse con lo turístico.

La arquitectura vernacular de la selva es única. Pero antes de enfocarnos en eso, creo que la municipalidad juega un papel importante como ente rector el cual debe exigir y debe formalizar este tipo de arquitectura. La arquitectura de la selva es muy interesante, bonita y complicada. Un ejemplo, en la selva cuando es la época de lluvias, el río crece, entonces se trasladan desde la parte inferior a la superior y sus calles se convierten en ríos; eso es único en el mundo. Te genera pues una morfología única y compleja, porque si tú tienes en una vivienda convencional un servicio higiénico en el primer nivel; para este tipo de edificaciones; al momento que sube el río, su servicio higiénico desaparece, entonces tiene que estar en el segundo nivel por un tema de gravedad, evacuación, flujo. También el extremo calor que hace que simplemente esté en la parte superior, sin ventanas y puertas para que circule el viento y la lluvia que cae en la selva es tan fuerte que implica pensar en los techos que en la Sierra es 15°, en la selva creo que llega a 45 o más por la lluvia y comienza a golpear fuerte a la calamina generando un ruido. Entonces una solución de arquitectura vernacular de allá es el uso de las hojas de los árboles, que se aprecia muy bien en las aldeas y no en la ciudad. Qué lindo sería que la ciudad también tenga eso; es funcional, es económico y es de la zona. Si el incentivo del parte de la municipalidad en este tema de arquitectura bioclimática o sostenible fuera a darse creo que con eso pues la mayoría usaría los materiales propios de la zona y te generaría una morfología única sin alterar la biología, el medio

---

ambiente y se construiría una ciudad con una morfología única. Personalmente pienso que la municipalidad debe trabajar, incentivar, informar y comunicar a todos para que llegue a formalizar una arquitectura morfológica única, ordenada y de la zona.

---

**Centros históricos**

Como sabes todos los centros históricos son - creo por definición - las primeras centralidades de una ciudad, porque son los lugares en donde se concentra el poder administrativo, donde se concentra el espacio público principal, una plaza, un parque, en este caso el malecón. Entonces, creo que el aporte o la importancia que tienen el casco histórico es que sin lugar a duda se constituyen como la seguramente una o sino la más importante centralidad de una ciudad. Cuando uno piensa; - en Europa quizás, pero como tienen una oferta más amplia, creo que tal vez no - sobre todo en ciudades latinoamericanas en Colombia, Argentina, Chile, Perú, México la referencia inmediata es la plaza del centro histórico, distinto es si te vas a de repente a Navarra en España o te vas a Bruselas en Bélgica, la noción del centro histórico es como un centro ampliado; en nuestras ciudades, el centro histórico como son herencias coloniales de un asentamiento que ha venido de manera foránea, de manera externa, generalmente es un ámbito definido como el damero de Pizarro, en el caso de Iquitos también tienes como el malecón, tienes un área definida, mientras que en otros países, sobre todos los europeos, creo que el centro histórico no es tanto un cuadrado, generalmente es una cuestión más amplia. Por ejemplo, en Barcelona toda la zona del Raval, si bien también tiene una forma más o menos definida, tiene casi como como dedos que se van expandiendo, se entiende más el centro histórico, por lo que vino después con el ensanche de Cerdá que por lo que era el centro en sí mismo. Entonces un poco para sintetizar, creo que los centros históricos son claves en el tema de centralidades urbanas; son por definición y por origen la

---

Los centros históricos ayudan mucho al turismo, porque tiene un valor histórico y ese es un atractor para el turismo. Hay categorías de también de turismo; de aventura, científico, paisajístico que entre los arquitectos ven el paisaje, la arquitectura, el orden de la ciudad y si es un gran valor, una gran oportunidad y yo creo que se tendría que esforzar o revalorar más, darle importancia.

	<p>principal centralidad urbana, o una de las principales que tienen toda la ciudad, creo yo.</p>	
<p><b>Centros corredores</b></p>	<p>El aporte de esos centros corredores es en que te pueden servir para conectar centralidades, lo que muchas veces se busca desde un plan urbanístico, es conformar esa red de centralidades y la red de centralidades está estrechamente vinculada a las vías, a la conectividad, a la movilidad urbana. Entonces, si ya de por sí tienes un eje vial, no tienes un vector de movilidad que ya tiene usos comerciales, pues yo creo que el aporte que da es que te puede contribuir a fortalecer o conformar de una mejor manera la red de centralidades, o sea, te puede ayudar a apuntalarla.</p>	<p>Un aporte es el ordenamiento de la ciudad, el otro es la conexión de un lugar a otro lugar. Es importante que una ciudad esté conectada y que tenga esos flujos claros, definidos y ordenados.</p>
<p><b>Centros comerciales</b></p>	<p>El aporte que brinda un centro comercial a una ciudad; en términos urbanísticos, es que te genera un lugar reconocible, un punto de vista formal paisajístico, te brinda un punto de referencia de la ciudad, un poco entendiendo lo que Kevin Lynch habla, te genera un hito, un lugar reconocible en la ciudad; claro está, que ya dependerá de la de la propia conformación del centro comercial, en ver si realmente está sumando a la calidad de vida urbana. Por ejemplo, en Iquitos con el nuevo centro comercial el aporte que puede tener es lo del lugar reconocible que te decía, pero también en justamente generar un nuevo polo, o sea, si ya va a haber un centro comercial que te va a generar densidad de atracción de viajes, allí es donde desde la planificación urbana se puede tratar de complementar en la actividad comercial con otros usos que aproveche esa aglomeración de personas; o sea, el aporte del gran centro comercial es que ya te está generando un punto de calor en la ciudad que implica concentración de personas. Si ya tienes concentración de personas desde la planificación urbana es: bien, ya tienes gente; ahora, cómo puedes hacer para justamente lograr esa equidad urbana; se dirá: bueno, hay que complementar esa actividad comercial con equipamiento, con espacio público, con nueva vivienda,</p>	<p>Estos centros comerciales han descentralizado la ciudad, es importante contar con estos centros comerciales porque descentraliza y evita el caos vehicular y le brinda al actor local distancias de desplazamiento cortas para ir de un centro a otro en su entorno inmediato. Se genera un nodo importante para ellos. Un talón de Aquiles de estos centros comerciales grandes es el no pensar en los flujos; simplemente es, el centro comercial, su avenida, su paradero y ven más allá convirtiéndose en un caos. Esa es una debilidad, un talón de Aquiles. Para eso está la municipalidad que tiene que ver las soluciones que le puede dar. Por otro lado, ayuda mucho al crecimiento económico de la ciudad y la identidad como lo que hablamos hace un momento de la morfología, identidad es toda la arquitectura de madera, de techos de calamina y es único. En este caso, el centro comercial que tenga esa identidad de la zona va a ser un gran valor agregado porque va a ser de la zona. Si copiamos un mall de acá y lo llevamos y lo aterrizamos pierde un poco su valor, aparte de lo económico, funcional, que sirve que es inmediato y comercial; pero que tenga, esa identidad de la zona es muy importante para que los pobladores lo sientan suyo. Si no lo van a ver con una imitación de otro lugar.</p>

---

con nuevos servicios de salud. De repente hay que conectarla mejor, si ya sabes que va a haber un punto en dónde va a ver mucha gente, obviamente empieza a amarrar eso con el sistema de movilidad, donde voy a tener las próximas estaciones de buses o dónde voy a tener un BRT de transporte o un sistema de corredores; entonces ahí es donde creo que el aporte que brinda el centro comercial es que ya te genera un punto previsible de concentración de personas, creo que esa es tal vez el más importante junto con el tema del hito.

---

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 16: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Espacio Social**

Categoría	Subcategoría de estudio	Constructos	202212_CEMD	202212_PHV
Centralidades Urbanas	<b>Espacio Social</b>	<b>Percepción del espacio</b>	<p>Creo que estas tres últimas preguntas, un poco como dando un primer marco antes de responderte de manera específica; es que, por ejemplo, aquí serviría recordar la concepción de Henry Lefebvre, el habla del espacio vivido, el espacio percibido y el espacio concebido. Entonces, en esta concepción tripartita dentro de esta producción del espacio, creo que cuando hablamos de la percepción del espacio público, cuando hablas de la experiencia urbana, del espacio público, creo que allí tiene que ver con la calidad de cómo es la práctica de ese espacio y esa práctica vinculada a la experiencia urbana será favorable o no, dependiendo de justamente en la capacidad de apropiación y en las condiciones que tiene ese espacio público, que facilita dicha apropiación. Entonces, creo que la experiencia que debería tener no debería ser una experiencia condicionada, como indica Bernard Tschumi, cuando él habla que más que condicionar las formas en como un espacio va a ser vivido o experimentado, hay que generar las condiciones para que dicho espacio sea usado de tantas diversas maneras como sea posible. En ese sentido, pensando ya en las centralidades, creería que la que la experiencia urbana que debería tener un usuario, no debería ser una experiencia condicionada porque justamente la percepción del espacio público en un espacio de centralidad implica que, tiene que ser una percepción de diversos tipos de usuario, que van desde niños hasta jóvenes, adultos, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con cierto tipo de discapacidad, creo que una centralidad, la percepción del espacio público no debería estar condicionada, sino que la centralidad debería generar las condiciones para que hayan diversas percepciones del espacio público y por lo tanto, también diversos tipos de apropiación de espacio público</p>	<p>El espacio urbano es la identidad del poblador de la zona, el trabajar en un espacio urbano o el crear un espacio urbano es complejo, pero es muy interesante, si nosotros queremos identificar o queremos diseñar un espacio urbano, debe tener mucho de la identidad de la zona para que se sientan que es de ellos. La identidad es importante en un espacio urbano. Vemos, en muchas ciudades del Perú, su espacio urbano son alegorías a lo que ellos creen que es.</p>
		<b>Apropiación del espacio</b>	<p>Creo que la experiencia que debería tener no debería ser una experiencia condicionada, como indica Bernard Tschumi, cuando él habla que más que condicionar las formas en como un espacio va a ser vivido o experimentado, hay que generar las condiciones para que dicho espacio sea usado de tantas diversas maneras como sea posible. En ese sentido, pensando ya en las centralidades, creería que la que la experiencia urbana que debería tener un usuario, no debería ser una experiencia condicionada porque justamente la percepción del espacio público en un espacio de centralidad implica que, tiene que ser una percepción de diversos tipos de usuario, que van desde niños hasta jóvenes, adultos, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con cierto tipo de discapacidad, creo que una centralidad, la percepción del espacio público no debería estar condicionada, sino que la centralidad debería generar las condiciones para que hayan diversas percepciones del espacio público y por lo tanto, también diversos tipos de apropiación de espacio público</p>	<p>Nace a partir que el mismo usuario siente que es de él, con ese sentir; lo va a cuidar y lo va a usar. Ese es el punto de partida, si un espacio público tiene identidad, el actor local va a querer y usar continuamente su espacio, dependiendo de qué tanto nosotros como arquitectos nos identifiquemos y llegue a lograr una identidad para que el poblador que vive ahí, lo use y lo cuide. Los espacios públicos es sinónimo de identidad, deben tener la identidad del poblador para que tengan éxito.</p>
		<b>Condicionantes del espacio</b>	<p>Creo que la experiencia que debería tener no debería ser una experiencia condicionada, como indica Bernard Tschumi, cuando él habla que más que condicionar las formas en como un espacio va a ser vivido o experimentado, hay que generar las condiciones para que dicho espacio sea usado de tantas diversas maneras como sea posible. En ese sentido, pensando ya en las centralidades, creería que la que la experiencia urbana que debería tener un usuario, no debería ser una experiencia condicionada porque justamente la percepción del espacio público en un espacio de centralidad implica que, tiene que ser una percepción de diversos tipos de usuario, que van desde niños hasta jóvenes, adultos, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con cierto tipo de discapacidad, creo que una centralidad, la percepción del espacio público no debería estar condicionada, sino que la centralidad debería generar las condiciones para que hayan diversas percepciones del espacio público y por lo tanto, también diversos tipos de apropiación de espacio público</p>	<p>Es necesario tener un equipamiento mínimo, como buenas bancas, un espacio de sombra, un atractor, una pileta, un espejo de agua, un elemento que de vida, que le dé movimiento, que tenga vegetación, que tenga este un ritmo que sea agradable estar allí; o sea, elementos y equipamientos que suelen estar ahí, y no solamente eso, sino también complementarios, como puede ser, snacks, algunos servicios como servicio higiénico, zonas de recreación para niños, en esos espacio públicos si complementamos con esos equipamientos mínimos tienen un gran éxito.</p>

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 17: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Oferta turística**

Categoría de estudio	Subcategorías de estudio	Constructos	202212_PHV	202212_CAAM
Sistema turístico Urbano	Oferta turística	Sitios Naturales	Estos sitios naturales generalmente son únicos, si tiene la ciudad la oportunidad o la bendición de tener un una este un sitio natural que sea único es un gran atractor es una gran oferta para los turistas y se categorizan en turistas ecológicos turistas de aventura, turistas de cultura. Existe diversidad de turismo y es importante que se cuente con estos elementos.	Todos ellos son situaciones que suceden en la ciudad que a diferencia de los edificios que son bienes muebles, creo que lo que estamos hablando es de bienes inmuebles, que es el
		Bienes con valor cultural	Estos bienes de valor cultural se convierten en parte del circuito turístico, no solamente el valor cultural que es quizás la arquitectura, sino también el valor que le da la población el que crea la población a través de las historias.	asunto cultural, hay festividades que atraen a la población por diferentes causas la fe religiosa. Imagínate, El Señor de los Milagros, ¿cuánta gente atrae? ¿No? Y en otros lugares sus respectivos patronos, pero pueden tener también un carnaval, ¿no? También podríamos tener un corso, una competencia, unas olimpiadas que se celebra, todo eso es turístico. Pero, eso también tiene que venir acompañado de transporte y buenas pistas, vías, seguridad, que son cosas que el turista va a necesitar para para poder disfrutar de aquello que se le está ofreciendo.
		Folklor Popular	Toda ciudad que tenga un folklor y lo sepas valorar, y que sea parte de un circuito, no solamente que le pongas la música o que lo invites a bailar al turista, sino también de crear esos espacios para que ellos puedan disfrutar, aprender y compartir con el fin de vender esa cultura, de la danza o el baile que es parte y debería ser parte de la estructura del sistema turístico.	
		Acontecimientos programados	Creo que este tipo de acontecimientos de fechas específicas como por ejemplos aniversario de la ciudad, fiestas patronales, hay diferentes ciudades que tienen diferentes patronos. Éste se convierte no solamente en una fecha, sino en una tradición, que muy bien encajaría en la oferta en el almanaque turístico y que es muy importante valorar y reforzar esas actividades.	
		Comercio	Es importante contar con eso, lamentablemente un buen tiempo, no teníamos mucha infraestructura turística. Tenemos dos tipos de turismo en el país: el turismo interno, que son los hijos migrantes de los primeros padres o de los abuelos de la ciudad que regresan a celebrar una fiesta o regresan a visitar a sus familiares y el otro es el turista externo que por primera vez van, no conocen la ciudad, pero ha escuchado buenos comentarios o porque hay buena atención o es turísticamente atractivo. Entonces creo que si teniendo un buen servicio o atención diversificada en la ciudad, no	Me parece que es correcto, la clave es que eso trabajen junto, que estén organizados en una zonificación y que sean accesibles. Por ejemplo, a veces hay bienes de interés turístico donde el alojamiento es lejísimos, no está en dónde debería, hay que trasladarse mucho; de repente ahí podríamos incluir seguridad. El turista busca seguridad, eso podría incluirse ahí, podría ser un

	solamente alojamiento, si no cultura, gastronomía, turismo vivencial, turismo ecológico, turismo de aventura, variedades; esa diversidad de oferta con un buen control ayudaría mucho al sistema de crecimiento turístico en la zona.	derivado también de la parte administrativa, porque la seguridad es algo que depende de la administración pública, el turista busca seguridad, llega a un lugar donde no conoce a nadie y está expuesto bueno al pillaje. Cuando hablamos de transporte habría que pensar en distintos sistemas de transporte, porque muy bien puede ser el bus, el taxi, no la mototaxi, a veces los pueblos tienen sus propias peculiaridades como carretillas en Puno, en el sur del país; las he visto en París también, con una bicicleta y te llevan, a dónde quieres ir, en Piura hay motos lineales, no sé si eso será muy adecuado, pero en todo caso diversificar, así como dijimos que hay diversidad de restaurantes, para preparar la hamburguesa y la comida típica, en el transporte también, el esparcimiento también, no todos nos recreamos de la misma manera, y así de cada cosa se puede desglosar una serie de especificaciones.
Esparcimiento	Cuando uno va de turismo es que regularmente va a descansar y este equipamiento es muy necesario y tiene que formar parte del circuito turístico. Turismo es sinónimo de vacaciones, ¿no? Y si no tienes ese espacio de ocio o equipamientos complementarios al turismo, sea en el hotel o sea en la ciudad, sea en los lugares turísticos. Tendríamos una pequeña deficiencia, ¿no? tiene que haber de todo.	
Transporte	Es necesario ese equipamiento, es la puerta de ingreso a la ciudad; los terminales tanto aéreos, marítimos o terrestres son puertas de la ciudad. Ahí va el letrero que dice bienvenidos. Se considera como el primer impacto que tiene el turista como imagen visual y si está ordenado, limpio y tiene todo el equipamiento necesario va a funcionar muy bien, es importante.	
Servicios administrativos	La flaqueza del país está en que no hay una buena infraestructura turística, eso se evidenció se hizo la época en la cumbre de América Latina el Caribe y la Unión Europea, cuando se hizo el primer rally Dakar en el Perú, cuando hay un evento de esa magnitud la cantidad de turistas se espera hasta 20000 y si sobrepasa y no se tiene la infraestructura adecuada; no hay servicios, restaurantes, alojamiento, agencias bancarias, esas deficiencias repercuten en contra del sistema turístico, entonces es muy necesario que se cuente con estos equipamientos para el turismo y medir la cantidad como cuantos turista al día llegan en la ciudad, cual es mínimo y máximo al año; eso te arroja un promedio para tener el equipamiento.	

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 18: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Demanda turística**

Categoría de estudio	Subcategorías de estudio	Constructos	202212_PHV	202212_CAAM
Sistema turístico urbano	Demanda turística	Negocios	Con respecto, a la de negocios, cuando hay turistas que simplemente van por este motivo son dos o tres días o por un trabajo específico, se queda y regresan, también a esos turistas que son especializados, se dan su escapada para ver, conocer; a la hora de almuerzo, probar una comida típica de la zona. Entonces, si se tiene que motivar y reforzar eso.	Repercuten tremendamente, pero sobre eso hay mucho trabajo de difusión y eso cambia no quiere decir que eso sea estático o sea igual para siempre. Por ejemplo, la demanda que tiene La Meca aumenta porque los musulmanes se reproducen mucho, ellos no creen mucho en el control de natalidad. Hay más musulmanes; por lo tanto, es más peregrinos. ¿Pero qué pasa en Santiago de Compostela? La peregrinación a Santiago de Compostela ha disminuido tremendamente porque España es cada vez menos católica, no sólo en España, el Mundo entero ahora ir a Compostela es como una cosa cultural, pero ya no tan religiosa como podía ser antes. Entonces, creo que eso de lo religioso también pasa allá por el filtro de la cultura y de pronto podría algo que no existía. Por ejemplo, las pampas de chilca, hay avistamientos ovnis, entonces se vuelve un nuevo centro de interés y hay gente que paga por ir Chilca, entonces es una cosa que antes no existía, igualmente Fátima antes de la visión de la Virgen de Fátima, ¿quién iba a Fátima? o Lourdes ¿no? No estaban en el mapa y de pronto se volvieron lugares religiosos. Entonces, creo que pasa por el filtro de la cultura y no es estático, uno que es un proveedor turístico tiene que encargarse de mantener activo, el interés en aquello que estamos. Por ejemplo, la vez pasada salió que estaban discutiendo en la Catedral de Córdoba, por el flyer de la Catedral de Córdoba, te contaba una historia en el flyer, de cómo la mezquita había sido primero una iglesia católica, después fue una mezquita, después volvió a ser una iglesia católica y todo eso te explicaba muy bien el flyer, pero los estudios históricos y de arqueología no dicen que todo eso originalmente haya sido una iglesia católica sino más bien dicen que probablemente haya sido originalmente una mezquita, no haya nacido siendo en la iglesia católica; hay por ahí una ruina, pero esa ruina que se ha encontrado no corresponde a una iglesia católica. Entonces, una cosa es la realidad histórica y otra cosa es la realidad que yo te quiero contar para mantener el interés en el bien turístico, entonces sí creo que ahí hay mucha difusión, publicidad, administración, aparte también hay que mantenerlo, tenerlo bonito, limpio, cosas así; ahorita lo que está pasando en México, con la Virgen de Guadalupe con dos millones de visitantes al día por la fiesta de la Virgen, es bárbaro, entonces que el turista que hace después de salir del de la Iglesia, ahí hay muchas cosas que hacer, para la oferta que hay que dar.
		Filial	Con respecto a lo filial, muchos de nosotros vamos y regresamos para visitar a los parientes de nuestros familiares de vez en cuando, porque es parte de la familia, no solamente es ir visita, sino también es un motivo para poder hacer turismo y llevar a otros invitados comenzando a expandirse el turismo.	
		Credo	Con respecto al credo no solamente va por fiestas patronales, no, no, también está el de los curas o el de las mismas ceremonias. No me llamémosle la familia religiosa.	
		Recreación	Con respecto a lo que es recreación, es el turista que quiere divertirse.	
		Perfil social	Se debería identificar y ver cantidad de demanda social que llega a la ciudad y eso tendría que ser trabajado para dar el equipamiento necesario para esos tipos de turista.	Aportan en medida de la oferta turística que haya. Por ejemplo, si hablamos de un perfil cultural, si es que una ciudad como Venecia o Cuzco que están llenas de patrimonio, de monumentos; van a traer un turismo de perfil cultural, pero de repente esas ciudades no atraigan a un turista de perfil de negocios, de repente ese turista de negocios se siente más atraído por Nueva York o Lima, por capitales. Creo que hay que conocer el producto que uno tiene y en base al producto que uno tiene, dirigir los esfuerzos hacia un perfil específico. ¿Podría ser uno principal y uno secundario de repente? Pero si uno no tiene algún perfil, entonces tampoco tiene que sufrir. Por ejemplo, si yo tengo una ciudad como Puno y no hay un turismo empresarial o de negocios, tampoco tengo por qué sufrir, porque contrario a ello, tengo uno que es religioso y tengo uno que es natural y cultural, entonces tengo otros; es difícil a veces que una sola ciudad pueda aspirar a tener todos los tipos de perfiles que podrían existir, no a no ser que sea, por ejemplo, Madrid o París, que son culturales, religiosos. Y al mismo tiempo son de negocios, sociales, pero son no son muchos los casos, son pocos. Me parece que agregaría el perfil educativo, mucha gente viaja buscando educación: universidades, mejores colegios, institutos: maestrías, posgrados y doctorados. Tuve la oportunidad de dictar un diplomado por Chiclayo y cuando estábamos en las clases nos damos con la sorpresa de que en Chiclayo había chicos que venían de Piura o que viajaron desde Trujillo, chicos que llegaban desde Cajamarca, entonces eso podría ser otro.
		Perfil cultural	En el perfil cultural, yo lo relacionaría con que el turista va a participar dentro de esa cultura de la ciudad, o sea, lo que me refiero es que un turista puede decir: "vamos por la fiesta de San Juan" y quiere conocer a esa cultura, quiere vivir esa cultura, quiere compartir esa cultura y es importante ello. Entonces habría que también promocionar y valorar para aportar al crecimiento de la ciudad, crecimiento de la cultura, el crecimiento de la identidad de la ciudad, de la zona.	
		Perfil económico	Con respecto al perfil económico, todo turista que llegue a una ciudad está aportando económicamente con los servicios que brindan, es importante que los servicios que sea brindados sean de buen nivel, por ejemplo: buen hotel, buen terminal, buen aeropuerto limpio y ordenado. Creo que ayudaría bastante esos tres perfiles para los turistas para el crecimiento directo o indirecto de la ciudad.	

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 19: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Infraestructura turística**

Categoría de estudio	Subcategorías de estudio	Constructos	202212_PHV	202212_CAAM
Sistema turístico urbano	Infraestructura turística	Red de Sanidad	Si tú tienes o brindas un buen equipamiento al visitante, obviamente que el visitante o turista se va a sentir un con buen confort, con buen equipamiento, con buen servicio y es lo que se quiere, brindar un buen servicio para que el turista regrese y no vengan sólo, sino que comunica al resto y vengan más; eso ayuda a que la ciudad crezca económicamente, se mejoren los espacios públicos, es una consecuente. Creo que es importante una buena red de comunicación, red eléctrica, red de agua que funcionen perfectamente los desagües en las calles, que sean limpias; el alcantarillado que esté limpio, que no haya olores desagradables al visitar la ciudad y esto repito, es parte también responsabilidad de los gobiernos locales, regionales o las municipalidades, que son estas entidades estatales que tienen que velar por estas infraestructuras. Asimismo, una buena imagen de comunicación en lugar de transporte, un buen aeropuerto, un buen terminal, un buen terminal fluvial. Creo que todos estos ítems son parte necesaria importante para un sistema turístico que se desea plantear.	Hay una reproducción. De todas maneras. Si estás haciendo un turismo de aventura fuera de la ciudad por su condición de aventura, vas a estar en medio de la naturaleza, del bosque; pero cuando tu aventura termina, lo que tú quieres llegar a un hotel y bañarte y tener una buena comida. Entonces sí hay una repercusión; en ese aspecto. Ahora, si estás dentro de la ciudad, igual. Creo que es inconcebible ahora estar dentro de una ciudad y no tienen esos servicios, si no los tiene a alguien más lo va a tener, así que te vas a donde estén.
		Red eléctrica		
		Red de comunicaciones		
		Red de transporte		

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 20: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Superestructura turística**

Categoría de estudio	Subcategorías de estudio	Constructos	202212_PHV	202212_CAAM
Sistema turístico urbano	Superestructura turística	Sector social	El sector social también es importante, a través de las organizaciones de la comunidad.	En lo social, el compromiso que la gente tenga, de no dañar, de no malograr, ser amables, ser atentos con el turista.
		Sector Público	Sin un sector público que no controla, que no ordena, que no normaliza; sin ellos estaríamos en un desorden total	El estatal es el que debe velar por la conservación del hecho turístico y la conservación involucraría también la seguridad que se puede prestar, ahora ese ente estatal es el que puede organizar también a la comunidad, a la sociedad, llevar educación; para que se respete, se cuide aquello que tiene valor turístico.
		Sector Privado	Sin el sector privado no habría turismo. El privado te ofrece los servicios, los equipamientos.	En cuanto al privado, la prestación es directa del servicio y la gestión del servicio, a veces el sector privado no ve con ojos culturales o el valor histórico que podría tener para algunos - que finalmente también es subjetivo - y reconocen más el valor material económico. Dentro del sector privado, hay inversionistas de todo tipo, en todo caso, lo que nos interesaría a nosotros hablar sería lo del sector privado vinculado al turismo, yo creo que en el sector privado vinculado al turismo es más responsable, porque vive de lo que de lo que existe ahora, no necesariamente de lo que va a ver, se puede proyectar.

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 21: Matriz de triangulación de resultados de constructos según Operadores turísticos**

Categoría de estudio	Subcategorías de estudio	Constructos	202212_PHV	202212_CAAM
Sistema turístico urbano	Operadores turísticos	Residentes	El residente es la imagen que ofrece al turista cuando llega a una ciudad en su atención, hospitalidad; si el residente te trata mal, nunca regresas.	Deberían estar todos estén en armonía. Los intereses de la población con los intereses públicos y privados deberían estar en armonía y si están en armonía, entonces no habrá discusión, los bienes serán sostenibles en el tiempo y todos recibirán aquellos que esperan o la comunidad recibirá la identidad que de repente supone el bien turístico, los empresarios, el sector privado, recibirán las utilidades que esperan. Y el sector estatal estará cumpliendo con su deber de preservar y de supervisar lo que lo que pasa con los privados y con la sociedad, porque el estado es una suerte de intermediario, una suerte de piloto y si logra que los dos estén felices.
		Instituciones	Las instituciones velan y te dan seguridad si es que tienes algún problema o se te perdió algún documento en el viaje; hay instituciones que nos puedan brindar esos soportes, para el turismo y que es parte del sistema.	
		Empresarios	Sin los empresarios no podríamos tener un buen restaurante, un buen transporte es un factor dentro de este sistema de operadores son muy principales.	
		Turistas	El turista, más que un operador, el turista viene a ser el actor principal, el usuario, el que va a requerir sus servicios; y sin el turista, estos operadores no existirían. Entonces es el usuario versus el que brindan servicios y los cuatro sin el turista, los 3 operadores no servirían.	

Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 22: Matriz de triangulación de resultados según objetivos específicos**

Objetivos específicos	202212_CEMD	202212_CAAM	202212_PHV
Interpretar la oferta turística basada en el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022	La variedad que existe en el sistema turístico urbano debe tener sus propias especificaciones, sus propios puntos específicos en la ciudad, para que pueda desarrollarse una diversidad de usos en el espacio o inclusive lograr tener un índice de diversidad que va estar directamente relacionada a la condición de centralidad especializada en términos de uso de suelo o continua; entendiendo que hay también diversidad de actores que agregan o hace que una centralidad pueda tener mayor o menor importancia en la ciudad.		Todo lo que la ciudad pueda ofrecer como servicios, a través de sus espacios, monumentos, paisajes, gastronomía deben ordenar la ciudad a través de un plan a futuro crecimiento en el tema de centralidades, ayuda mucho a ordenar la ciudad, identificar estas centralidades comienza a ordenar y ponerlas donde debe ser, que sean compatibles unas con otras.
Interpretar la demanda turística basado en la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	Lo que el turista desea ver, lo que quiera conocer, va a clasificar distintas maneras de estudiar la ciudad para identificar como satisfacer esas necesidades en la medida que exista una oferta de diversidad comercial que representen lugares más atractivos que visitar, entendiendo que estas concentraciones van a generar diversidad que lo hace más y más atractivo y por lo tanto consolida la condición de centralidad.		La cantidad de turistas que van a ir a visitar un lugar a raíz de los servicios que se ofrecen va a ayudar a mejorar que la población no esté hacinada en una zona local, un distrito, una ciudad; y que esté equitativamente porque si no se convertiría en un caos, un desorden y el hacinamiento trae por consecuencia contaminación, peligro y riesgo y colapsan los servicios.
Interpretar la infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	Todo aquello que está al servicio del turista, que van a facilitar los objetivo por el cual el turista recorre y el medio para lograr esto es que sea accesible, es decir debe estar al alcance de cada uno de estos servicios que se ofrece; por ejemplo, equipamientos urbanos, transportes a través de sus medios e infraestructura, servicios básicos, entre otros, todo relacionado al tipo de centralidad a la que va a servir.		Si se brinda un buen servicio al turista se va a sentir un con buen confort, con buen equipamiento, con buen servicio y es lo que se quiere, brindar un buen servicio para que el turista regrese y no vengán sólo, sino que comunica al resto y vengán más; eso ayuda a que la ciudad crezca económicamente, se mejoren los espacios públicos, es una consecuente dándole facilidades para poder circular en la ciudad y que sea accesible que tenga varias rutas, ingresos, salidas, que estén bien equipadas y fácil de ubicarse.
Identificar el aporte de la superestructura turística a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	El compromiso que la gente tenga, de no dañar, de no malograr, de ser amables y atentos con el turista, la prestación directa de este servicio y su gestión, el velar por la conservación del hecho turístico y la seguridad que se puede prestar, además de organizar a la comunidad va a permitir tener legibilidad en el territorio a partir de la distribución urbana de estos servicios que están condicionados a medios físicos permitiendo identificar futuras sectorizaciones de intervención.		El soporte organizacional que vincula el turismo y los servicios que se ofrecen, el control y gestión va a ordenar la composición urbana de la ciudad desde un trabajo en conjunto necesario para el desarrollo del sistema turístico urbano.
Analizar el aporte de los operadores turísticos desde el espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022	Logra la armonización entre los intereses de la población y los interés públicos y privados refleja lo que cada uno de ellos espera para el bien turístico en el espacio urbano y su producción tripartita en términos de otorgar calidad en la práctica de ese espacio vinculada a la experiencia urbana, dependiendo de su capacidad de apropiación y las condiciones que tiene ese espacio público para facilitar dicha apropiación.		La relación entre el turista y el residente de un lugar; que es la imagen de su ciudad, las instituciones que velan por la seguridad del turista, los empresarios que gestionar el desarrollo económico del sistema turístico urbano en el espacio va a crear la identidad de la zona logando la apropiación y las condiciones necesarias para hacerlo importante.

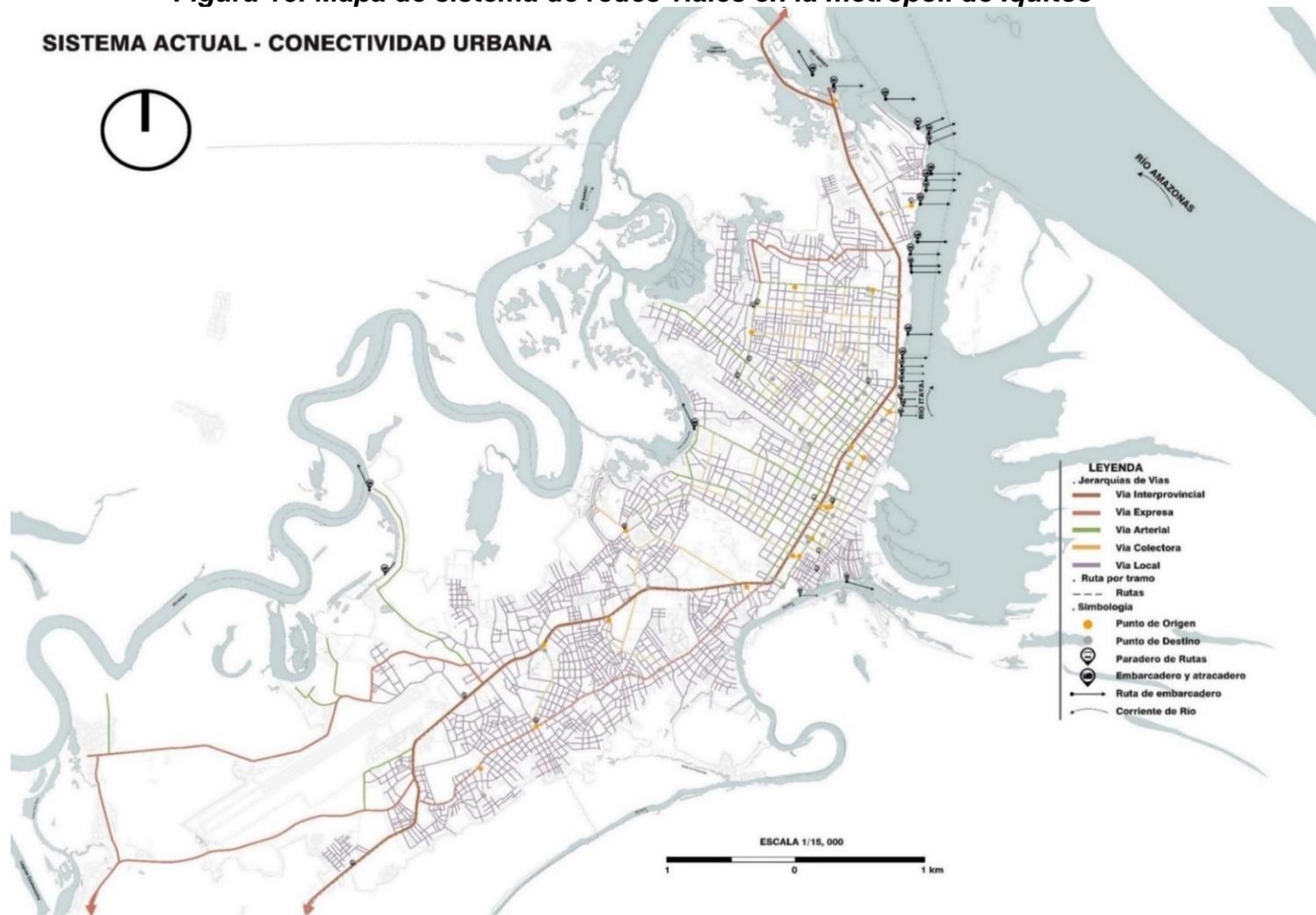
Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Tabla 23: Matriz de Segmento Prospectiva**

CATEGORÍAS DE ESTUDIO	202212_CEMD	202212_PHV
<b>Centralidades urbanas</b>	<p><b>Aporte al tema de estudio de centralidades urbanas.</b></p> <p>Creo que la clave de esta forma de entender la centralidad, desde la metodología tú estás estableciendo con estas subcategorías, es que las centralidades, no sean entendidas solamente como lugares de concentración de actividad, sino que las centralidades también tienen que ver con personas, hay centralidades fuera del ámbito urbano, o sea más allá del suelo, en el río Nanay, el Amazonas y el Itaya, a lo mejor exista algún tipo de centralidad flotante; podemos hablar de centralidades urbanas metropolitanas que además por ser metrópoli, no necesariamente está vinculado al ámbito de la ciudad como lo construido, qué ocurre con aquellas zonas que están en el río pero que están vinculadas a la dinámica económica de la ciudad. ¿Hasta qué punto llega los límites de la metrópoli de Iquitos, es solamente lo que está en suelo firme o también es lo que está sobre el río Itaya?</p> <p>Tu investigación justamente podría tratar de sentar los lineamientos que se podrían seguir en un futuro Plan de Desarrollo Urbano en Iquitos, brindar algunos lineamientos sobre qué considerandos debería tener el próximo Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos; considerando que centralidades es un aspecto clave, sobre todo en una metrópoli como la de Iquitos, donde ya hay que ir pensando cómo va ser eso, además va a vincularse al desarrollo turístico del lugar, que va seguramente a tener un inventario. Lo tuyo puede responder a cómo puedes dejar lineamientos u orientaciones que sirvan para dar a conocer el plan de centralidades, pero también cómo amarras eso para apuntalar el desarrollo turístico que puede darse no solamente fuera de Iquitos, como decía, sino dentro, sobre todo dentro.</p>	<p><b>Aporte al tema de estudio de centralidades urbanas.</b></p> <p>Es un tema bastante amplio. Tiene muchas consideraciones que ver. La ciudad es complicada. Los actores que conforman la ciudad son diversos. No creamos un espacio o un lugar para una persona o para un grupo, sino que hay que complacer a toda una población y que sirva para todos ellos, entonces llegar a encontrar ese denominador común para poder desarrollar un espacio público o valorar a una ciudad o intervenir en una ciudad es un poco complicado, no, pero sí se puede lograr. Llegando a encontrar el denominador común.</p>
CATEGORÍAS DE ESTUDIO	202212_PHV	202212_CAAM
<b>Sistema turístico Urbano</b>	<p><b>Aporte al tema de estudio de sistema turístico urbano.</b></p> <p>Creo que es una gran oportunidad que podemos poner en ventana el turismo existente y la debilidad del turismo que hay en Iquitos, siendo una ciudad muy conocida internacionalmente y que debería de comentarse más. Creo que va a servir para que varios que quieran este entrar a este sistema pueda tu aporte o tesis ayudarles un poco a la perspectiva para este sistema turístico urbano.</p>	<p><b>Aporte al tema de estudio de sistema turístico urbano.</b></p> <p>Iquitos tiene valor histórico y seguramente algunos otros valores dentro de la ciudad, pero la selva es tan fuerte y están única, es tan especial que grita mucho más de lo que el centro histórico pueda decir. Entonces, no creo que haya que competir, tratar de quitarle valor a la selva y darle valor a lo urbano. Ni tampoco creo que un turista que va a conocer la selva no pueda disfrutar también de los valores urbanos. Entonces, lo que habría que lo que habría que hacer es diseñar planes de turismo donde se puedan integrar. Creo que no hay que hacer que compitan, sino que de repente el turista puede tener la experiencia de las dos cosas y hay que complementar, hay que diseñar sistemas turísticos donde ambos sean complementados</p>

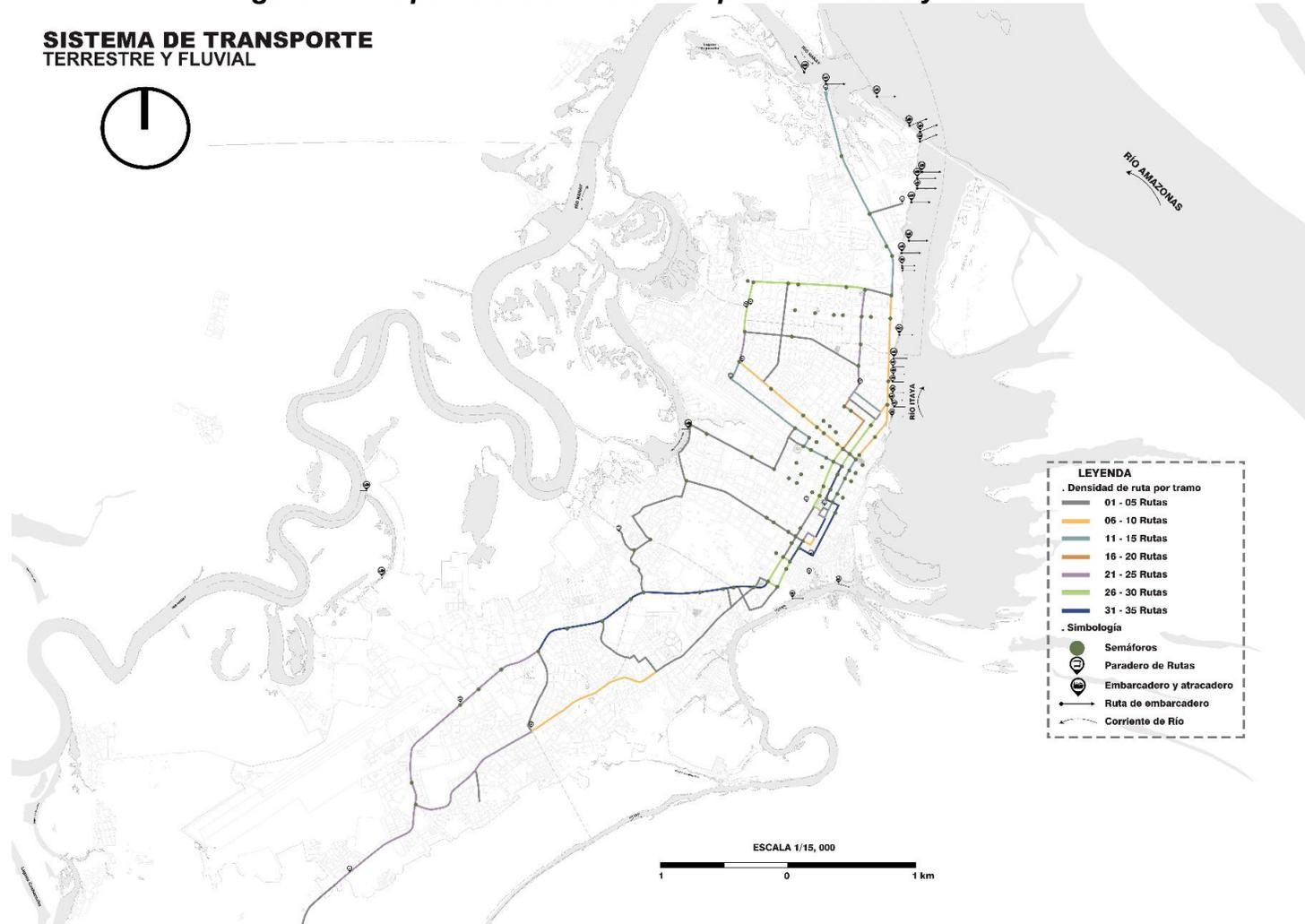
Nota: La nomenclatura de los participantes abrevian el año, mes e iniciales de sus nombres y apellidos el cual fue dada la entrevista y quien formuló las respuestas.

**Figura 16: Mapa de sistema de redes viales en la metrópoli de Iquitos**



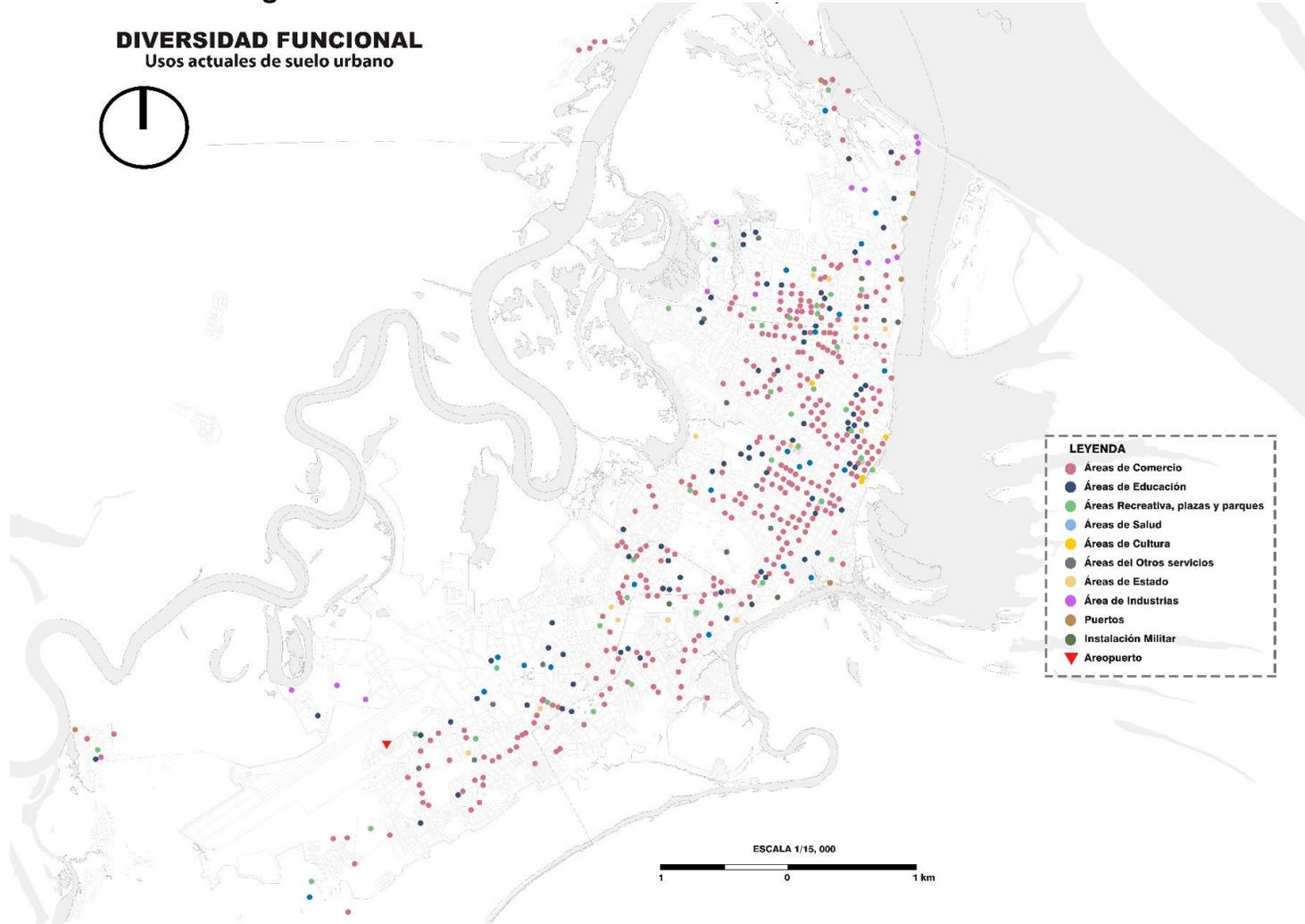
Nota: El presente mapa ha sido elaborado a fin de entender el sistema de redes viales, es una reinterpretación del Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos 2011-2021. Fuente: PDU Iquitos 2011-2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011). Elaboración Propia.

**Figura 17: Mapa de sistema de transporte terrestre y fluvial**



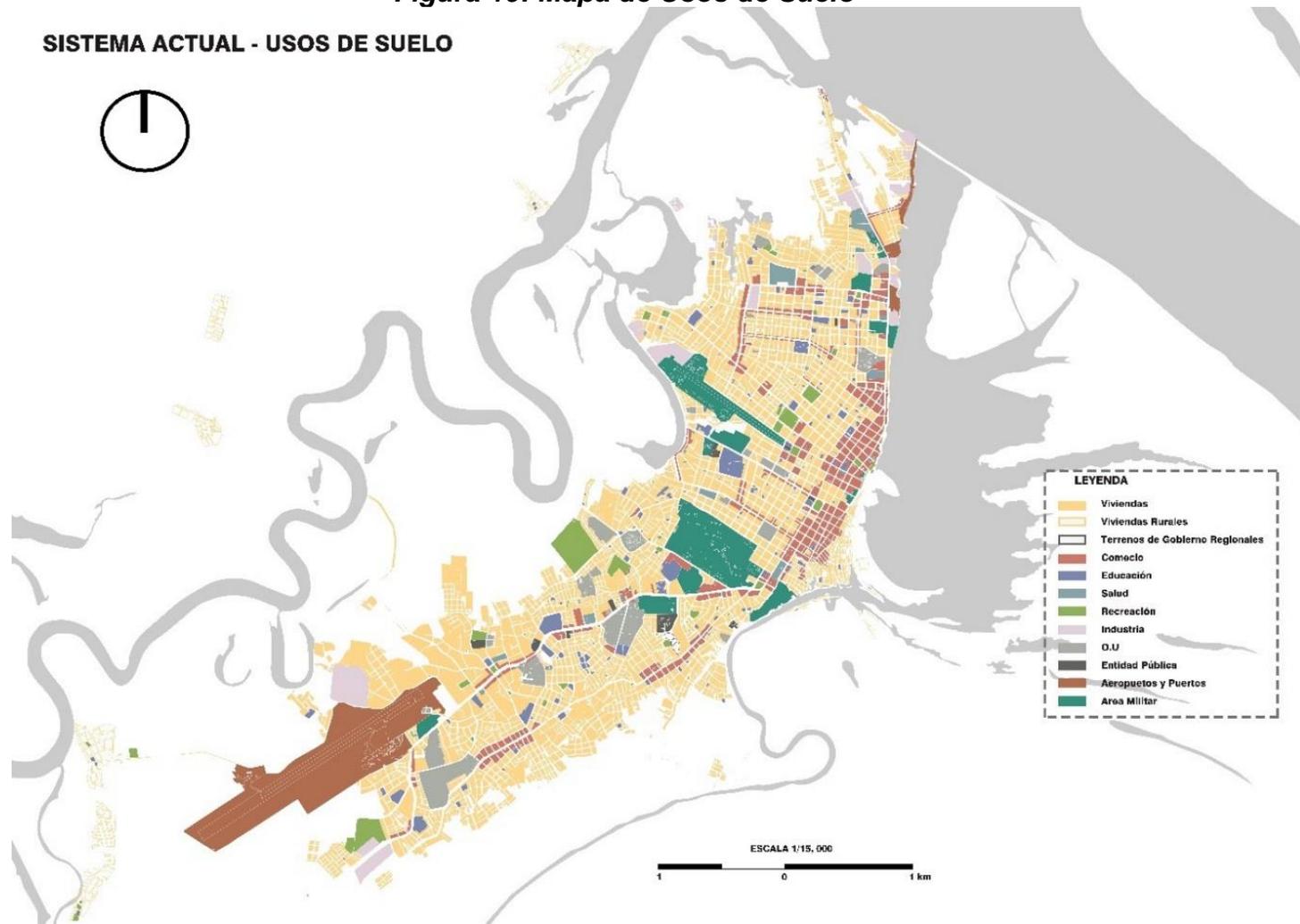
Nota: El presente mapa ha sido elaborado a fin de entender el sistema de transporte de la metrópoli de Iquitos, es una reinterpretación del Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos 2011-2021. Fuente: PDU Iquitos 2011-2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011). Elaboración Propia.

**Figura 18: Localización de usos actuales de suelo urbano**



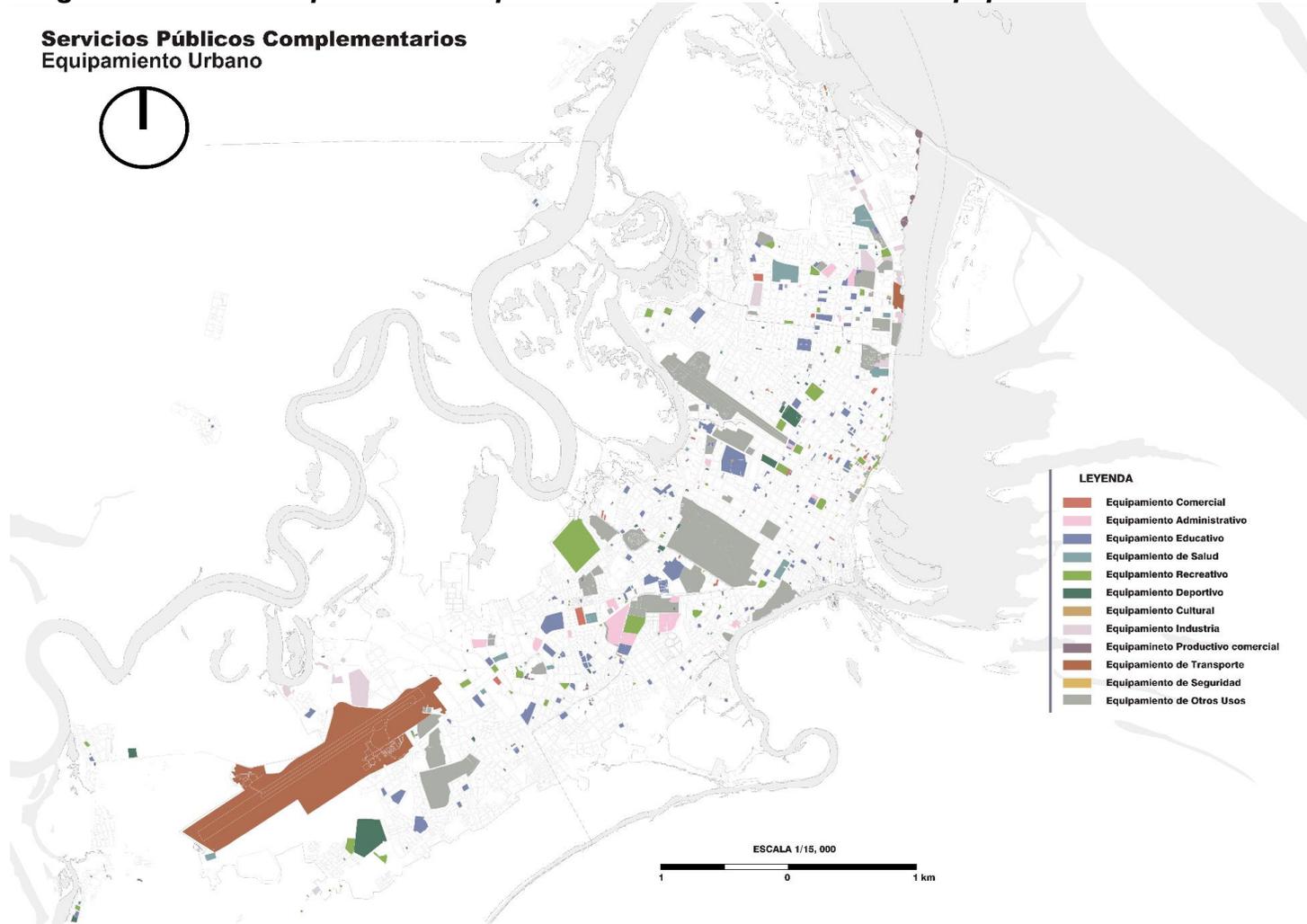
Nota: El presente mapa ha sido elaborado a fin de entender la diversidad funcional de la metrópoli de Iquitos, es una reinterpretación del Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos 2011-2021. Fuente: PDU Iquitos 2011 – 2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011). Elaboración Propia.

**Figura 19: Mapa de Usos de Suelo**



Nota: El presente mapa ha sido elaborado a fin de entender los usos de suelo de la metrópoli de Iquitos, es una reinterpretación del Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos 2011-2021. Fuente: PDU Iquitos 2011 – 2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011). Elaboración Propia.

**Figura 20: Servicios públicos complementarios: Identificación de Equipamiento Urbano**



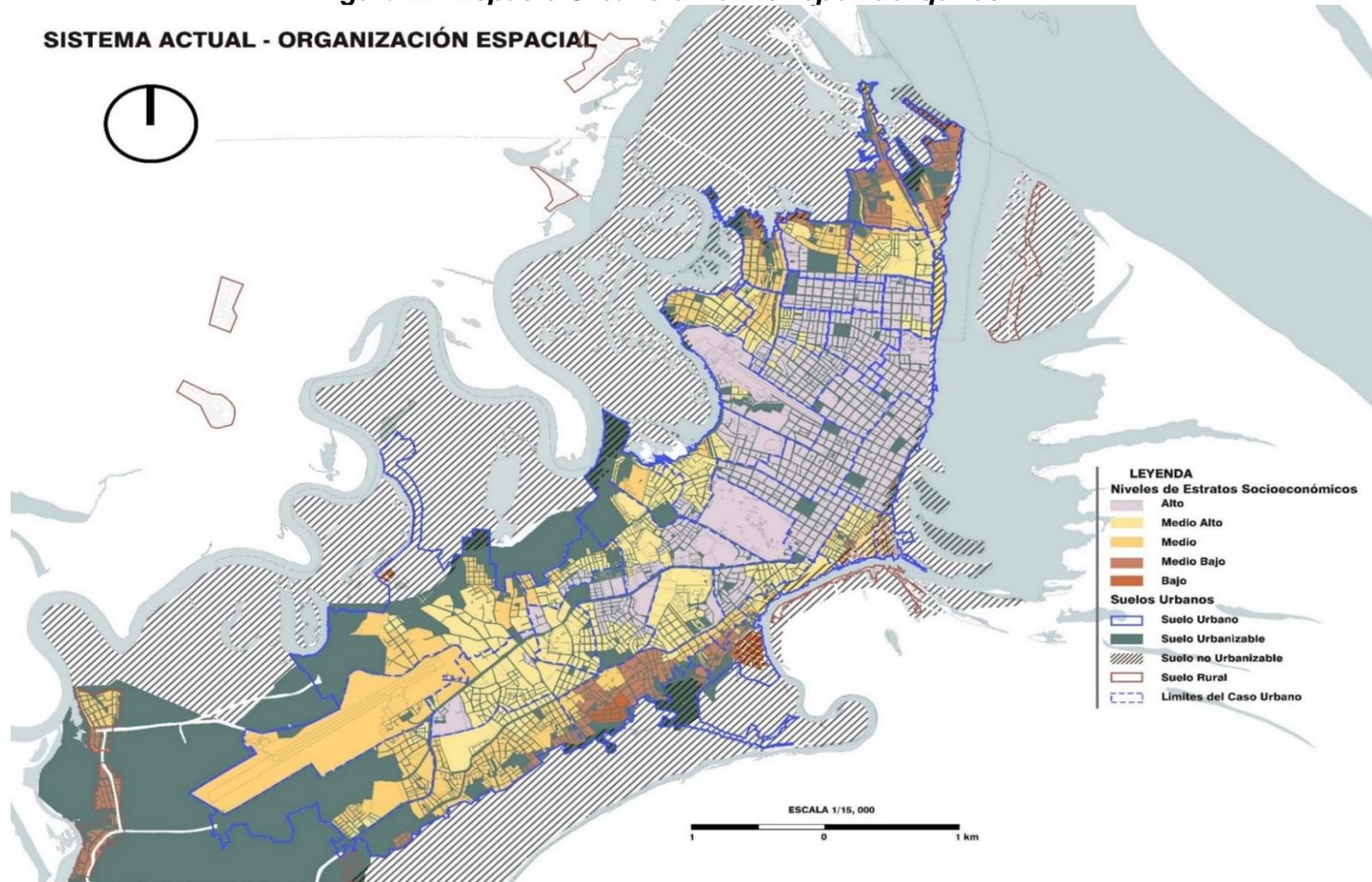
Nota: El presente mapa ha sido elaborado a fin de entender los servicios públicos complementarios, es una reinterpretación del Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos 2011-2021. Fuente: PDU Iquitos 2011 – 2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011). Elaboración Propia.

**Figura 21: Plantas turísticas en la metrópoli de Iquitos**



Nota: El presente mapa ha sido elaborado a fin de entender las plantas turísticas, es una reinterpretación del Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos 2011-2021. Fuente: PDU Iquitos 2011 – 2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011). Elaboración Propia.

**Figura 22: Espacio Urbano en la metrópoli de Iquitos**



Nota: El presente mapa ha sido elaborado a fin de entender el espacio urbano de la metrópoli de Iquitos, es una reinterpretación del Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos 2011-2021. Fuente: PDU Iquitos 2011 – 2021 (Municipalidad Provincial de Maynas, 2011). Elaboración Propia.

## V. CONCLUSIONES

- En colofón, para responder al objetivo general de la investigación sobre “Fundamentar el estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022” se hace necesario afirmar la hipótesis general planteada “El estudio del sistema turístico urbano se basa en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022”, debido a su perspectiva de análisis, entendida desde un contexto espacio – tiempo, en el cual el sistema turístico urbano de Iquitos ha quedado obsoleto a través de los años, aun teniendo intentos de poder plasmar algunos programas o proyectos - a manera de imitaciones - como logros de desarrollo territorial, sin embargo la discrepancia entre lo que es y lo que debería ser es muy notoria, por consiguiente, esta investigación fundamenta que las centralidades urbanas resultan ser una estrategia de teoría aplicada en la planificación urbana para observar el territorio desde una perspectiva compleja, dinámica y flexible en un entorno el que se rige de la posverdad y la posmodernidad mimetizados en adoptar ciertas peculiaridades de afuera, cuando existe valor cultural dentro de la metrópoli a ser tomados en cuenta para llevar a cabo ese fortalecimiento al sistema turístico urbano, mirando la realidad mucho más de cerca y desde abajo.
- Respecto al objetivo específico denominado “Interpretar la oferta turística basada en el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022”, se concluye que a mayor diversidad exista en el territorio respecto a los usos de suelo, actividades de los usuarios y servicios que se brinden de manera organizada, mejor será la concentración y la condición de atractivos a sus espacios, monumentos, paisajes, gastronomía.
- En cuanto al objetivo específico denominado “Interpretar la demanda turística basado en la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022”, se concluye que todo aquello que el turista desee ver y conocer en relación a los servicios que se ofrecen va a ayudar a mejorar que la población no esté hacinada en una zona y va a clasificar distintas maneras de estudiar la ciudad para identificar

como satisfacer esas necesidades en la medida que exista una oferta de diversidad comercial que representen lugares más atractivos que visitar, entendiendo que estas concentraciones van a generar diversidad que lo hacen más atractivo consolidando la condición de centralidad.

- En referencia al objetivo específico denominado “Interpretar la infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022” se concluye que todo aquello que está al servicio del turista va a facilitar sus objetivos por el cual el turista recorre la ciudad, ayudando a que sea accesible a cada uno de estos servicios que se ofrece; esto genera una sensación de bienestar para el turista y que en una próxima visitar la demanda aumente y la ciudad crezca económicamente.
- En referencia al objetivo específico denominado “Identificar el aporte de la superestructura turística a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022” se concluye que la condición en cómo se organiza el soporte del sistema turístico urbano a través del compromiso que la gente tenga en mantener el bien turístico, la prestación a los servicios y una gestión eficiente en su organización por parte del ente estatal; permite tener legibilidad al territorio y ordena la composición urbana de la metrópoli permitiendo identificar futuras intervenciones para el desarrollo del sistema turístico urbano.
- En referencia al objetivo específico denominado “Analizar el aporte de los operadores turísticos desde al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022; se concluye que, la relación entre el turista y el residente del lugar; las instituciones que velan por la seguridad del turista, los empresarios que gestionar el desarrollo económico del sistema turístico urbano en el espacio deben lograr la armonización entre los intereses de la población y los interés públicos y privados a fin de otorgar calidad en la ocupación del espacio vinculada a la experiencia urbana, dependiendo de su capacidad de apropiación y las condiciones que tiene ese espacio público para facilitar dicha apropiación logando condiciones necesarias para hacerlo importante.

## **VI. RECOMENDACIONES**

- Se recomienda al Gobierno Regional de Loreto, la municipalidad Provincial de Maynas y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo gestionar el sistema turístico desde lo teórico (cualitativamente) y no solamente de manera empírica práctica (cuantitativamente), a través de una oficina que tenga como rol la planificación e innovación urbana, además de cumplir funciones de supervisión y control en el desarrollo práctico de estos nuevos instrumentos territoriales.
- Se recomienda al Gobierno Regional de Loreto, la municipalidad Provincial de Maynas y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo a fines de estudiar adecuadamente la diversidad funcional y oferta turística, que se desarrolla un Plan Turístico desde una perspectiva en la que considere a las centralidades como estrategia para realizar propuestas de intervención urbano arquitectónicas, que comprendan servicios diversificados y en distintos tiempos para lograr la activación continua del turismo, pensando que, Iquitos se comporta como una centralidad mayor dentro de la Amazonía y que por su condición metropolitana impactará en el desarrollo del sistema turístico urbano.
- Se recomienda al Gobierno Regional de Loreto y la municipalidad Provincial de Maynas a fin salvaguardar la densificación de los sectores con mayor índice comercial y no caer en el desequilibrio urbano generando un centralismo, regular a través de un Reglamento de zonificación que aproveche las zonas con mayor concentración para darles facilidades facultativas de poder ordenar el entorno en el que se encuentran y potenciar el suelo urbano; para mejorar la demanda turística. Asimismo, a las empresas y ciudadanos cooperar en respaldar esta iniciativa del sector público, ya que beneficiará el desarrollo económico de la metrópoli en el que habitan.
- Se recomienda a las empresas ELECTROORIENTE Y SEDALORETO de la mano con el Gobierno Regional de Loreto gestionar programas que involucren en sistema de redes de servicios básicos a fin de complementar a la parte técnica de los instrumentos de gestión para cerrar no generar déficit cualitativo en las edificaciones y poder dar soporte a futuros proyectos de gran inversión.

Asimismo, se recomienda al Ministerio de Transportes y comunicaciones concluir los proyectos pendientes en el sistema de movilidad de la ciudad a fin de mejorar la accesibilidad terrestre y su condición primaria para potenciar el desarrollo económico productivo de la metrópoli de Iquitos.

- Se recomienda al Colegio de Arquitectos Regional Loreto a crear un plan estratégico de la mano con el Gobierno Regional de Loreto y el Ministerio de Cultura para salvaguardar los bienes turísticos culturales y la puesta en valor de las distintas edificaciones que nos cuentan una historia en la ciudad y aunque no esté regulada como patrimonio formal es un patrimonio cultural popular; incentivando a la sensibilización a partir de la pedagogía urbana y que no solo se brinde difusión, se hace un llamado a trabajar en cooperación por el bien de la metrópoli de Iquitos.
- Se recomienda a la comunidad en general, las empresas privadas, el Colegio de Arquitectos Región Loreto, el Gobierno Regional de Loreto, la municipalidad distrital de Belén, la municipalidad distrital de San Juan Bautista, la municipalidad distrital de Punchana, la municipalidad provincial de Maynas y a los estudiantes en general a trabajar en cooperación por el bien de la metrópoli de Iquitos a través de la capacidad de crítica, reflexión, para poder dar una opinión de cómo deberían ser las cosas, porque generalmente se dice algo que deba ser en este modo, pero no existe respaldoado por nada, se invita a la exploración en la investigación antes de decir que o como se debería hacer las cosa a fin de otorgar calidad a los espacios urbanos de la metrópoli de Iquitos y mejorar el desarrollo del sistema turístico urbano.

## REFERENCIAS

- Arias Valencia, M. M., & Giraldo Mora, C. V. (octubre-diciembre de 2011). El rigor científico en la investigación cualitativa. *Investigación y Educación en Enfermería*, 29(3), 500-514. Recuperado el 01 de julio de 2022, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105222406020>
- Arias, F. (2006). *Introducción a la Técnica de Investigación en ciencias de la Administración y del Comportamiento* (3ª ed.). México: Trillas.
- Bailly , A. (1978). *La organización urbana: Teorías y modelos*. (J. Oya, Trad.) España: Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1978.
- Baskin, C. (1966). *Central Places in Southern Germany by Walter Christaller*. New Jersey: Prentice-hall Inc. Englewood Cliffs.
- Bauman, Z. (2000). *La modernidad líquida*. México: Fondo de cultura economica.
- Beni, M. (1990). Sistema de Turismo - SISTUR: Estudio do Turismo face à Moderna Teoria de Sistemas. *Revista Turismo em Análise*, 1(1), 15-34. São Paulo, Brasil. doi:<https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v1i1p15-34>
- Bertalanffy, L. (1989). *Teoría general de los sistemas* (Séptima reimpresión ed.). (J. Almela, Trad.) México: Fondo de Cultura Económica.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Boullón, R. (2006). *Planificación del Espacio Turístico* (4 ed.). México: Trillas.
- Cerna, S. (2018). *Intervención urbano patrimonial, fusión cultural, identidad local y turismo cultural, entorno monumento del Cuarto del Rescate, Cajamarca, Perú*. [Tesis de Maestría, Universidad César Vallejo]. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/56537>
- Chávez, A. (2021). *Actividad turística y preservación del paisaje insular: Hacia un equilibrio necesario - Caso de Roatán, Honduras*. [Tesis de Maestría, Universidad Politécnica de Valencia].

- Christaller, W. (1966). *Central Places in Southern Germany*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Daza Nieves, L., Vanegas Baez, J., Martínez Santiago, J., & Caicedo Perez, F. (2020). *Estudio de las características del Sistema de transporte urbano terrestre de la ciudad de Medellín para aplicarse en la ciudad de Cúcuta*. Cúcuta: Universidad Francisco De Paula Santander.
- Díaz, F. (2019). *Regeneración integral para el sector turístico comercial de la ciudad de Tarapoto, San Martín*. [Tesis de Maestría, Universidad César Vallejo]. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/37701>
- Donadei, M. (julio-agosto de 2019). Aportaciones para la definición de una metodología para la investigación cualitativa en el Urbanismo. (I. J. Herrera, Ed.) *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 77. doi:10.20868
- Fonseca Rodriguez, J. M. (2014). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. *Paakat*(7), 1-9. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=499051556003>
- Fowks, J. (15 de febrero de 2021). La economía en Perú cayó un 11% en 2020, el mayor retroceso en 30 años. *EL PAÍS*, pág. 2.
- Frisancho, J. (2021). *Hacia un Cusco sostenible: el vacío urbano como oportunidad para la creación de una centralidad complementaria*. [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Obtenido de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/19750>
- Fuster Guillen, D. E. (2019). *Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico*. Lima, Perú: Propósitos y Representaciones.
- García, R. (2009). *Sistema Complejos*. Barcelona: GEDISA.
- Gaspari, G. (2019). *Descentralização e formação de áreas de centralidade : uma análise das dinâmicas de (re)estruturação do espaço urbano em Curitiba (PR)*. [Tesis de maestría, Universidade Federal do Paraná]. Obtenido de <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/63718>

- Gottmann, J. (1965). Grandeza y miseria de la urbanización moderna. (88). Urbanisme.
- Guevara, C. (2019). *REINTERPRETAR LA CIUDAD A TRAVÉS DEL DESARROLLO DE CENTRALIDADES URBANAS. Descubriendo espacios HABITABLES en Quito*. [Tesis de maestría, Universitat Politècnica de València]. Obtenido de <https://riunet.upv.es/handle/10251/134195>
- Guzmán Ramírez, A., Garfías Molgado, A., & Padilla Gutiérrez, A. (2018). Metodología para el análisis de la forma urbana. Caso de estudio: Piletas IV, León, Guanajuato, México. 1(23). Guanajuato, México, México: Revista Legado de Arquitectura y Diseño - Universidad Autónoma del Estado de México.
- Haymes López, F. V., & Peláez Cruz del Castillo, E. F. (2017). La obra de Enace, el epílogo de la vivienda social construida por el Estado. *Limaq*(3), 129-142.
- Heller, A. (1982). *Teoría de la historia*. Barcelona: Editorial Fontamara S.A.
- Hernández R., Fernández C. y Baptista P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Obtenido de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL. (2014). *Mapa de peligros, vulnerabilidad y riesgos, Plan de usos del suelo antes desastres y medidas de mitigación de la ciudad de Iquitos*. Iquitos: Proyecto INDECI – PNUD 00076485 Ciudades Sostenibles.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (20 de julio de 2020). Planos Estratificados por ingreso a nivel de manzana de las Grandes Ciudades. Lima, Peru.
- Johansen Bertoglio, O. (1993). *Introducción a la teoría general de sistemas* (Octava reimpresión ed.). México: Limusa, S.A. de C.V. - Grupo Noriega Editores.
- Kerlinger, F. (1981). Enfoque conceptual de la Investigación del comportamiento. México D.F: Interamericana.

- León, M. (2019). *ATLAS RÍO MAYO: Territorio dinámico y paisaje inter-escalar waman-samanas en la Amazonía del Perú. Caso de estudio: Comunidades en red Bajo Mayo: Flores del río Mayo, San Antonio del río Mayo, Churuyacu del río Mayo y Solo del río Mayo. Lamas, San Martín*. [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Obtenido de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/14230>
- López, P. (2004). Población Muestra Y Muestreo. *Punto Cero*, 09(08).
- Martin Fernandez, R. A. (2006). *El comercio Internacional del Turismo en condiciones de oligopio. El caso de Cuba*. La Habana: Universidad de La Habana.
- Matta, M. y Macassi, S. (1997). ; *Cómo elaborar muestras para los sondeos de audiencias. Cuadernos de investigación No 5*. Quito: ALER.
- Medina Lasansky, D., & McLaren, B. (2006). *Arquitectura y Turismo: Percepción, representación y lugar*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2008). *Manual del Emprendedor en Turismo Rural Comunitario*. Perú: MINCETUR.
- Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento. (2021). Resolución Directoral - N° 007-2021-VIVIENDA/VMVU-DGPRVU. *Manual para la elaboración de planes de desarrollo urbano*. Lima, Perú.
- Monje Alvarez, C. A. (2011). *Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa - Guía didáctica*. Neiva: Universidad Surcolombiana.
- Morado, C. (2020). *Urbanismos para el sostenimiento de la vida : una exploración etnográfica de métodos colectivos de hacer ciudad desde la periferia de Bogotá* . [Tesis de Doctorado, Universidad Politécnica de Madrid]. Obtenido de [https://www.lareferencia.info/vufind/Record/ES\\_57a5ed72f28a5a0f28d91ad8de56d5bc](https://www.lareferencia.info/vufind/Record/ES_57a5ed72f28a5a0f28d91ad8de56d5bc)
- Morales, F. (13 de Octubre de 2020). Estudio transversal. *Economipedia.com*.

- Moreno Olmos, S. H. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida . *PALAPA - Revista de investigación científica en arquitectura*, 51.
- Mugavin, D. (1999). *A philosophical base for urban morphology*. Singapore: School of Architecture, National University of Singapore .
- Municipalidad Provincial de Maynas. (2011). *Plan de Desarrollo Urbano Ciudad de Iquitos 2011.2021*. Iquitos: Grupo de trabajo PDU-CAF-MPM -Sede ABITA, Florencia y Venecia - Italia - Sede ABITA, Iquitos - Peru.
- Neyra Gonzales, J. A., Anticona Rubio, K. Y., Cieza Mostacero, S. E., & Pacheco Torres, J. F. (2020). *Sistema Multiplataforma para mejorar los Servicios Turísticos en la ciudad de Trujillo*. Buenos Aires, Argentina: LACCEI International Multi-Conference for Engineering, Education, and Technology: “Engineering, Integration, and Alliances for a Sustainable Development” “Hemispheric Cooperation for Competitiveness and Prosperity on a Knowledge-Based Economy. doi:<http://dx.doi.org/10.18687/LACCEI2020.1.1.536>
- Ñaupas, H. (2013). *Metodología de la investigación científica y elaboración de tesis*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Parella, S. y Martins, F. . ( 2003). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Caracas: FEDUPEL.
- Palma, J. (2019). *Transformaciones territoriales de la ciudad de Huánuco. Valoración del Territorio a través de un Análisis Temporal e Inter-escalar*. [Tesis de Maestría, Pontifica Universidad Católica del Perú]. Obtenido de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/14143>
- Panerai, P., & Mangin, D. (1999). *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones.
- Penlar, R. (1995). *Research ethics: Cases and materials*. Indiana: Indiana University Press.

- Perez, E. (2004). La percepción del espacio público. *Bitácora Urbano Territorial*, 8(1), 27-31. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18753>
- Pérez, J. (2018). *La ciudad del turista: El síndrome del parque de atracciones*. [Tesis de Maestría, Universidad Politécnica de Valencia]. Obtenido de <https://riunet.upv.es/handle/10251/140259>
- Pinna, A. (2021). *LA OBSOLESCENCIA DE LA CIUDAD TURISTICA - Propuesta de actuación en el area turística consolidada de Gandía*. [Tesis de Maestría, Universidad Politécnica de Valencia]. Obtenido de <https://riunet.upv.es/handle/10251/167938>
- Popper, K. (1980). *La lógica de la investigación científica. Edición original en alemán de 1934, titulada Logik der Forschung*. Madrid: Tecnos (Grupo Anaya).
- Quecedo, R., & Castaño, C. (2002). *Introducción a la metodología de investigación cualitativa*. Vitoria-Gazteis: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Robles, B. (2011). *La entrevista en profundidad: una técnica útil dentro del campo antropológico*. Ciudad de México: Escuela Nacional de Antropología e Historia, INAH.
- Rodriguez Mora, J. A. (2019). *Prácticas Sociales y modos de apropiación en el espacio público del municipio de Chía*. Bogotá D.C.: Universidad Piloto de Colombia.
- Rosado, V. (2019). *Emergência de novas centralidades intraurbanas aliadas ao ciclo de vida da população*. [Tesis de maestría, Universidade Federal de Viçosa]. Obtenido de <https://www.locus.ufv.br/handle/123456789/27332>
- Santos y Ganges, L., & De Las Rivas Sanz, J. (2008). *Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad*. Valladolid: Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

- Silva, A. (2006). *Imaginario Urbanos* (5ta edición corregida y ampliada ed.). Bogotá, Colombia: Nomos.
- Silva, C. (2020). *Transformações contemporâneas e centralidade urbana: A “Porte Engenharia e Urbanismo” eo “Eixo Platina”*. [Tesis de maestría, Universidade Presbiteriana Mackenzie]. Obtenido de <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/26656>
- Socatelli, M. (2015). *Mercadeo Aplicado al Turismo. La Comercialización de Servicios - Productos y Destinos Turísticos Sostenibles*. San José: EUNED.
- Urquiza Abanto, D. (2021). *Estrategias de intervención urbana para mejorar las condiciones de habitabilidad del Sector San José – Cajamarca, 2020*. Trujillo: Repositorio Digital Insitucional - Universidad César Vallejo. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/62994>
- Valdivia, C. (2020). *Una mirada territorial en la planificación sostenible de las ciudades urbano-rurales. Caso: el territorio de Lamas, región de San Martín*. [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Obtenido de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/16927>
- Valerdi González, M. Á. (2005). *El tiempo libre en condiciones de flexibilidad - Caso: Tetla, Tlaxcala*. Puebla de Zaragoza: Benemerita Universidad Autonoma De Puebla.
- Varisco, C. (2013). *Sistema turístico. Subsistemas, dimensiones y conceptos transdisciplinarios*. (G. Benseny, Ed.) Mar de Plata, Argentina: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- VCHI SA. (2005). *Manual de diseño geométrico de vías urbanas*. Lima: Insituto de la Construcción y Gerencia.
- Vega Centeno, P., Dammert Guardia, M., Moschella, P., Vilela, M., Bensús, V., Fernandez de Córdova, G., & Pereyra, O. (2019). *Las centralidades de Lima*

*Metropolitana en el siglo XXI*. Lima, Perú: Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú.

Ziritt Trejo, G., Moreno Freites, Z., & Campechano-Escalona, E. (2020). *Red de actores: mecanismos colaborativos para el desarrollo de un turismo alternativo sostenible en tiempos de pandemia*. Maracaibo, Venezuela: Revista Internacional de Filosofía y teoría social ESA-FCES - Universidad del Zulia. doi:<http://doi.org/10.5281/zenodo.4087716>

## **ANEXOS**

## Anexo 1: Matriz de categorización Apriorística

Línea de investigación	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	METODOLOGÍA	INTRUMENTOS
	<b>Problema General</b>	<b>Objetivo General</b>	<b>Hipótesis General</b>				
	<b>PG.</b> ¿De qué manera el estudio del sistema turístico urbano se basa en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022?	<b>OG.</b> Fundamentar el estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas la metrópoli de Iquitos, 2022	<b>HG.</b> El estudio del sistema turístico urbano se basa en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022.				
	<b>Problemas Específicos</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Hipótesis Específicas</b>				
Desarrollo en comunidades urbanas y rurales	<b>PE1.</b> ¿Cómo la oferta turística se basa desde el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022?	<b>OE1.</b> Interpretar la oferta turística basada en el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022	<b>HE1.</b> La oferta turística se basa en el criterio de la diversidad funcional en la metrópoli de Iquitos, 2022		Diversidad funcional Densidad urbana Accesibilidad urbana	a) Tipo de investigación: Aplicada	
	<b>PE2.</b> ¿Cómo la demanda turística se basa en la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022?	<b>OE2.</b> Interpretar la demanda turística basada en la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	<b>HE2.</b> La demanda turística se basa en el criterio de la densidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	Categoría 1: Centralidades Urbanas	Morfología urbana Espacio Social	b) Diseño de investigación: Fenomenológico	a) Fichas de Observación
	<b>PE3.</b> ¿Cómo la infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022?	<b>OE3.</b> Interpretar la infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	<b>HE3.</b> La infraestructura turística se basa desde el enfoque de la accesibilidad urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	Categoría 2: Sistema turístico	Oferta turística Demanda turística Infraestructura turística Superestructura turística Operadores Turísticos	c) Enfoque: Cualitativo  d) Estudio: Transversal  e) Método: Hipotético-deductivo	b) Entrevista a profundidad
	<b>PE4.</b> ¿Cómo la superestructura turística aporta a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022?	<b>OE4.</b> Identificar el aporte de la superestructura turística a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022	<b>HE4.</b> La superestructura turística aporta a la morfología urbana en la metrópoli de Iquitos, 2022				
	<b>PE5.</b> ¿Cómo los operadores turísticos aportan al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022?	<b>OE5.</b> Analizar el aporte de los operadores turísticos desde al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022	<b>HE5.</b> Los operadores turísticos aportan al espacio social en la metrópoli de Iquitos, 2022.				

## Anexo 2: Cuadro de triple entrada para los elaborar instrumentos de objetos de aprendizaje abierto

Fuente:		PDU Iquitos 2011-2021		Procesamiento de Información	Categorías	Subcategorías de estudio	Base teórica
Instrumento	Constructos	Expertos Participantes	Observación participante				
N°		Entrevista a profundidad	Ficha de observación				
1)	¿Cómo cree Ud. que el suelo industrial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	
2)	¿Cómo cree Ud. que el suelo comercial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	
3)	¿Cómo cree Ud. que el suelo recreacional es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	Diversidad Funcional, toma en cuenta la multiplicidad de usos de suelo en el territorio a partir de enfoques que llevan a repensar el urbanismo, tales como diversificar o especializar la actividad en áreas homogéneas a partir del territorio heterogéneo de la ciudad. (Vega Centeno, y otros, 2019)
4)	¿Cómo cree que el suelo educativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	
5)	¿Cómo cree que el suelo administrativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	
6)	¿Cuál cree que es el aporte de los actores locales en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	
7)	¿Cuál cree que es el aporte de los actores visitantes en el territorio bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	
8)	¿Cuál cree que es el aporte de la actores-usuarios en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	

9)	¿Cuál cree que es el aporte de los actores de servicio en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	
10)	¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad comercial repercute en el territorio?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
11)	¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad educativa repercute en el territorio?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
12)	¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades de ocio repercute en el territorio?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
13)	¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades logísticas repercute en el territorio?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	Densidad Urbana, es una relación entre el espacio y la ocupación del usuario, que bien puede ser temporal o de permanencia, con la densidad se puede conocer la concentración y los flujos que los usuarios producen resultado de causas del porque se producen los viajes de nodos a nodos en el territorio. (Vega Centeno, y otros, 2019)
14)	¿Cómo consideras que el flujo de personas aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
15)	¿Cómo consideras que el flujo vehicular aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?	X	x	X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
16)	¿Cómo consideras que el flujo fluvial aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?	X	x	X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
17)	¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo ocio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
18)	¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo compras aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
19)	¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo estudio aporte a la densidad	X		X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	

	urbana el estudio de las centralidades urbanas?						
20)	¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo trabajo aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X	Centralidades Urbanas	Densidad Urbana	
21)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías expresas para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X	x	X	Centralidades Urbanas	Accesibilidad Urbana	
22)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con vías arteriales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Accesibilidad Urbana	Accesibilidad Urbana, capacidad expresada en distancia y proximidad de disfrutar beneficios que el territorio ofrece, salvaguardando las condiciones adecuadas a través de su relación con el sistema de redes viales y sistema de transporte con el fin de reducir costos y minimizar tiempo de viajes según sea la actividad que el usuario realice. (Vega Centeno, y otros, 2019)
23)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías colectoras para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Accesibilidad Urbana	
24)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías locales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Accesibilidad Urbana	
25)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener transportes de tipo fluvial para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Accesibilidad Urbana	
26)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de transportes de tipo terrestre para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Accesibilidad Urbana	
27)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano de valor	X	X	X	Centralidades Urbanas	Morfología Urbana	Morfología Urbana, es el resultado de la valoración

	histórico dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?						entre el espacio social y los usuarios que se relacionan de manera colectiva y están condicionas a principios formales, funcionales, contextuales y espaciales en cuanto a sus límites. (Vega Centeno, y otros, 2019)
28)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano popularizado por la población dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Morfología Urbana	
29)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano con características vernaculares dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Morfología Urbana	
30)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros históricos en el estudio de las centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Morfología Urbana	
31)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros-corredores en el estudio de las centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Morfología Urbana	
32)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con grandes centros comerciales en el estudio de las centralidades urbanas?	X	X	X	Centralidades Urbanas	Morfología Urbana	
33)	Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es la experiencia urbana que debería tener el usuario en la ciudad?	X		X	Centralidades Urbanas	Espacio Social	Espacio Social, se define como la acción recíproca entre lo edificado y el contexto en el que se sitúa; ocasionado por los usuarios como dinámicas, trayendo como consecuencia un valor a partir de la experiencia y un significado a cada
34)	Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es el aporte a la ciudad en la apropiación del espacio público en la ciudad?	X		X	Centralidades Urbanas	Espacio Social	
35)	Bajo el estudio de centralidades ¿Qué condiciones debería aportar el espacio público a la ciudad?	X		X	Centralidades Urbanas	Espacio Social	

							entorno contemplado. (Vega Centeno, y otros, 2019)
36)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los sitios naturales en la ciudad aportan a la oferta turística?	X	X	X	Sistema turístico	Oferta turística	
37)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los bienes con valor cultural en la ciudad aportan a la oferta turística?	X	X	X	Sistema turístico	Oferta turística	
38)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las manifestaciones culturales históricas (museos) en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X	Sistema turístico	Oferta turística	
39)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el folklore popular en la ciudad aporta a la oferta turística?	X		X	Sistema turístico	Oferta turística	Oferta turística: es el conjunto de bienes y servicios puesto en el mercado para mejorar el sistema turístico en la ciudad. (Varisco, 2013)
40)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los acontecimientos programados (eventos) en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X	Sistema turístico	Oferta turística	
41)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el alojamiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X	X	X	Sistema turístico	Oferta turística	
42)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el comercio en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X	X	X	Sistema turístico	Oferta turística	
43)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el ocio y esparcimiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X	X	X	Sistema turístico	Oferta turística	
44)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el transporte en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X	X	X	Sistema turístico	Oferta turística	

45)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los servicios administrativos en la ciudad aportan a las plantas turísticas?	X	X	X	Sistema turístico	Oferta turística	
46)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de recreación en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X	Sistema turístico	Demanda turística	
47)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivos familiares en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X	Sistema turístico	Demanda Turística	
48)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de negocios en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X	Sistema turístico	Demanda Turística	Demanda turística: es el requerimiento a nivel cualitativo y cuantitativo que permite dosificar las necesidades a cumplirse dentro del sistema turístico urbano. (Boullón, 2006)
49)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de creencias y fe en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X	Sistema turístico	Demanda Turística	
50)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil social del visitante aporta a la demanda turística?	X		X	Sistema turístico	Demanda Turística	
51)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil económico del visitante aporta a la demanda turística?	X		X	Sistema turístico	Demanda Turística	
52)	Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil cultural del visitante aporta a la demanda turística?	X		X	Sistema turístico	Demanda Turística	
53)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red eléctrica para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	Infraestructura turística. Tiene que ver con el conjunto de redes de servicios básicos públicos que tiene como función mejorar el desarrollo físico-espacial en el
54)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de combustibles (gas) para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	

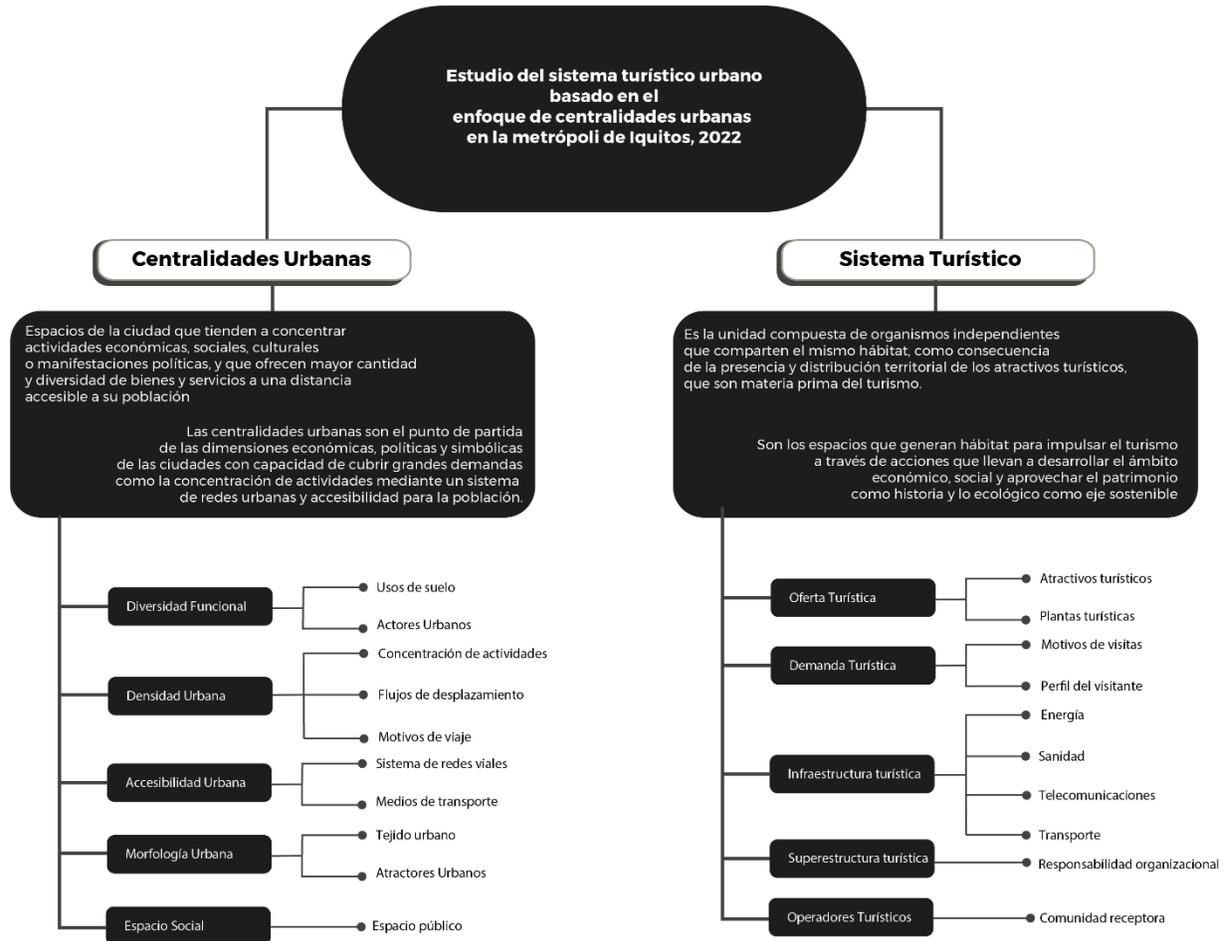
55)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de agua para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	sistema turístico urbano. (Beni, 1990)
56)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de desagüe para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	
57)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de alcantarillado para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	
58)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de gestión de residuos solidos para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	
59)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de internet para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	
60)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de telefonía para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	
61)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de terminales terrestres para la infraestructura turística de las ciudades?	X	X	X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	
62)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de puertos fluviales para la infraestructura turística de las ciudades?	X	X	X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	
63)	Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen aeropuerto para la infraestructura turística de las ciudades?	X	X	X	Sistema turístico	Infraestructura Turística	

64)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector social en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X	X	Sistema turístico	Superestructura turística	Superestructura turística. Es el control de los agentes responsables
65)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector público en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X	X	Sistema turístico	Superestructura turística	organizacionales que tiene el fin de planificar, gestionar y ordenar el sistema turístico urbano.
66)	¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector privado en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X	X	Sistema turístico	Superestructura turística	(Boullón, 2006)
67)	Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los residentes como operadores turísticos en la ciudad?	X	X	Sistema turístico	Operadores turísticos	Operadores Turísticos: son los actores que son partícipes del sistema turístico urbano y actúan como comunidad de recepción en las dinámicas de la ciudad.
68)	Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan las instituciones como operadores turísticos en la ciudad?	X	X	Sistema turístico	Operadores turísticos	(Varisco, 2013)
69)	34. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los empresarios como operadores turísticos en la ciudad?	X	X	Sistema turístico	Operadores turísticos	
70)	35. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los turistas como operadores en la ciudad?	X	X	Sistema turístico	Operadores turísticos	

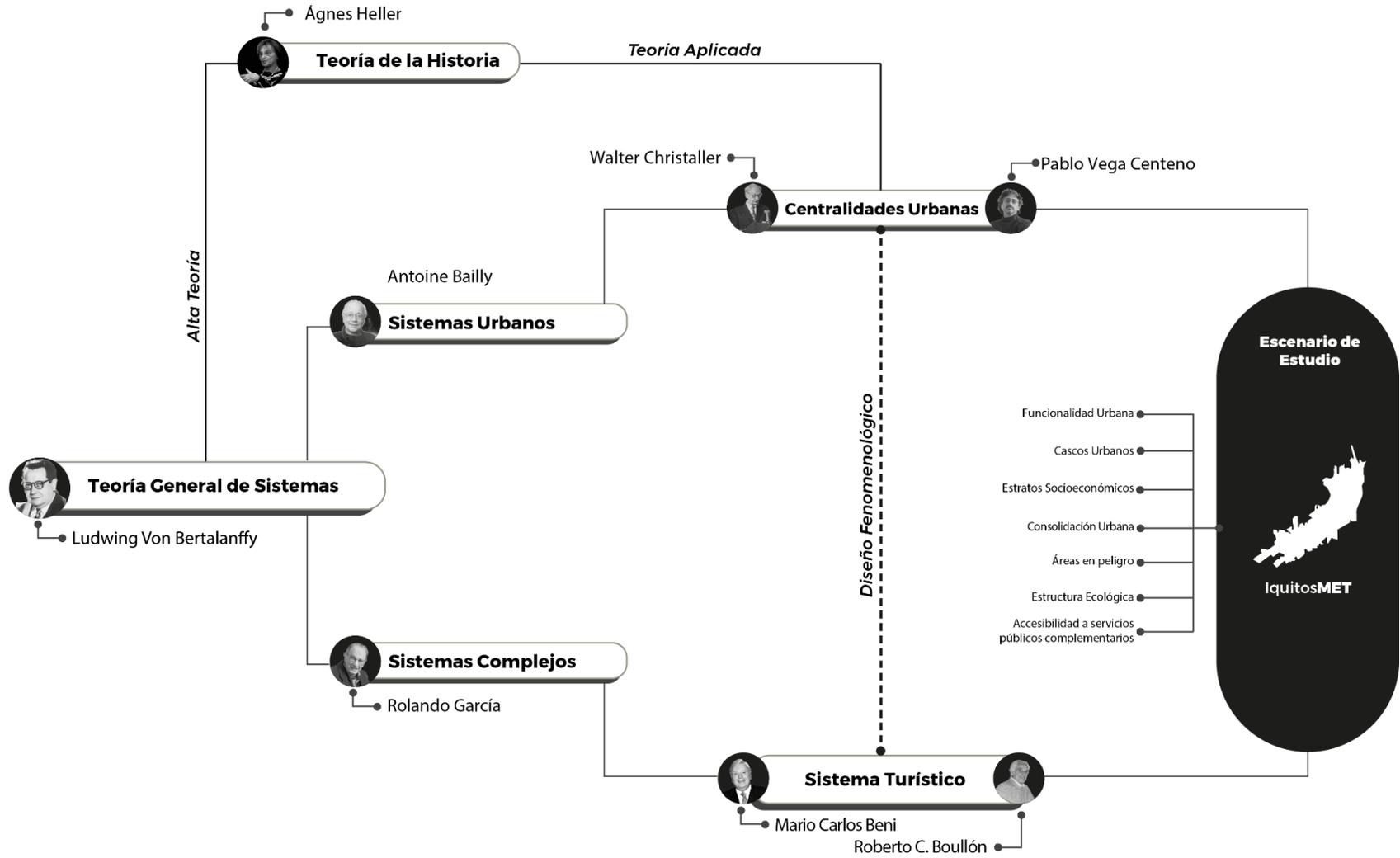
### Anexo 3: Matriz de operacionalización de categorías

CATEGORÍAS DE ESTUDIO	SUBCATEGORÍAS DE ESTUDIO	SUBCATEGORÍAS EMERGENTES	CONSTRUCTOS	
Centralidades Urbanas	Diversidad Urbana	Usos de suelo	1. Industrial	
			2. Comercial	
			3. Recreación	
			4. Educación	
		Actores Urbanos	5. Administrativo	
			6. Actores locales	
			7. Actores visitantes	
			8. Actores usuarios	
			9. Actores de servicio	
	Densidad Urbana	Concentración de actividades	10. Actividad Logística	
			11. Actividad de ocio	
			12. Actividad educativa	
		Flujos de desplazamiento	13. Actividad comercial	
			14. Flujos vehiculares	
			15. Flujos fluviales	
			16. Flujos de personas	
			Motivos de viaje	17. Ocio
				18. Compras
	19. Estudio			
	Accesibilidad Urbana	Sistema de redes viales	20. Trabajo	
			21. Vías expresas	
			22. Vías arteriales	
			23. Vías colectoras	
		Medios de transporte	24. Vías locales	
			25. Transporte terrestre	
			26. Transporte fluvial	
			27. Casco urbano con valor histórico	
			28. Casco urbano popular	
	Morfología urbana	Tejido Urbano	29. Casco urbano con representación vernácula	
			30. Centros históricos	
		Atractores Urbanos	31. Centros corredores	
			32. Centros comerciales	
			33. Percepción del espacio público	
Espacio Social	Espacio Público	34. Apropiación del espacio público		
		35. Condiciones del espacio público		
Sistema Turístico Urbano	Oferta turística	Atractivos turísticos	36. Sitios naturales	
			37. Bienes con valor cultural	
			38. Manifestaciones Culturales Históricas	
			39. Folklore popular	
			40. Acontecimientos Programados	
		Plantas turísticas	41. Alojamiento	
			42. Comercio	
			43. Esparcimiento	
			44. Transporte	
	Demanda Turística	Motivo de visitas	45. Servicios administrativos	
			46. Recreación	
			47. Filial	
		Perfil del visitante	48. Negocios	
			49. Credo	
			50. Perfil Social	
Infraestructura turística	Energía	51. Perfil Cultural		
		52. Perfil Económico		
	Sanidad	53. Red eléctrica		
		54. Combustible		
		55. Agua		
		56. Desagüe		
	Telecomunicaciones	57. Alcantarillado		
		58. Residuos Sólidos		
		59. Telefonía		
		60. Internet		
Superestructura turística	Transporte	61. Terminales terrestres		
		62. Puertos Fluviales		
		63. Aeropuerto		
	Responsabilidad organizacional	64. Sector social		
		65. Sector Público		
		66. Sector Privado		
Operadores turísticos	Comunidad receptora	67. Residentes		
		68. Instituciones		
		69. Empresarios		
		70. Turistas		

## Anexo 4: Esquema de redefinición conceptual



# Anexo 5: Marco epistemológico



## **ANEXO 10: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS POR JUICIO DE EXPERTOS**



## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mgr. Arq. Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo

Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede Trujillo, promoción 2022-II, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación.

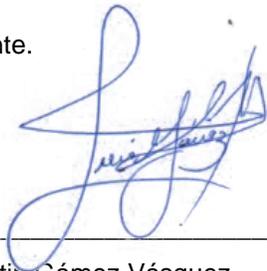
El título de mi investigación es: **Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022;** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de categoría de estudio y subcategorías.
- Matriz de categorización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



---

Luis Valentin Gámez Vásquez

D.N.I: 76240155

## **DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LAS CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS**

### **Categoría 1: Centralidades Urbanas**

Son espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible a su población (Vega Centeno, 2019, pp.11)”

#### **Subcategorías**

- a) **Subcategoría 1:** Diversidad Funcional, toma en cuenta la multiplicidad de usos de suelo en el territorio a partir de enfoques que llevan a repensar el urbanismo, tales como diversificar o especializar la actividad en áreas homogéneas a partir del territorio heterogéneo de la ciudad.
- b) **Subcategoría 2:** Densidad Urbana, es una relación entre el espacio y la ocupación del usuario, que bien puede ser temporal o de permanencia, con la densidad se puede conocer la concentración y los flujos que los usuarios producen resultado de causas del porque se producen los viajes de nodos a nodos en el territorio.
- c) **Subcategoría 3:** Accesibilidad Urbana, capacidad expresada en distancia y proximidad de disfrutar beneficios que el territorio ofrece, salvaguardando las condiciones adecuadas a través de su relación con el sistema de redes viales y sistema de transporte con el fin de reducir costos y minimizar tiempo de viajes según sea la actividad que el usuario realice.
- d) **Subcategoría 4:** Morfología Urbana, es el resultado de la valoración entre el espacio social y los usuarios que se relacionan de manera colectiva y están condicionadas a principios formales, funcionales, contextuales y espaciales en cuanto a sus límites.
- e) **Subcategoría 5:** Espacio Social, como la acción recíproca entre lo edificado y el contexto en el que se sitúa; ocasionado por los usuarios como dinámicas, trayendo como consecuencia un valor a partir de la experiencia y un significado a cada entorno contemplado.

### **Categoría 2: Sistema Turístico**

Es la unidad compuesta de organismos independientes que comparten el mismo hábitat, como consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos, que son materia prima del turismo. (Boullón, 2006, pp.65)

#### **Subcategorías**

- a) **Subcategoría 1:** Oferta turística: Implica el conjunto de bienes y servicios puesto en el mercado para mejorar el sistema turístico en la ciudad.
- b) **Subcategoría 2:** Demanda turística. Hace referencia al requerimiento a nivel cualitativo y cuantitativo que permite dosificar las necesidades a cumplirse dentro del sistema turístico urbano.
- c) **Subcategoría 3:** Infraestructura turística. Tiene que ver con el conjunto de redes de servicios básicos públicos que tiene como función mejorar el desarrollo físico-espacial en el sistema turístico urbano.
- d) **Subcategoría 4:** Superestructura turística. Hace referencia a los responsables organizacionales que tiene le fin de planificar, gestionar y ordenar el sistema turístico urbano.
- e) **Subcategoría 5:** Operadores Turísticos, abarcan los actores que son partícipes del sistema turístico urbano y actúan como comunidad de recepción en las dinámicas de la ciudad.

## MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en Iquitos Metropolitano, 2022			
Categoría de estudio	Subcategoría	Subcategoría emergente	Constructos
Centralidades Urbanas: Son espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible a su población (Vega Centeno, 2019, pp.11)”	Diversidad Funcional	Usos de suelo	Suelo industrial Suelo comercial Suelo recreacional Suelo educativo Suelo administrativo
		Actores urbanos	Población Local Población Flotante Población Oriunda Población de servicio
	Densidad Urbana	Concentración de actividades	Actividad comercial Actividad educativa Actividad de ocio Actividad logística
		Flujos de desplazamiento	Flujos vehiculares Flujos de personas Flujos fluviales
Accesibilidad Urbana	Motivos de viaje	Ocio Compras Estudio Trabajo	
	Sistema de redes viales	Vías expresas Vías arteriales Vías colectoras Vías locales	
	Medios de transporte	Transporte fluvial Transporte terrestre	
Morfología Urbana	Tejido urbano	Casco urbano de valor histórico Casco urbano popular Casco urbano con representación vernácula	
	Atractores urbanos	Centros históricos Centros-corredores Grandes Centros comerciales	
Espacio social	Espacio Público	Percepción del espacio público Ocupación del espacio público Condiciones del espacio público	

**Sistema turístico: Es la unidad compuesta de organismos independientes que comparten el mismo hábitat, como consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos, que son materia prima del turismo. (Boullón, 2006, pp.65)**

Oferta turística	Atractivos turísticos	Sitios Naturales Bienes con valor cultural Folklore Popular Manifestaciones culturales históricas Acontecimientos programados
	Plantas turísticas	Alojamiento Comercio Esparcimiento Transporte Servicios Administrativos
Demanda turística	Motivo de visitas	Recreación Filial Negocios
	Perfil del visitante	Perfil Social Perfil Cultural Perfil Económico
Infraestructura turística	Energía	Red eléctrica Combustible
	Sanidad	Agua Desagüe Alcantarillado Residuos Sólidos
	Telecomunicaciones	Telefonía Internet
	Transporte	Terminales terrestres Puertos fluviales Aeropuerto
Superestructura turística	Responsabilidad organizacional	Sector social Sector público Sector privado
Operadores turísticos	Comunidad receptora	Residentes Instituciones Operarios Turistas

## **Validación de contenido de la Guía de entrevista sobre Centralidades Urbanas y Sistema turístico**

INTRODUCCIÓN: A continuación, le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (guía de entrevista) que permitirá recoger la información sobre las centralidades urbanas. Por lo que se pide tenga a bien evaluar el instrumento, pudiendo hacer; de ser el caso, las correcciones pertinentes en la matriz con los criterios de validación de contenido que se alcanza:

- a) Redacción: Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- b) Pertinencia: Es útil y adecuada al avance de la ciencia y la tecnología
- c) Coherencia o congruencia: Existe una organización lógica en base a la asociación estrecha entre la categoría y la subcategoría, la subcategoría y el código, el código y el ítem, el ítem y los criterios de evaluación con los objetivos a lograr.
- d) Adecuación: Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado
- e) Comprensión: Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda:

A= Bueno (se acepta el ítem)

B= Deficiente (se rechaza el ítem)

CATEGORÍA 1: Centralidades Urbanas												
SUBCATEGORÍA 1: Diversidad Funcional												
Constructos	ÍTEMS	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		REDACCIÓN		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRESIÓN		
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Suelo Industrial	1. ¿Cómo cree Ud. que el suelo industrial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		
Suelo Comercial	2. ¿Cómo cree Ud. que el suelo comercial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		
Suelo Recreacional	3. ¿Cómo cree Ud. que el suelo recreacional es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		
Suelo Educativo	4. ¿Cómo cree que el suelo educativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?	X		X		X		X		X		
Suelo administrativo	5. ¿Cómo cree que el suelo administrativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?	X		X		X		X		X		
Actores locales	6. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores locales en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		

Actores visitantes	7. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores visitantes en el territorio bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Actores - usuarios	8. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores-usuarios en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Actores de servicio	9. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores de servicio en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 2: Densidad Urbana</b>																		
Actividad comercial	10. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad comercial repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Actividad educativa	11. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad educativa repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Actividad de ocio	12. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades de ocio repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Actividad logística	13. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades logísticas repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Flujos de personas	14. ¿Cómo consideras que el flujo de personas aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Flujos vehiculares	15. ¿Cómo consideras que el flujo vehicular aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								

Flujos fluviales	16. ¿Cómo consideras que el flujo fluvial aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Ocio	17. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo ocio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Compras	18. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo compras aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Estudio	19. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo estudio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Trabajo	20. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo trabajo aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 3: Accesibilidad Urbana</b>																		
Vías Expresas	21. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías expresas para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Vías Arteriales	22. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con vías arteriales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Vías Colectoras	23. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías colectoras para lograr la accesibilidad urbana dentro	X		X		X		X		X								



	centros históricos en el estudio de las centralidades urbanas?																			
Centros-corredores	31. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros-corredores en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Grandes Centros comerciales	32. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con grandes centros comerciales en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
<b>SUBCATEGORÍA 5: Espacio Social</b>																				
Percepción del espacio público	33. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es la experiencia urbana que debería tener el usuario en el ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						
Apropiación del espacio público	34. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es el aporte a la ciudad en la apropiación del espacio público en el ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						
Condiciones del espacio público	35. Bajo el estudio de centralidades ¿Qué condiciones debería aportar el espacio público a la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						

<b>Categoría 1: Centralidades Urbanas</b>	
<b>Subcategoría 1: Diversidad Funcional</b>	
<b>Subcategoría emergente:</b> Usos de suelo – Actores Urbanos	
<b>Constructos:</b> Identificación de áreas comerciales, población local, población flotante, etc.	<b>Descripción:</b>
MAPA	

### DATOS DEL EXPERTO

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Guía de entrevista sobre Centralidades urbanas</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo	<b>DNI N°</b>	71936851
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	Arquitecto / Medio ambiente y Educación	<b>Correo</b>	gequsquizam@ucvvirtual.edu.pe
<b>Dirección Domiciliaria</b>	Jr. Venus 7321, Urb. El Trébol 2da Etapa, Los Olivos, Lima, Perú		
<b>Grado Académico</b>	Magister		
<b>FIRMA</b>	 ----- Mgtr. Arq. Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo Especialidad: Medio ambiente y educación		
<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre del 2022		

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Ficha de observación de Centralidades urbanas</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo	<b>DNI N°</b>	71936851
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	Arquitecto / Medio ambiente y Educación	<b>Correo</b>	gequsquizam@ucvvirtual.edu.pe
<b>Dirección Domiciliaria</b>	Jr. Venus 7321, Urb. El Trébol 2da Etapa, Los Olivos, Lima, Perú		
<b>Grado Académico</b>	Magister		
<b>FIRMA</b>	 ----- Mgtr. Arq. Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo Especialidad: Medio ambiente y educación		
<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre del 2022		

CATEGORÍA 2: Sistema Turístico Urbano												
SUBCATEGORÍA 1: Oferta turística												
Constructos	ÍTEMS	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		REDACCIÓN		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRESIÓN		
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Sitios Naturales	36. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los sitios naturales en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Bienes con valor cultural	37. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los bienes con valor cultural en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Manifestaciones culturales históricas	38. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las manifestaciones culturales históricas (museos) en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Folklore Popular	39. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el folklore popular en la ciudad aporta a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Acontecimientos programados	40. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los los acontecimientos programados (eventos) en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		

Alojamiento	41. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el alojamiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Comercio	42. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el comercio en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Esparcimiento	43. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el el ocio y esparcimiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Transporte	44. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el transporte en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Servicios Administrativos	45. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los servicios adminsitrativos en la ciudad aportan a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 2: Demanda Turística</b>																		
Motivo de visitas: Recreación	46. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de recreación en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X								
Motivo de visitas: Filial	47. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo familiares en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X								
Motivo de visitas: Negocios	48. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de negocios en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X								

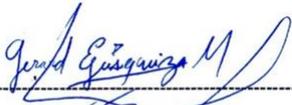


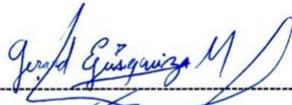
	para la infraestructura turística de las ciudades?																			
Alcantarillado	57. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de alcantarillado para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Residuos sólidos	58. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de gestión de residuos sólidos para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Internet	59. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de internet para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Telefonía	60. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de telefonía para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Terminales terrestres	61. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de terminales terrestres para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Puertos fluviales	62. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de puertos fluviales para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Aeropuerto	63. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen aeropuerto para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 4: Superestructura turística</b>																				
Sector social	64. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector	X		X		X		X		X		X								

	social en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?																		
Sector público	65. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector público en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X		X		X		X		X		X		X					
Sector privado	66. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector privado en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X		X		X		X		X		X		X					
<b>SUBCATEGORÍA 5: Operadores Turísticos</b>																			
Residentes	67. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los residentes como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Instituciones	68. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan las instituciones como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Empresarios	69. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los empresarios como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Turistas	70. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los turistas como operadores en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					

<b>Categoría 2: Sistema Turístico</b>	
<b>Subcategoría 1: Oferta turística</b>	
<b>Subcategoría emergente:</b> Atractivos turísticos – Plantas turísticas	
<b>Constructos:</b> Sitios Naturales, bienes con valor cultural, etc.	<b>Descripción:</b>
MAPA	

### DATOS DEL EXPERTO

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Guía de entrevista sobre Centralidades Urbanas</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo	<b>DNI N°</b>	71936851
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	Arquitecto / Medio ambiente y Educación	<b>Correo</b>	gequsquizam@ucvvirtual.edu.pe
<b>Dirección Domiciliaria</b>	Jr. Venus 7321, Urb. El Trébol 2da Etapa, Los Olivos, Lima, Perú		
<b>Grado Académico</b>	Magister		
<b>FIRMA</b>	 ----- Mgtr. Arq. Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo Especialidad: Medio ambiente y educación		
<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre del 2022		

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Ficha de observación de Centralidades Urbanas</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo	<b>DNI N°</b>	71936851
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	Arquitecto / Medio ambiente y Educación	<b>Correo</b>	gequsquizam@ucvvirtual.edu.pe
<b>Dirección Domiciliaria</b>	Jr. Venus 7321, Urb. El Trébol 2da Etapa, Los Olivos, Lima, Perú		
<b>Grado Académico</b>	Magister		
<b>FIRMA</b>	 ----- Mgtr. Arq. Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo Especialidad: Medio ambiente y educación		
<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre del 2022		



## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Luis Enrique Tarma Carlos

Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede Trujillo, promoción 2022-II, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación.

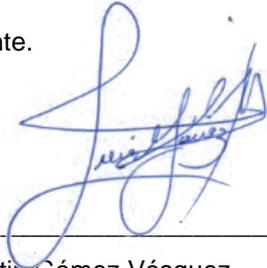
El título de mi investigación es: **Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022;** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Matriz de categorización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



---

Luis Valentin Gámez Vásquez

D.N.I.: 76240155

## **DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LAS CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS**

### **Categoría 1: Centralidades Urbanas**

Son espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible a su población (Vega Centeno, 2019, pp.11)”

#### **Subcategorías**

- f) **Subcategoría 1:** Diversidad Funcional, toma en cuenta la multiplicidad de usos de suelo en el territorio a partir de enfoques que llevan a repensar el urbanismo, tales como diversificar o especializar la actividad en áreas homogéneas a partir del territorio heterogéneo de la ciudad.
- g) **Subcategoría 2:** Densidad Urbana, es una relación entre el espacio y la ocupación del usuario, que bien puede ser temporal o de permanencia, con la densidad se puede conocer la concentración y los flujos que los usuarios producen resultado de causas del porque se producen los viajes de nodos a nodos en el territorio.
- h) **Subcategoría 3:** Accesibilidad Urbana, capacidad expresada en distancia y proximidad de disfrutar beneficios que el territorio ofrece, salvaguardando las condiciones adecuadas a través de su relación con el sistema de redes viales y sistema de transporte con el fin de reducir costos y minimizar tiempo de viajes según sea la actividad que el usuario realice.
- i) **Subcategoría 4:** Morfología Urbana, es el resultado de la valoración entre el espacio social y los usuarios que se relacionan de manera colectiva y están condicionadas a principios formales, funcionales, contextuales y espaciales en cuanto a sus límites.
- j) **Subcategoría 5:** Espacio Social, como la acción recíproca entre lo edificado y el contexto en el que se sitúa; ocasionado por los usuarios como dinámicas, trayendo como consecuencia un valor a partir de la experiencia y un significado a cada entorno contemplado.

### **Categoría 2: Sistema Turístico**

Es la unidad compuesta de organismos independientes que comparten el mismo hábitat, como consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos, que son materia prima del turismo. (Boullón, 2006, pp.65)

#### **Subcategorías**

- f) **Subcategoría 1:** Oferta turística: Implica el conjunto de bienes y servicios puesto en el mercado para mejorar el sistema turístico en la ciudad.
- g) **Subcategoría 2:** Demanda turística. Hace referencia al requerimiento a nivel cualitativo y cuantitativo que permite dosificar las necesidades a cumplirse dentro del sistema turístico urbano.
- h) **Subcategoría 3:** Infraestructura turística. Tiene que ver con el conjunto de redes de servicios básicos públicos que tiene como función mejorar el desarrollo físico-espacial en el sistema turístico urbano.
- i) **Subcategoría 4:** Superestructura turística. Hace referencia a los responsables organizacionales que tiene le fin de planificar, gestionar y ordenar el sistema turístico urbano.
- j) **Subcategoría 5:** Operadores Turísticos, abarcan los actores que son partícipes del sistema turístico urbano y actúan como comunidad de recepción en las dinámicas de la ciudad.

## MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en Iquitos Metropolitano, 2022			
Categoría de estudio	Subcategoría	Subcategoría emergente	Constructos
Centralidades Urbanas: Son espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible a su población (Vega Centeno, 2019, pp.11)”	Diversidad Funcional	Usos de suelo	Suelo industrial Suelo comercial Suelo recreacional Suelo educativo Suelo administrativo
		Actores urbanos	Población Local Población Flotante Población Oriunda Población de servicio
	Densidad Urbana	Concentración de actividades	Actividad comercial Actividad educativa Actividad de ocio Actividad logística
		Flujos de desplazamiento	Flujos vehiculares Flujos de personas Flujos fluviales
Accesibilidad Urbana	Motivos de viaje	Ocio Compras Estudio Trabajo	
	Sistema de redes viales	Vías expresas Vías arteriales Vías colectoras Vías locales	
	Medios de transporte	Transporte fluvial Transporte terrestre	
Morfología Urbana	Tejido urbano	Casco urbano de valor histórico Casco urbano popular Casco urbano con representación vernácula	
	Atractores urbanos	Centros históricos Centros-corredores Grandes Centros comerciales	
Espacio social	Espacio Público	Percepción del espacio público Ocupación del espacio público Condiciones del espacio público	

**Sistema turístico: Es la unidad compuesta de organismos independientes que comparten el mismo hábitat, como consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos, que son materia prima del turismo. (Boullón, 2006, pp.65)**

Oferta turística	Atractivos turísticos	Sitios Naturales Bienes con valor cultural Folklore Popular Manifestaciones culturales históricas Acontecimientos programados
	Plantas turísticas	Alojamiento Comercio Esparcimiento Transporte Servicios Administrativos
Demanda turística	Motivo de visitas	Recreación Filial Negocios
	Perfil del visitante	Perfil Social Perfil Cultural Perfil Económico
Infraestructura turística	Energía	Red eléctrica Combustible
	Sanidad	Agua Desagüe Alcantarillado Residuos Sólidos
	Telecomunicaciones	Telefonía Internet
	Transporte	Terminales terrestres Puertos fluviales Aeropuerto
Superestructura turística	Responsabilidad organizacional	Sector social Sector público Sector privado
Operadores turísticos	Comunidad receptora	Residentes Instituciones Operarios Turistas

## **Validación de contenido de la Guía de entrevista sobre Centralidades Urbanas y Sistema turístico**

INTRODUCCIÓN: A continuación, le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (guía de entrevista) que permitirá recoger la información sobre las centralidades urbanas. Por lo que se pide tenga a bien evaluar el instrumento, pudiendo hacer; de ser el caso, las correcciones pertinentes en la matriz con los criterios de validación de contenido que se alcanza:

- f) Redacción: Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- g) Pertinencia: Es útil y adecuada al avance de la ciencia y la tecnología
- h) Coherencia o congruencia: Existe una organización lógica en base a la asociación estrecha entre la categoría y la subcategoría, la subcategoría y el código, el código y el ítem, el ítem y los criterios de evaluación con los objetivos a lograr.
- i) Adecuación: Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado
- j) Comprensión: Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda:

A= Bueno (se acepta el ítem)

B= Deficiente (se rechaza el ítem)



Actores visitantes	7. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores visitantes en el territorio bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Actores - usuarios	8. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores-usuarios en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Actores de servicio	9. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores de servicio en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 2: Densidad Urbana</b>																		
Actividad comercial	10. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad comercial repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Actividad educativa	11. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad educativa repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Actividad de ocio	12. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades de ocio repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Actividad logística	13. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades logísticas repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X								
Flujos de personas	14. ¿Cómo consideras que el flujo de personas aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Flujos vehiculares	15. ¿Cómo consideras que el flujo vehicular aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								

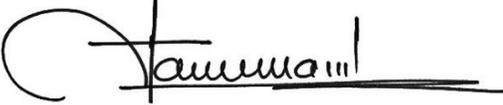
Flujos fluviales	16. ¿Cómo consideras que el flujo fluvial aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Ocio	17. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo ocio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Compras	18. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo compras aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Estudio	19. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo estudio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Trabajo	20. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo trabajo aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 3: Accesibilidad Urbana</b>																		
Vías Expresas	21. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías expresas para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Vías Arteriales	22. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con vías arteriales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Vías Colectoras	23. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías colectoras para lograr la accesibilidad urbana dentro	X		X		X		X		X								

	del enfoque de centralidades urbanas?																			
Vías Locales	24. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías locales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Transporte Fluvial	25. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener transportes de tipo fluvial para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Transporte Terrestre	26. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de con con transportes de tipo terrestre para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
<b>SUBCATEGORÍA 4: Morfología Urbana</b>																				
Casco urbano de valor histórico	27. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano de valor histórico dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Casco urbano popularizado	28. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano popularizado por la población dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Casco urbano con representación vernácula	29. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano con características vernaculares dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Centro Histórico	30. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con	X		X		X		X		X		X		X						

	centros históricos en el estudio de las centralidades urbanas?																			
Centros-corredores	31. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros-corredores en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Grandes Centros comerciales	32. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con grandes centros comerciales en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
<b>SUBCATEGORÍA 5: Espacio Social</b>																				
Percepción del espacio público	33. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es la experiencia urbana que debería tener el usuario en el ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						
Apropiación del espacio público	34. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es el aporte a la ciudad en la apropiación del espacio público en el ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						
Condiciones del espacio público	35. Bajo el estudio de centralidades ¿Qué condiciones debería aportar el espacio público a la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						

<b>Categoría 1: Centralidades Urbanas</b>	
<b>Subcategoría 1: Diversidad Funcional</b>	
<b>Subcategoría emergente:</b> Usos de suelo – Actores Urbanos	
<b>Constructos:</b> Identificación de áreas comerciales, población local, población flotante, etc.	<b>Descripción:</b>
MAPA	

## DATOS DEL EXPERTO

<b>Nombre del Instrumento</b>	Guía de entrevista de Centralidades urbanas		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS	<b>DNI N°</b>	19321480
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	ltarma@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	TRUJILLO - PERU		
<b>Grado Académico</b>	DOCTOR EN ARQUITECTURA		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	10 de diciembre de 2022

<b>Nombre del Instrumento</b>	Ficha de observación de Centralidades urbanas		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS	<b>DNI N°</b>	19321480
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	ltarma@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	TRUJILLO - PERU		
<b>Grado Académico</b>	DOCTOR EN ARQUITECTURA		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	10 de diciembre de 2022

CATEGORÍA 2: Sistema Turístico Urbano												
SUBCATEGORÍA 1: Oferta turística												
Constructos	ÍTEMS	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		REDACCIÓN		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRESIÓN		
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Sitios Naturales	36. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los sitios naturales en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Bienes con valor cultural	37. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los bienes con valor cultural en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Manifestaciones culturales históricas	38. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las manifestaciones culturales históricas (museos) en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Folklore Popular	39. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el folklore popular en la ciudad aporta a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Acontecimientos programados	40. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los los acontecimientos programados (eventos) en la ciudad aportan a la oferta turística?	X		X		X		X		X		
Alojamiento	41. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el alojamiento en	X		X		X		X		X		

	la ciudad aporta a las plantas turísticas?																		
Comercio	42. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el comercio en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X		X							
Esparcimiento	43. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el el ocio y esparcimiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X		X							
Transporte	44. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el transporte en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X		X							
Servicios Administrativos	45. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los servicios adminsitrativos en la ciudad aportan a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X		X							
<b>SUBCATEGORÍA 2: Demanda Turística</b>																			
Motivo de visitas: Recreación	46. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de recreación en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X		X							
Motivo de visitas: Filial	47. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo familiares en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X		X							
Motivo de visitas: Negocios	48. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de negocios en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X		X							
Motivo de visitas: Credo	49. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con	X		X		X		X		X		X							

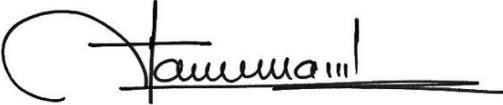
	motivo de creencias y fe en la ciudad aportan a la demanda turística?																		
Perfil social	50. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil social del visitante aporta a la demanda turística?	X		X		X		X		X		X		X					
Perfil económico	51. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil económico del visitante aporta a la demanda turística?	X		X		X		X		X		X		X					
Perfil cultural	52. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil cultural del visitante aporta a la demanda turística?	X		X		X		X		X		X		X					
<b>SUBCATEGORÍA 3: Infraestructura turística</b>																			
Red eléctrica	53. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red eléctrica para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X		X					
Combustible	54. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de combustibles (gas) para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X		X					
Agua	55. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de agua para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X		X					
Desagüe	56. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de desagüe	X		X		X		X		X		X		X					

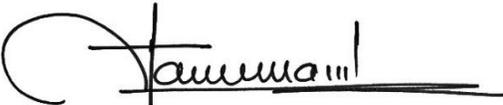
	para la infraestructura turística de las ciudades?																			
Alcantarillado	57. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de alcantarillado para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Residuos sólidos	58. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de gestión de residuos sólidos para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Internet	59. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de internet para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Telefonía	60. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de telefonía para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Terminales terrestres	61. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de terminales terrestres para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Puertos fluviales	62. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de puertos fluviales para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Aeropuerto	63. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen aeropuerto para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 4: Superestructura turística</b>																				
Sector social	64. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector	X		X		X		X		X		X								

	social en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?																		
Sector público	65. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector público en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X		X		X		X		X		X		X					
Sector privado	66. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector privado en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X		X		X		X		X		X		X					
<b>SUBCATEGORÍA 5: Operadores Turísticos</b>																			
Residentes	67. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los residentes como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Instituciones	68. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan las instituciones como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Empresarios	69. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los empresarios como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Turistas	70. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los turistas como operadores en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					

<b>Categoría 2: Sistema Turístico</b>	
<b>Subcategoría 1: Oferta turística</b>	
<b>Subcategoría emergente:</b> Atractivos turísticos – Plantas turísticas	
<b>Constructos:</b> Sitios Naturales, bienes con valor cultural, etc.	<b>Descripción:</b>
MAPA	

### DATOS DEL EXPERTO

<b>Nombre del Instrumento</b>	Guía de entrevista sobre Sistema turístico		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS	<b>DNI N°</b>	19321480
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	ltarma@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	TRUJILLO - PERU		
<b>Grado Académico</b>	DOCTOR EN ARQUITECTURA		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	10 de diciembre de 2022

<b>Nombre del Instrumento</b>	Ficha de observación de Sistema turístico		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS	<b>DNI N°</b>	19321480
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	ltarma@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	TRUJILLO - PERU		
<b>Grado Académico</b>	DOCTOR EN ARQUITECTURA		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	10 de diciembre de 2022



## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Percy Huamán Vásquez

Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede Trujillo, promoción 2022-II, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación.

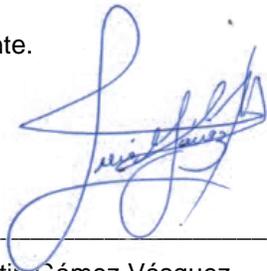
El título de mi investigación es: **Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022;** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Matriz de categorización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



---

Luis Valentin Gámez Vásquez

D.N.I: 76240155

### **Categoría 1: Centralidades Urbanas**

Son espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible a su población (Vega Centeno, 2019, pp.11)”

#### **Subcategorías**

- k) **Subcategoría 1:** Diversidad Funcional, toma en cuenta la multiplicidad de usos de suelo en el territorio a partir de enfoques que llevan a repensar el urbanismo, tales como diversificar o especializar la actividad en áreas homogéneas a partir del territorio heterogéneo de la ciudad.
- l) **Subcategoría 2:** Densidad Urbana, es una relación entre el espacio y la ocupación del usuario, que bien puede ser temporal o de permanencia, con la densidad se puede conocer la concentración y los flujos que los usuarios producen resultado de causas del porque se producen los viajes de nodos a nodos en el territorio.
- m) **Subcategoría 3:** Accesibilidad Urbana, capacidad expresada en distancia y proximidad de disfrutar beneficios que el territorio ofrece, salvaguardando las condiciones adecuadas a través de su relación con el sistema de redes viales y sistema de transporte con el fin de reducir costos y minimizar tiempo de viajes según sea la actividad que el usuario realice.
- n) **Subcategoría 4:** Morfología Urbana, es el resultado de la valoración entre el espacio social y los usuarios que se relacionan de manera colectiva y están condicionas a principios formales, funcionales, contextuales y espaciales en cuanto a sus límites.
- o) **Subcategoría 5:** Espacio Social, como la acción recíproca entre lo edificado y el contexto en el que se sitúa; ocasionado por los usuarios como dinámicas, trayendo como consecuencia un valor a partir de la experiencia y un significado a cada entorno contemplado.

### **Categoría 2: Sistema Turístico**

Es la unidad compuesta de organismos independientes que comparten el mismo hábitat, como consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos, que son materia prima del turismo. (Boullón, 2006, pp.65)

#### **Subcategorías**

- k) **Subcategoría 1:** Oferta turística: Implica el conjunto de bienes y servicios puesto en el mercado para mejorar el sistema turístico en la ciudad.
- l) **Subcategoría 2:** Demanda turística. Hace referencia al requerimiento a nivel cualitativo y cuantitativo que permite dosificar las necesidades a cumplirse dentro del sistema turístico urbano.
- m) **Subcategoría 3:** Infraestructura turística. Tiene que ver con el conjunto de redes de servicios básicos públicos que tiene como función mejorar el desarrollo físico-espacial en el sistema turístico urbano.
- n) **Subcategoría 4:** Superestructura turística. Hace referencia a los responsables organizacionales que tiene le fin de planificar, gestionar y ordenar el sistema turístico urbano.
- o) **Subcategoría 5:** Operadores Turísticos, abarcan los actores que son partícipes del sistema turístico urbano y actúan como comunidad de recepción en las dinámicas de la ciudad.

## MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en Iquitos Metropolitano, 2022			
Categoría de estudio	Subcategoría	Subcategoría emergente	Constructos
Centralidades Urbanas: Son espacios de la ciudad que tienden a concentrar actividades económicas, sociales, culturales o manifestaciones políticas, y que ofrecen mayor cantidad y diversidad de bienes y servicios a una distancia accesible a su población (Vega Centeno, 2019, pp.11)”	Diversidad Funcional	Usos de suelo	Suelo industrial Suelo comercial Suelo recreacional Suelo educativo Suelo administrativo
		Actores urbanos	Población Local Población Flotante Población Oriunda Población de servicio
	Densidad Urbana	Concentración de actividades	Actividad comercial Actividad educativa Actividad de ocio Actividad logística
		Flujos de desplazamiento	Flujos vehiculares Flujos de personas Flujos fluviales
Accesibilidad Urbana	Motivos de viaje	Ocio Compras Estudio Trabajo	
	Sistema de redes viales	Vías expresas Vías arteriales Vías colectoras Vías locales	
	Medios de transporte	Transporte fluvial Transporte terrestre	
Morfología Urbana	Tejido urbano	Casco urbano de valor histórico Casco urbano popular Casco urbano con representación vernácula	
	Atractores urbanos	Centros históricos Centros-corredores Grandes Centros comerciales	
Espacio social	Espacio Público	Percepción del espacio público Ocupación del espacio público Condiciones del espacio público	

**Sistema turístico: Es la unidad compuesta de organismos independientes que comparten el mismo hábitat, como consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos, que son materia prima del turismo. (Boullón, 2006, pp.65)**

Oferta turística	Atractivos turísticos	Sitios Naturales Bienes con valor cultural Folklore Popular Manifestaciones culturales históricas Acontecimientos programados
	Plantas turísticas	Alojamiento Comercio Esparcimiento Transporte Servicios Administrativos
Demanda turística	Motivo de visitas	Recreación Filial Negocios
	Perfil del visitante	Perfil Social Perfil Cultural Perfil Económico
Infraestructura turística	Energía	Red eléctrica Combustible
	Sanidad	Agua Desagüe Alcantarillado Residuos Sólidos
	Telecomunicaciones	Telefonía Internet
	Transporte	Terminales terrestres Puertos fluviales Aeropuerto
Superestructura turística	Responsabilidad organizacional	Sector social Sector público Sector privado
Operadores turísticos	Comunidad receptora	Residentes Instituciones Operarios Turistas

## **Validación de contenido de la Guía de entrevista sobre Centralidades Urbanas y Sistema turístico**

INTRODUCCIÓN: A continuación, le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (guía de entrevista) que permitirá recoger la información sobre las centralidades urbanas. Por lo que se pide tenga a bien evaluar el instrumento, pudiendo hacer; de ser el caso, las correcciones pertinentes en la matriz con los criterios de validación de contenido que se alcanza:

- k) Redacción: Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- l) Pertinencia: Es útil y adecuada al avance de la ciencia y la tecnología
- m) Coherencia o congruencia: Existe una organización lógica en base a la asociación estrecha entre la categoría y la subcategoría, la subcategoría y el código, el código y el ítem, el ítem y los criterios de evaluación con los objetivos a lograr.
- n) Adecuación: Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado
- o) Comprensión: Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda:

A= Bueno (se acepta el ítem)

B= Deficiente (se rechaza el ítem)



Actores visitantes	7. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores visitantes en el territorio bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X					
Actores - usuarios	8. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores-usuarios en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X					
Actores de servicio	9. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores de servicio en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X					
<b>SUBCATEGORÍA 2: Densidad Urbana</b>															
Actividad comercial	10. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad comercial repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X					
Actividad educativa	11. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad educativa repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X					
Actividad de ocio	12. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades de ocio repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X					
Actividad logística	13. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades logísticas repercuten en el territorio?	X		X		X		X		X					
Flujos de personas	14. ¿Cómo consideras que el flujo de personas aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X					
Flujos vehiculares	15. ¿Cómo consideras que el flujo vehicular aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X					

Flujos fluviales	16. ¿Cómo consideras que el flujo fluvial aporta al desplazamientos en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Ocio	17. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo ocio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Compras	18. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo compras aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Estudio	19. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo estudio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Trabajo	20. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo trabajo aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 3: Accesibilidad Urbana</b>																		
Vías Expresas	21. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías expresas para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Vías Arteriales	22. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con vías arteriales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?	X		X		X		X		X								
Vías Colectoras	23. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías colectoras para lograr la accesibilidad urbana dentro	X		X		X		X		X								



	centros históricos en el estudio de las centralidades urbanas?																			
Centros-corredores	31. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros-corredores en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
Grandes Centros comerciales	32. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con grandes centros comerciales en el estudio de las centralidades urbanas?	X		X		X		X		X		X		X						
<b>SUBCATEGORÍA 5: Espacio Social</b>																				
Percepción del espacio público	33. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es la experiencia urbana que debería tener el usuario en el ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						
Apropiación del espacio público	34. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es el aporte a la ciudad en la apropiación del espacio público en el ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						
Condiciones del espacio público	35. Bajo el estudio de centralidades ¿Qué condiciones debería aportar el espacio público a la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X						

<b>Categoría 1: Centralidades Urbanas</b>	
<b>Subcategoría 1: Diversidad Funcional</b>	
<b>Subcategoría emergente:</b> Usos de suelo – Actores Urbanos	
<b>Constructos:</b> Identificación de áreas comerciales, población local, población flotante, etc.	<b>Descripción:</b>
MAPA	

### DATOS DEL EXPERTO

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Guía de entrevista sobre centralidades urbanas</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	PERCY HUAMÁN VÁSQUEZ	<b>DNI N°</b>	09801118
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	perhuva@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	LIMA – PERU		
<b>Grado Académico</b>	Magíster en MBA con Especialidad en Dirección Avanzada de Proyectos		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre de 2022

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Ficha de observación de centralidades urbanas</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	PERCY HUAMÁN VÁSQUEZ	<b>DNI N°</b>	09801118
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	perhuva@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	TRUJILLO - PERU		
<b>Grado Académico</b>	Magíster en MBA con Especialidad en Dirección Avanzada de Proyectos		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre 2022



Alojamiento	41. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el alojamiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Comercio	42. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el comercio en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Esparcimiento	43. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el el ocio y esparcimiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Transporte	44. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el transporte en la ciudad aporta a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
Servicios Administrativos	45. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los servicios adminsitrativos en la ciudad aportan a las plantas turísticas?	X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 2: Demanda Turística</b>																		
Motivo de visitas: Recreación	46. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de recreación en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X								
Motivo de visitas: Filial	47. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo familiares en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X								
Motivo de visitas: Negocios	48. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de negocios en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X								

Motivo de visitas: Credo	49. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de creencias y fe en la ciudad aportan a la demanda turística?	X		X		X		X		X			
Perfil social	50. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil social del visitante aporta a la demanda turística?	X		X		X		X		X			
Perfil económico	51. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil económico del visitante aporta a la demanda turística?	X		X		X		X		X			
Perfil cultural	52. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil cultural del visitante aporta a la demanda turística?	X		X		X		X		X			

**SUBCATEGORÍA 3: Infraestructura turística**

Red eléctrica	53. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red eléctrica para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X			
Combustible	54. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de combustibles (gas) para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X			
Agua	55. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de agua para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X			
Desagüe	56. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de desagüe	X		X		X		X		X			

	para la infraestructura turística de las ciudades?																			
Alcantarillado	57. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de alcantarillado para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Residuos sólidos	58. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de gestión de residuos sólidos para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Internet	59. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de internet para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Telefonía	60. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de telefonía para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Terminales terrestres	61. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de terminales terrestres para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Puertos fluviales	62. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de puertos fluviales para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
Aeropuerto	63. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen aeropuerto para la infraestructura turística de las ciudades?	X		X		X		X		X		X								
<b>SUBCATEGORÍA 4: Superestructura turística</b>																				
Sector social	64. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector	X		X		X		X		X		X								

	social en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?																		
Sector público	65. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector público en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X		X		X		X		X		X		X					
Sector privado	66. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector privado en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?	X		X		X		X		X		X		X					
<b>SUBCATEGORÍA 5: Operadores Turísticos</b>																			
Residentes	67. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los residentes como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Instituciones	68. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan las instituciones como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Empresarios	69. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los empresarios como operadores turísticos en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					
Turistas	70. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los turistas como operadores en la ciudad?	X		X		X		X		X		X		X					

<b>Categoría 2: Sistema Turístico</b>	
<b>Subcategoría 1: Oferta turística</b>	
<b>Subcategoría emergente:</b> Atractivos turísticos – Plantas turísticas	
<b>Constructos:</b> Sitios Naturales, bienes con valor cultural, etc.	<b>Descripción:</b>
MAPA	

### DATOS DEL EXPERTO

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Guía de entrevista sobre Sistema turístico</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	PERCY HUAMÁN VÁSQUEZ	<b>DNI N°</b>	09801118
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	perhuva@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	LIMA - PERU		
<b>Grado Académico</b>	Magíster en MBA con Especialidad en Dirección Avanzada de Proyectos		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre de 2022

<b>Nombre del Instrumento</b>	<b>Ficha de observación de Sistema Turístico</b>		
<b>Nombres y Apellidos del Experto</b>	PERCY HUAMÁN VÁSQUEZ	<b>DNI N°</b>	09801118
<b>Título Profesional / Especialidad</b>	ARQUITECTO	<b>Correo</b>	perhuva@hotmail.com
<b>Dirección Domiciliaria</b>	LIMA - PERU		
<b>Grado Académico</b>	Magíster en MBA con Especialidad en Dirección Avanzada de Proyectos		
<b>FIRMA</b>		<b>Lugar y Fecha:</b>	Lima, 10 de diciembre de 2022

## **ANEXO 11: ENTREVISTAS A PROFUNDIDAD**

## **ENTREVISTA 01**

Trujillo, diciembre de 2022

Señor:

**MSc. Arq. Carlos Esteban Morales Dávila**

Arquitecto

Lima-Perú

Presente

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede Trujillo, promoción 2022-II, requiero llevar a cabo el desarrollo de mis instrumentos metodológicos de investigación con los cuales se recogerá la información necesaria para concluirlo. En ese sentido, solicito su participación como experto en el tema de investigación denominado: **Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022**; a cargo del suscrito en calidad de tesista para optar el título de Maestro en Arquitectura, grado otorgado por la Universidad César Vallejo - sede Trujillo.

Agradezco de antemano su atención al presente y su participación en esta investigación a bien de contribuir en el conocimiento del tema de estudio.

Atentamente.



---

Luis Valentin Gámez Vásquez  
D.N.I: 76240155  
ORCID: 0000-0001-9964-1286  
Email: luisgv@ucvvirtual.edu.pe

## Formato de Suscripción de Experto

### I. Datos Generales del Experto

**1.1 Apellidos y Nombres** : Morales Dávila, Carlos Esteban  
**1.2 DNI o CE** : 45050117  
**1.3 ORCID** : 0000-0003-3137-0365  
**1.4 Grado académico** :  
Maestro en Ciencias en Asentamientos Humanos  
**1.5 Profesión** : Arquitecto  
**1.6 Institución donde labora:**  
Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento  
**1.7 Cargo que desempeña** :  
Consultor en Planificación Urbana y Territorial  
**1.8 Dirección** : Lima, Perú  
**1.9 Correo electrónico** : carlos.morales@pucp.edu.pe

### II. Datos de la Investigación

**2.1 Título** :  
Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos en el año 2022.  
**2.2 Autor** : Luis Valentin Gámez Vásquez  
**2.3 Programa de posgrado** : Maestría en Arquitectura  
**2.4 Institución** : Universidad César Vallejo

### III. Refrendo de aceptación

**DNI** : 45050117

**FIRMA DEL EXPERTO** :



## CONSENTIMIENTO INFORMADO DE PARTICIPANTE

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación de clara explicación del objeto de estudio, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por el arquitecto Luis Valentin Gámez Vásquez, de la Universidad Cesar Vallejo UCV sede Trujillo-Perú. La meta de esta investigación con enfoque cualitativo, de diseño fenomenológico es observar, interpretar y fundamentar el estudio del sistema turístico urbano en la metrópoli de Iquitos y las transformaciones cualitativas que pueden darse a partir de un enfoque de sistema de red urbano funcional en la ciudad como las centralidades urbanas.

Si usted accedió a participar en este estudio como lo ha expresado al diligenciar en el **Formato de suscripción del experto**, se le pedirá responder preguntas en una entrevista a profundidad (focalizada). Esto tomará aproximadamente una hora y treinta minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante esta sesión se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado, codificar la información identificando las categorías en variables y las subcategorías en componentes, que dimensionen y estructuren las variables de estudio.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial, ya que, no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas a la entrevista serán codificadas para determinar la hipótesis planteada del estudio.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómoda, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Por lo anterior,

Yo Carlos Esteban Morales Dávila,

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por el arquitecto Luis Valentin Gámez Vásquez, he sido informado de la meta de este estudio, su enfoque y su diseño, se me indicó también que debo responder las preguntas (constructos) en una entrevista a profundidad, lo cual tomará aproximadamente una hora y treinta minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de este estudio y sus publicaciones académicas o científicas sin mi consentimiento, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido.

Para esto, puedo contactar al siguiente correo electrónico: [luisgv@ucvvirtual.edu.pe](mailto:luisgv@ucvvirtual.edu.pe)

<b>Nombre y Apellidos del Participante</b>	<b>Firma del Participante</b>	<b>DNI o CE</b>
Carlos Esteban Morales Dávila		45050117

## ENTREVISTA A PROFUNDIDAD – 202212\_CEMD

**Luis Gámez:**

Bien buenas tardes, me encuentro aquí con el especialista en el tema de centralidades urbanas. Cuéntenos un poco acerca de ti Arq. Carlos, adelante.

**Carlos Morales:**

Listo muchas gracias, Luis.

Buenas tardes también a quienes puedan escuchar esta grabación. Mi nombre es Carlos Esteban Morales Ávila, soy arquitecto urbanista, cuento con más de 8 años de experiencia profesional vinculados en los ámbitos de la arquitectura, del urbanismo y el paisaje, principalmente participando en formulación de planes urbanos territoriales, consultorías urbanas creativas, así como también el diseño de espacios públicos e infraestructura social en diversas latitudes, de diversas escalas y complejidades; tanto para el sector público y privado, como también en procesos participativos con la sociedad civil. Cuento con un máster en Asentamientos Humanos y soy candidato a Magíster en Arquitectura, Urbanismo y Desarrollo Territorial Sostenible por la Universidad Católica del Perú, el Máster en Asentamientos Humanos por la Universidad Católica de Lovaina. Y bueno, complemento mi actividad profesional ejerciendo como docente a tiempo parcial y soy asesor de tesis en la línea de urbanismo, paisaje y territorio.

**Luis Gámez:**

Gracias Carlos. Ahora te voy a presentar la tesis, tiene por título El estudio del sistema turístico basado en el enfoque de centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022; para ello se va a realizar esta entrevista a profundidad con el fin de conocer acerca de las centralidades urbanas; para esto te consultaré en base a ítems preparados para el desarrollo de esta entrevista, las cuales irás respondiendo a medida que voy avanzando con cada uno de ellos. Bien para el caso de la categoría número uno centralidades urbanas, en la subcategoría número uno respecto a diversidad funcional, está el primer constructor que es el suelo industrial. Quisiera que

me compartas tu opinión ¿cómo crees que el suelo industrial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Bien, gracias por la pregunta Luis.

De hecho, considero que cuando hablamos de la diversidad funcional, si vamos al término, digamos de diversidad funcional, se entiende que tenemos más de un uso de suelo que justamente contribuye a la consolidación de esa centralidad urbana; cuando se habla del suelo industrial como constructo, podrá ser más o menos aprovechado en una centralidad urbana con relación al tipo de centralidad de la que estamos hablando y a la localización de esta. Por ejemplo, no es lo mismo hablar de una centralidad donde uno de sus componentes principales sea la industria y que está centralidad se localiza de repente en pleno centro histórico de Lima, como sucede en todo el eje de la avenida Argentina, a una centralidad industrial que este, por ejemplo, en el nuevo Parque Industrial de Ancón; por un tema de accesibilidad, de localización, de vínculo con otro tipo de grandes infraestructuras, como el caso del del Parque Industrial de Ancón, que a futuro se tiene previsto como una centralidad industrial, va a tener una conexión más directa con el mega puerto de Chancay y con el puerto del Callao; entonces, dependiendo de la localización del nivel de especialización que tenga, pues el suelo industrial en una centralidad de este tipo podrá ser aprovechado de una mejor manera.

**Luis Gámez:**

Bien, gracias por la respuesta Carlos; con respecto al segundo ítem, ¿cómo crees que el suelo comercial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Bien, respecto al suelo comercial, es algo muy parecido al suelo industrial; sin embargo, tiene sus matices. Por ejemplo, en una centralidad urbana, el suelo comercial, es creo uno de los usos de suelo que definen con mayor preponderancia qué tipo de centralidades estamos hablando, porque puede haber una centralidad

urbana de escala zonal, justamente por esas actividades comerciales, como también una escala distrital, interdistrital o metropolitana. En ese sentido, la escala del comercio, la escala de esas actividades; la escala, la intensidad y la diversidad de las actividades comerciales que pueda haber, serán las que definan también o contribuyan a la también definición de qué tipo de centralidad estamos hablando o a qué escala es en realidad, y que tipo de centralidad es; en el sentido de, si es una centralidad especializada en un tipo de comercio o si es una centralidad más bien que tiene muchos tipos de actividades comerciales.

**Luis Gámez:**

Gracias por tu respuesta Carlos. Vamos con el tercer ítem, ¿cómo crees que el suelo recreacional es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Este aspecto en particular, respecto a los dos primeros casos que estamos hablando es el que; en las centralidades digamos, proyectadas hacia el futuro, tal vez tiene un rol menos importante; digo esto no porque no creo que sean importantes, sino en el sentido de que muchas veces las centralidades tienden a hacer un mix de usos que sean rentables para el propietario del suelo, entonces muchas veces está vinculado al tema comercial, residencial; eventualmente equipamental también; y la parte recreativa normalmente no es que sea un aspecto por sí mismo fuerte en el tema de las centralidades urbanas; sin embargo contamos en Lima, por ejemplo; para hacer un paralelo con el caso de Iquitos, con una centralidad de escala metropolitana que justamente parte de un de un equipamiento recreativo, como es el parque Kennedy. El parque Kennedy es un tipo de equipamiento que aprovecha muy bien su localización y su vínculo con otro tipo de actividades, sobre todo comerciales, que están próximas a este espacio que justamente fortalece en esa condición de centralidad urbana.

**Luis Gámez:**

Respecto al cuarto ítem. ¿Cómo crees que el suelo educativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana bajo el enfoque del sistema de centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Ahí, creo que el suelo educativo más que aprovechar la diversidad urbana, aprovecha la proximidad y congregación de una oferta mayor. Por ejemplo, hablamos del caso del clúster educativo que está en el cruce de Panamericana con universitaria en Lima Metropolitana; o sea, cuando sobre todo tienes un suelo educativo que se agrupa, que no necesariamente tienen que ser de un mismo tipo de suelo educativo; puedes tener universidades, pueden tener institutos, puedes tener colegios, pero que justamente esa diversidad agrega una condición o agrega una capa digamos de diversidad que fortalece la condición de centralidad.

**Luis Gámez:**

Con respecto al quinto ítem. ¿Cómo crees que el suelo administrativo es aprovechado en el uso de suelo bajo el enfoque de las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

El suelo administrativo de manera similar al caso del suelo de recreación, pensando en centralidades a futuro, tal vez no es algo que tienda a hacer un aspecto preponderante. Sin embargo, este suelo agarra potencia cuando se vincula a otro tipo de actividades, sobre todo comerciales. Generalmente los centros cívicos, por ejemplo, son lugares en donde si es que se vinculan a actividades comerciales tienden a brindar un foco, digamos, de visitas o un foco de aglomeración de personas muy importantes, como es el centro cívico de Lima, por ejemplo.

**Luis Gámez:**

Bien como para cerrar la idea del primer, la primera subcategoría. ¿Cuál es tu perspectiva a nivel general de la diversidad funcional?, ¿qué crees que debería considerarse al momento de interpretar las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

La diversidad funcional es un aspecto crítico de la centralidad urbana en la medida que la centralidad; entendida como un espacio que atrae personas o contiene una diversidad de usos, pues mientras más usos generadores de viaje hayan, pues la condición de centralidad va a ser más potente, justamente cuando hablamos de distintos tipos de uso se podría hablar hasta de un índice de diversidad de usos y ese índice de diversidad de usos podría darnos luces sobre el tipo de centralidad de la que estamos hablando. Entonces la diversidad funcional, en síntesis, es crítica para las centralidades urbanas.

**Luis Gámez:**

Cuando se habla de diversidad funcional, no solamente es el suelo en el que se habita, sino también la gente que lo hace diverso como tal. En ese sentido, hay ítem el cual te quisiera preguntar, ¿cuál crees que es el aporte de los actores locales en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Generalmente el aporte que brindan los actores locales en las centralidades urbanas es aquel relacionado a las actividades que suceden en dichas centralidades. Es decir; por ejemplo, si tenemos una centralidad de escala barrial, muchas veces esas centralidades, está dada, por de repente algunas actividades comerciales en donde justamente trabajan los actores locales, o sea la gente que reside, pero a la vez trabaja allí. Entonces sin lugar a duda tienen un rol importante en determinados tipos de centralidades.

**Luis Gámez:**

Con respecto al siguiente ítem, ¿cuál crees que es el aporte de los actores visitantes en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Creo que el aporte principal de los actores visitantes tiene que ver con el hecho de que agrega una capa de densidad que está aglomerando viajes, desde un lugar que está haciendo un lugar más reconocible; o sea el visitante, cuando uno tiene visitantes en una centralidad, justamente lo que está haciendo es consolidando esa condición como un lugar de destino, como un lugar que atrae entonces el aporte que ellos brindan es justamente con él en el sentido del destino del lugar, o sea, ellos son los que terminan por consolidar la noción del lugar.

**Luis Gámez:**

Ok, cuando en la ciudad se asienta un equipamiento, por naturaleza trae consigo un público específico; de esta premisa parte un poco la idea de actores usuarios. ¿Cuál crees que es el aporte de estos actores usuarios en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

El aporte que creo que brindan este tipo de usuarios es que te dan una masa crítica continua; por ejemplo, en el caso de los visitantes, puede que sean actores que están sujetos a un tiempo, a una época, a una temporada, mientras que el autor usuario va a ser un tipo de actor que va a estar recurriendo a la centralidad de manera constante, justamente porque son usuarios de algunos servicios o son usuarios de determinados equipamientos que como decía hace un momento representan una masa crítica continua constante.

**Luis Gámez:**

Con respecto al siguiente ítem. ¿Cuál crees que es el aporte de los actores de servicios en la ciudad bajo el enfoque en realidades urbanas?

**Carlos Morales:**

En este caso, de una manera muy similar a la anterior y a los actores locales, creo que suman a esa a esa población o masa crítica constante; porque claro, así como hablamos de que los actores locales están allí porque tienen el negocio o porque viven allí; mientras que los actores usuarios son los que siempre están yendo constantemente porque necesitan del servicio, pues los actores de servicios son quienes también van a trabajar o a ofrecer un servicio, entonces son también tipo de actor que suma a la masa crítica constante que va a haber en la centralidad. La diferencia está en que ellos ofrecen servicios, los actores usuarios; reciben el servicio.

**Luis Gámez:**

A nivel integral, ¿cómo crees que los actores urbanos influyen a la diversidad funcional que existe en la ciudad?

**Carlos Morales:**

La forma en cómo repercute la diversidad de actores creo que está directamente relacionada a la condición de centralidad especializada en términos de uso de suelo o una centralidad, podríamos llamarla, continua; ósea, porque si de repente tú tienes un solo tipo de actor en específico que, por ejemplo, son actores trabajadores, solo usuarios o solo de servicio, pues harán que la centralidad generalmente esté vinculada a una franja horaria, mientras que cuando tienes muchos actores harás que la centralidad tenga un tiempo de uso continuo, inclusive podríamos hablar de 24 horas o si no son 24 horas, pues un tiempo alargado hasta las 9, 10 u 11 horas de la noche, si fuese un lugar donde solo se va a trabajar, todo va a terminar a las seis de la tarde. Entonces la diversidad de actores agrega o hace que una centralidad pueda tener mayor o menor importancia en la ciudad.

**Luis Gámez:**

Vamos con la siguiente subcategoría de estudio que tiene que ver con la densidad urbana. En ese sentido, ¿Cómo crees que la concentración de actividades comerciales repercute a la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Creo que la concentración repercute en la medida que exista una oferta diversa de actividad comercial que justamente va a representar un lugar más atractivo para visitar, porque tienen muchas cosas distintas en un mismo lugar, y si fuese un lugar como una actividad comercial específica, pues hará que sea un lugar menos atractivo, porque vas y si no tienes otra cosa, pues te tienes que ir, mientras que si tienes una oferta diversa pues se hace más y más atractivo y por lo tanto consolida la condición de centralidad.

**Luis Gámez:**

¿Cómo crees que es el aporte de la concentración de actividades educativas a la ciudad en las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Yo creo que la concentración de actividad educativa podría repercutir en la medida en que se puede contribuir a consolidación de esta condición, no sólo de centralidad, sino como de un clúster que generen encadenamientos, en donde de repente un conjunto de universidades o un universo de la Universidad e instituto pueden generar espacios de cooperación, de vínculo que hagan que la experiencia o la actividad educativas sea más potente y no solamente sean, digamos, islas que están conviviendo en un solo lugar, pero que no conversan entre sí. Creo que cuando hay una concentración de actividades educativas que son de diversos, no sé propietarios u orígenes, podrían tratar de encontrar vínculos para que justamente haya una oferta más potente, ahí es donde el rol del municipio puede tomar un valor distinto.

**Luis Gámez:**

Con respecto a la concentración de actividades tipo ocio y esparcimiento, ¿Cómo crees que repercute en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades?

**Carlos Morales:**

Creo que repercute en la medida que, de manera similar a la actividad comercial, tiene que ver con una oferta diversa. Puedes tener actividades de ocio que sean pequeños

espacios de origen privado, pero de uso público, no como estos *pop-ups de public space*, pero también debería haber una preocupación por promover espacios abiertos de mayor escala; por ejemplo, un sistema de parques que están localizados en las centralidades; - *acá tal vez yo también estoy pecando al vincular ocio con parque, pero no necesariamente siempre es un parque, la actividad de ocio puede estar dado simplemente un espacio abierto que no tiene por qué ser vegetado* -. Entonces, creo que las centralidades debieran tener una diversidad de posibilidades que promuevan las actividades de ocio de diversa índole que puede ser simplemente la recreación pasiva, como también la recreación activa; como también un lugar donde puedas encontrar una oferta en términos de uso, sino también que esté dirigida a distintos grupos etarios.

**Luis Gámez:**

Con respecto a la concentración de actividades logísticas, ¿cómo crees que repercute en la ciudad bajo el enfoque de centralidades?

**Carlos Morales:**

Considero que la concentración de actividades logísticas repercute en términos de eficiencia. Si tú tienes lugares, zonas de logística que están dispersas en la ciudad; implica que tus mercancías, la materia prima que está produciendo la ciudad o que pasa a través de la ciudad, va a tener que hacer recorridos más largos, va a generar más tráfico, va a aumentar el costo del flete; por ejemplo, del traslado de estos elementos. Entonces, obviamente, si tú tienes actividades logísticas que se concentran, creo que uno de los principales aspectos en donde va a incidir es en el aspecto de la eficiencia, en términos de contaminación, eficiencia en términos de que se hace más económico, justo ahora tuve la oportunidad ahora de ver la parte económica productiva en el Plan de Acondicionamiento Territorial de Chiclayo; y pues la ciudad de Chiclayo no tiene un track center, que justamente es una de las demandas que estamos previendo en el plan, porque justamente el track center lo que va a hacer es reducir los costos logísticos, el tiempo, la contaminación y el tráfico que está viendo

ahora mismo; porque pasa por toda la ciudad. Entonces cuando uno concentra la actividad logística estás incidiendo directamente sobre estos aspectos.

**Luis Gámez:**

Cuando se habla de estos lugares centrales a partir de esta concentración de actividades que se vuelven nodos en la ciudad; estos nodos están conectados por medio de flujos, hace un momento mencionabas hay un track en Chiclayo, haciendo un paralelo para Iquitos estaría el sector de Masusa. Sin embargo, de estos los flujos de desplazamiento, nacen constructos, quería preguntarte. ¿Cómo crees tú que es el aporte a los flujos humanos a través del desplazamiento que crean concentraciones y actividades en el territorio?

**Carlos Morales:**

Creo que la importancia de flujo va a estar estrechamente vinculada a la actividad y la localización de dicha actividad, porque esa es la que va a determinar dónde se va a generar mayor o menor flujo, pero pensando en Iquitos, por ejemplo. Ahora que mencionas esto, esto en particular, recuerdo que cuando estaba trabajando en Pronied y tocaba instalar módulos prefabricados en zonas de selva o Amazonía, uno de los grandes problemas eran los flujos de abastecimiento logístico para llegar a estos lugares. Entonces, ahí entraba el tema del río, o sea un flujo fluvial. Y este flujo fluvial, está muy condicionado por la temporada porque como sabes los ríos tienen temporadas de crecida, temporadas de estiaje; entonces el flujo de desplazamiento de los módulos prefabricados por más que uno quisiera hacerlo constantemente durante todo el año estaba condicionado a la temporada, pero también al medio de desplazamiento, porque habían piezas del módulo prefabricado que tenían que ser desplazados en determinados botes, porque recuerda que también los ríos de acuerdo al fondo que tienen determinan qué tipo de bote o barco. Entonces, estos barcos tienen unas dimensiones y, por lo tanto, también podían permitir o no trasladar cierto tipo de pieza, había ciertas piezas que tenían que seccionarse para poder llegar al lugar de destino que eran pues 8 horas dentro del Amazonas., creo que ahí también el flujo fluvial, sí es algo que podrías eventualmente considerar, sobre todo porque este Iquitos

dentro del sistema amazónico; sin lugar a duda, es una centralidad urbana, entendido como una ciudad a la que muchas poblaciones dispersas, poblaciones concentradas en ciertos lugares, van a abastecerse. De alguna manera es una ciudad puerto dentro de toda la Amazonía.

**Luis Gámez:**

Alrededor de Iquitos ocurre lo fluvial, pero dentro de la ciudad hablamos de los flujos vehiculares. ¿Cuáles serían esta interpretación que hay a partir de las centralidades urbanas respecto a los flujos vehiculares?

**Carlos Morales:**

El tema de los flujos vehiculares está también estrechamente vinculado a la jerarquía y capacidad de las vías, por donde va a transitar ese flujo vehicular, eso también está vinculado a la localización, hace un momento te hablaba, por ejemplo, ¿por qué se dan estos flujos vehiculares? Los flujos vehiculares suceden en la medida que necesitas gente que requieren desplazarse de un punto "A" a un punto "B", entonces cuando hablamos de la centralidad urbana, la idea es que se prevean lugares que posibiliten desplazamientos a través de vías, a través de ejes o vectores que no impacten sobre la ciudad, en entendiendo esto, como en el sentido que no queremos que genere tráfico, o que se distribuya de manera inteligente ese tráfico vehicular. Entonces los flujos vehiculares, son relevante en las ciudades en la medida que puedan afectar la calidad de la centralidad; por ejemplo, si tienes una centralidad que está próxima una vía metropolitana o una vía arterial que está constantemente congestionada, pues esa centralidad se va a hacer menos atractiva o va a ser atractiva por determinados momentos. Entonces, garantizar la gestión del tráfico vehicular para que haya un flujo constante y para que un flujo esté balanceado en proximidad a estas centralidades va a ser clave también.

**Luis Gámez:**

Esa necesidad que se requiere al momento de desplazarse crea una subcategoría de estudio de investigación, la cual responde a los motivos de viajes. Ese sentido, si

hablamos del constructo del ocio ¿cómo se interpreta los motivos del viaje de tipo ocio en la ciudad al momento de estudiar las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Creo que está muy vinculado también a la idiosincrasia, hay un libro de Arellano marketing, en donde por ejemplo, en el caso de Limeño, habla de que los centros comerciales se han convertido en los lugares de ocio, o sea, son centros de actividad comercial; pero son a la vez centros de ocio, porque justamente se han convertido en lugares que concentra una diversidad de oferta, de distintos tipos de servicios comerciales, incluso en algunos casos ya tienes educación, algún instituto, en otros casos te colocan un pequeño espacio público entre comillas, que tiene un espejo de agua o unos chorritos de agua; obviamente decía que la idiosincrasia juega un papel importante porque el propio sistema económico en el que estamos, ha hecho que interpretemos los centros comerciales como lugares de ocio cuando realmente son lugares comerciales. Por otra parte, tenemos un poco el contrapeso, también que hay lugares que no están preparados para ser lugares de ocio y sin embargo los interpretamos así. Por ejemplo, en el caso de Chiclayo, cuando hablamos con las personas sobre cuáles son esos lugares que ellos visitan por un tema de ocio, normalmente la referencia inmediata siempre es la plaza, aparentemente en ciudades que no son Lima, el lugar de referencia principal es la Plaza Mayor o parque principal, en este caso no es Plaza Mayor porque no hubo un tema de conquista española, sino del parque principal de Chiclayo; y cuando les decíamos si hay un lugar que no sea ese, generalmente eran en lugares no acondicionados, por ejemplo, las zonas de playa - salvo Pimentel, que sí tiene cierto acondicionamiento - pero en otros distritos fuera del ámbito de Chiclayo Metropolitano; la playa o inclusive el reservorio tinajones; por ejemplo, que es una infraestructura hídrica que no ha sido preparada para ser un espacio público, es usada como espacio público, es como un lugar de ocio, la gente va allí para hacer un picnic, para bañarse, para pescar. No es un lugar de ocio, a pesar de que no ha sido preparado para eso, creo que cada ciudad allí sí tiene sus especificidades lo mismo puede pasar en Cusco o en Tacna, o en este caso Iquitos;

con el malecón, que tiene un espacio público también como muy característico, creo que lugares que se entienden rápidamente en el subconsciente de la gente.

**Luis Gámez:**

Siguiendo la ilación de tu respuesta y un poco ejemplificándote lo que sucede en Iquitos, hace poco se construyó el puente Nanay como primer tramo, que conecta a la zona de El estrecho; sin embargo, todo lo que vemos en la parte baja a orilla del río, no nació como una actividad, la gente lo asoció como tal; ¿qué perspectivas tienes en esto?

**Carlos Morales:**

Hace poco tuve la oportunidad de dar comentarios a una tesis de un estudiante que está trabajando allí, gracias a una invitación de Susana López Varela. Entonces me invitó a comentar los trabajos de PFC y hay un estudiante que está trabajando justo ahí en el puente Nanay. Una de las cosas que a mí me llamó mucho la atención es que como la gran infraestructura no ingenieril empieza a generar nuevas condiciones o nuevos espacios que la gente rápidamente se apropia; es un lugar que nos habla de un puerto que nos habla de una playa que no se habla de viviendas y que nos habla además de la construcción de un nuevo lugar, que tiene unas condiciones específicas que están siendo mal o bien aprovechadas sin entrar, digamos, en la discusión de eso; pero justamente el movimiento de tierras a partir de la construcción de esa infraestructura ha generado nuevas condiciones, que la gente está sabiendo aprovechar y que más bien la municipalidad podría fortalecer teniendo luces para decir que la gente sin que esté condicionado de una manera apropiada, ya generó un lugar de playa y hay un lugar reconocible. Ahí hay un lugar que se ha convertido en una centralidad de uso porque hay sombrillas que nos hablan de una permanencia y una visita de gente y que seguramente está amarrado a un comercio y ese comercio seguramente está amarrado de vivienda; y así se empieza a generar encadenamientos y ahí es donde, digamos, está el aporte de del actor social; del actor local, del actor visitante, de la misma infraestructura. Me parece muy valioso como el surgimiento o la aparición de una infraestructura ingenieril empieza a generar transformaciones

territoriales, en el sentido más amplio de la palabra, porque primero hacer una transformación en términos de suelo; porque hace un gran movimiento de tierras para poder plantear las infraestructuras, pero a la vez ese movimiento de tierras empieza a afectar a los ecosistemas de cochas, de aguajales y a la vez esa transformación de cochas y aguajales genera situaciones que empiezan a ser aprovechadas por la gente, porque empiezan a aparecer lugares de aprovechamiento de la vegetación y se empieza a generar un nuevo lugar de puerto y a la vez es una playa; entonces, como la aparición de una infraestructura, puede de alguna manera contribuir a generar una nueva condición de centralidad, normalmente cuando uno piensa en centralidad no pensaría que un puente vehicular sobre todo, puede ayudarte a construir una centralidad, pero Iquitos nos da ejemplo de que sí, la infraestructura puede empezar a generar condiciones que son aprovechadas por externos, actores y los tipos de usos no promovidos por distintos actores, además que refuerzan esta condición de centralidad o del lugar reconocible para la gente.

**Luis Gámez:**

Continuamos con los constructos con el motivo de viaje de compras ¿cómo interpretas que la gente se desplaza con motivos de querer comprar?

**Carlos Morales:**

El tema de los motivos de viaje sean que fueren de compra, de estudios, de trabajo o de servicios de ir a brindar un servicio, que también además está vinculado trabajo; creo que es parte esencial de la misma centralidad, o sea una centralidad obviamente tiene que ver con este lugar que te está atrayendo viajes, justamente por la diversidad de usos o la oferta de usos que allí está sucediendo, es algo esencial que está en el mismo ADN de la centralidad. En Iquitos, por la se puede hablar de una centralidad por la densidad comercial, por la presencia de mototaxis, de puestos comerciales, hasta la posición de las sombrillas nos habla de una direccionalidad, un lugar en donde seguramente se concentran una mayor cantidad u oferta de servicios comerciales. Justamente esa esa oferta de usos es la que va a contribuir a que se consolide más o menos una centralidad.

**Luis Gámez:**

En Iquitos sucede que algunos de los puertos no tienen infraestructura, sino que producto de este fenómeno de creciente y estiaje natural del río, se produce la orilla y genera un punto de encuentro, ¿Cuál sería tu interpretación acerca de esto?

**Carlos Morales:**

Sí, justamente existe una densidad de mototaxis, densidad de barquitos o lanchas y luego empiezan a aparecer densidad de sombrillas, que hace pensar una especie de cadena productiva. Seguramente el barco, que es el que se mueve entre distintos puntos en el río; y luego llega al puerto; y luego están los mototaxis para movilizar gente o mercancías, y obviamente si hay gente, la gente requiere de una oferta de servicios. Entonces, ahí es donde toma importancia el comercio, la salud, los hoteles, los restaurantes, etcétera; el escenario nos habla de que está centralidad, tiene que ver con esa aglomeración, con esa oferta y con esa densidad, los tres creo que son básicas en la centralidad.

**Luis Gámez:**

Pasando a otra de las subcategorías de estudio es la accesibilidad urbana. ¿qué es accesibilidad urbana para ti?, bajo los constructos de esta investigación se toma en cuenta a las redes viales y a los tipos de transporte. En ese sentido, el ítem que te puedo mencionar ahorita es sobre las vías expresas, ¿cuál consideras que es el aporte de las vías para lograr la accesibilidad urbana bajo el enfoque de las centralidades?

**Carlos Morales:**

Creo que está vinculado, a la escala de la centralidad y al tipo de especialización. Entonces, cuando hablábamos de las centralidades; por ejemplo, vinculadas a las industrias o las actividades logísticas; las vías expresas, arteriales, creo que van a ser más importantes, porque lo que interesa es que haya un flujo constante, continuó e ininterrumpido; mientras que de repente una vía local, una vía de barrio no es relevante para ese tipo de centralidad. Creo que la importancia de la categoría de la vía va a estar relacionado al tipo de centralidad a la que va a servir.

**Luis Gámez:**

Continuando, ¿Cuál consideras que son los aportes a las centralidades al medio de transporte?

**Carlos Morales:**

Definitivamente, dependiendo del tipo, la escala de la centralidad y la oferta que hay en la centralidad, va a tener una relación directa con los medios de transporte y por el tipo de infraestructura o categoría de vía, por lo cual transcurran; o sea, por ejemplo, en Iquitos el medio de transporte que va a primar va a ser una moto, un mototaxi, una moto lineal; dependiendo de la escala de centralidad, pero en cualquier caso si hablamos de los medios de transporte predominan las vías urbanas en una sección no tan amplia, distinta sería; por ejemplo, si viéramos una centralidad vinculada a una carretera regional; entonces seguramente allí el medio de transporte y la categoría de la vía va a ser distinta, porque ya seguramente no son mototaxis, sino que probablemente van a primar, los camiones, los buses interprovinciales, en donde la categoría de vía estaríamos hablando justamente de una vía nacional, de vía interregional o una vía metropolitana.

**Luis Gámez:**

Algo curioso ocurre en Iquitos, en Belén existe una centralidad metropolitana y casualmente hay una contradicción en la lógica de centralidades y su relación con las vías, porque la vía que cruza Belén no tiene la suficiente sección vial que asegura esta alta densidad, pero si logra conectar la ciudad de un extremo a otro, ¿Cómo percibes esto?

**Carlos Morales:**

Creo que lo que está evidenciando es que hay una actividad comercial con una intensidad y una diversidad que ha generado una demanda de viajes que supera ampliamente la capacidad; por ejemplo, de repente del servicio de la vía o del desborde de la actividad comercial y del tejido urbano hacia la calle, hacia el espacio público. Entonces nos está hablando de que hay una de repente falta de previsión sobre la

actividad comercial o falta de ordenamiento, porque además en Belén máximo tal vez en algunos casos tres o cuatro pisos, y obviamente se podría tratar de reordenarse para que el espacio público no se vea afectado de esta manera, pero que sin lugar a dudas genera estas contradicciones, es una vía local, pero que tiene una condición metropolitana por la cantidad de viajes que genera, de repente porque es un lugar sumamente importante, entonces allí tal vez la cuestión es cómo más bien desde la planificación urbana, y ahí creo que tu tesis puede ser clave ¿Cómo se puede corregir estos desequilibrios? Donde de repente, esta condición de centralidad, no digo que se pierda pero sí que se trate de ordenar, que obviamente haya previsión sobre las vías, porque esto nos está hablando de que tiene que haber una previsión sobre espacio público sobre las vías, sobre la edificación, por la misma actividad comercial principalmente; sobre regulaciones urbanísticas también; por ejemplo, lo que se ve es que hay algunos edificios que parecieran tener hasta 5 pisos que están al lado de otros edificios que tienen un solo piso, entonces ahí tal vez hay una cuestión regulatoria que también habría que considerar.

**Luis Gámez:**

Vamos a continuar con otra subcategoría de estudio, en la cual vamos a empezar a hablar acerca de la morfología urbana, entendiendo que la morfología urbana bajo el enfoque de las centralidades, en este caso para esta investigación se ha clasificado en tres aspectos, primero tiene que ver con el casco urbano de un valor histórico, ¿cuál consideras no que es el aporte no de contar con un casco urbano de valor histórico dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Creo que apunta más a lo turístico. Por ejemplo, pienso en PREVI, o sea, PREVI de repente para un turista que no es arquitecto, no le interesa; o sea alguien que viene a Lima si es que no es arquitecto, PREVI le da igual, pero igual sigue siendo un lugar con valor histórico. Por lo que supuso en términos de arquitectura de urbanismo, tal vez a un estudiante arquitectura o un arquitecto le interesa ir a PREVI, pero al turista regular le da igual. Lo mismo yo sospecho que pasa en muchos lugares del Perú y el

mundo, habrá lugares que tienen un valor histórico, pero dependiendo del visitante tendrá mayor o menor relevancia para efectos del turismo, entonces en ese sentido. ¿Cuál es el aporte que podría abrir un centro con valor histórico? Dependerá si es que éste representa un lugar de interés para el turismo, si este lugar genera posibilidades; por ejemplo, en el caso de Chiclayo, hay edificio que está en la avenida Salaverry, que es de Adolfo Córdoba y que, en términos arquitectónicos, urbanísticos, el lugar es interesantes, y tiene un valor histórico, pero que en términos comerciales turísticos no aporta absolutamente nada. O sea, a la gente le da igual, es más la gente que vive al frente lo ven como un edificio más, entonces, claro, dependerá no del valor que éste tenga en términos comerciales turísticos y sociales; si es que es reconocido, te va a sumar a una centralidad de tema turístico creo que eso hay que considerarlo.

**Luis Gámez:**

Continuamos con el siguiente constructo, que casco urbano de valor popular, que no es parte del centro histórico, sino que se ha generado un casco fuera del entorno histórico ¿cómo crees que es el aporte dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

El aporte que tiene el casco urbano de valor popular te suma capas de oferta, oferta de visita, oferta de viaje, porque en estos en estos espacios urbanos que están alrededor del centro de una ciudad, obviamente empiezan a concentrar actividades de un tipo específico que obviamente te va a traer cierto tipo de población. Por ejemplo, en el caso del Complejo Pardo, el tipo de actividad de ocio y recreacional de origen privado, seguramente donde se paga obviamente estaba hablando de una oferta en específico, hay otros casos de discotecas, restaurante nos habla de una oferta comercial, que también no tiene un aporte a la construcción de un lugar de centralidad; obviamente es distinto, una centralidad dada por cuestiones históricas, comerciales, no esté equipamentales a las que son comerciales, pero muy específicas; seguramente hay una calle de full discotecas, luego tienes otro lugar; que más bien es un lugar que concentra recreación o deporte. Recuerdo cuando fui a Iquitos y estuve

por el malecón fui a un restaurante que se llamaba “Al frío y al fuego” que incluso estaba fuera de la ciudad, y que de alguna manera se concentraba un foco también en el río, tenían un puerto particular, de dónde salían para llegar allí. Entonces, claro, creo que la importancia que tienen estos cascos urbanos popularizado son que te agregan capas de oferta específica de tipos de centralidad a la ciudad.

**Luis Gámez:**

Dentro del estudio de la morfología, también se habla de una característica específica, dentro de estos cascos que tiene que ver con características vernaculares, que un poco es la interpretación de los famosos palafitos dentro de Iquitos. ¿cuál crees que sea el aporte de este tipo de casco urbano al momento de estudiar la morfología urbana en las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Creo que el aporte que ofrece es que te está hablando de un legado, sobre todo si hablamos de lo vernacular, o sea la arquitectura y el urbanismo de este lugar nos está hablando de un momento histórico, de un momento particular en el tiempo que obviamente genera una serie de características o condiciones reconocibles, que hacen que se vuelva un lugar de visita o incluso las actividades que acogen, por ejemplo Belén, que es muy conocido en Iquitos, además de por la arquitectura y la conformación urbanística que tiene, es por la actividad misma, el mercado de Belén creo que el que menos que va a Iquitos siempre se da un paseo por allí, entonces creo que de manera similar al caso anterior sobre todo este es el que más podría vincularse al aspecto turístico, ya que tú estás hablando de centralidades y a la vez de turismo, tal vez este casco vernacular es el que tiene mayor potencia para poder relacionarse con lo turístico.

**Luis Gámez:**

El siguiente constructo que tiene que ver un poco ya con el centro histórico ¿Cuál consideras tú que puede ser el aporte de los centros históricos dentro de las centralidades?

**Carlos Morales:**

Como sabes todos los centros históricos son - creo por definición - las primeras centralidades de una ciudad, porque son los lugares en donde se concentra el poder administrativo, donde se concentra el espacio público principal, una plaza, un parque, en este caso el malecón. Entonces, creo que el aporte o la importancia que tienen el casco histórico es que sin lugar a duda se constituyen como la seguramente una o sino la más importante centralidad de una ciudad. Cuando uno piensa; - en Europa quizás, pero como tienen una oferta más amplia, creo que tal vez no - sobre todo en ciudades latinoamericanas en Colombia, Argentina, Chile, Perú, México la referencia inmediata es la plaza del centro histórico, distinto es si te vas a de repente a Navarra en España o te vas a Bruselas en Bélgica, la noción del centro histórico es como un centro ampliado; en nuestras ciudades, el centro histórico como son herencias coloniales de un asentamiento que ha venido de manera foránea, de manera externa, generalmente es un ámbito definido como el damero de Pizarro, en el caso de Iquitos también tienes como el malecón, tienes un área definida, mientras que en otros países, sobre todos los europeos, creo que el centro histórico no es tanto un cuadrado, generalmente es una cuestión más amplia. Por ejemplo, en Barcelona toda la zona del Raval, si bien también tiene una forma más o menos definida, tiene casi como como dedos que se van expandiendo, se entiende más el centro histórico, por lo que vino después con el ensanche de Cerdá que por lo que era el centro en sí mismo. Entonces un poco para sintetizar, creo que los centros históricos son claves en el tema de centralidades urbanas; son por definición y por origen la principal centralidad urbana, o una de las principales que tienen toda la ciudad, creo yo.

**Luis Gámez:**

El siguiente constructo tiene que ver con los centros corredores, la pregunta es ¿cuál crees que es el aporte de estos centros corredores a las centralidades urbanas en la ciudad?

**Carlos Morales:**

El aporte de esos centros corredores es en que te pueden servir para conectar centralidades, lo que muchas veces se busca desde un plan urbanístico, es conformar esa red de centralidades y la red de centralidades está estrechamente vinculada a las vías, a la conectividad, a la movilidad urbana. Entonces, si ya de por sí tienes un eje vial, no tienes un vector de movilidad que ya tiene usos comerciales, pues yo creo que el aporte que da es que te puede contribuir a fortalecer o conformar de una mejor manera la red de centralidades, o sea, te puede ayudar a apuntalarla.

**Luis Gámez:**

El tercer constructo tiene que ver con centros comerciales ¿cuál es el aporte que sería de estos grandes centros comerciales a la ciudad?

**Carlos Morales:**

El aporte que brinda un centro comercial a una ciudad; en términos urbanísticos, es que te genera un lugar reconocible, un punto de vista formal paisajístico, te brinda un punto de referencia de la ciudad, un poco entendiendo lo que Kevin Lynch habla, te genera un hito, un lugar reconocible en la ciudad; claro está, que ya dependerá de la propia conformación del centro comercial, en ver si realmente está sumando a la calidad de vida urbana. Por ejemplo, en Iquitos con el nuevo centro comercial el aporte que puede tener es lo del lugar reconocible que te decía, pero también en justamente generar un nuevo polo, o sea, si ya va a haber un centro comercial que te va a generar densidad de atracción de viajes, allí es donde desde la planificación urbana se puede tratar de complementar en la actividad comercial con otros usos que aproveche esa aglomeración de personas; o sea, el aporte del gran centro comercial es que ya te está generando un punto de calor en la ciudad que implica concentración de personas. Si ya tienes concentración de personas desde la planificación urbana es: bien, ya tienes gente; ahora, cómo puedes hacer para justamente lograr esa equidad urbana; se diría: bueno, hay que complementar esa actividad comercial con equipamiento, con espacio público, con nueva vivienda, con nuevos servicios de salud. De repente hay que conectarla mejor, si ya sabes que va a haber un punto en donde va a ver mucha gente, obviamente empieza a amarrar eso con el sistema de movilidad, donde voy a tener las

próximas estaciones de buses o dónde voy a tener un BRT de transporte o un sistema de corredores; entonces ahí es donde creo que el aporte que brinda el centro comercial es que ya te genera un punto previsible de concentración de personas, creo que esa es tal vez el más importante junto con el tema del hito.

**Luis Gámez:**

Pasando a la quinta subcategoría de estudio, vamos a hablar sobre el espacio social, que es una subcategoría de las centralidades urbanas como constructo tenemos a la percepción del espacio público, ¿cuál consideras que es la experiencia urbana que debería tener el usuario en la ciudad?

**Carlos Morales:**

Creo que estas tres últimas preguntas, un poco como dando un primer marco antes de responderte de manera específica; es que, por ejemplo, aquí serviría recordar la concepción de Henry Lefebvre, el habla del espacio vivido, el espacio percibido y el espacio concebido. Entonces, en esta concepción tripartita dentro de esta producción del espacio, creo que cuando hablamos de la percepción del espacio público, cuando hablas de la experiencia urbana, del espacio público, creo que allí tiene que ver con la calidad de cómo es la práctica de ese espacio y esa práctica vinculada a la experiencia urbana será favorable o no, dependiendo de justamente en la capacidad de apropiación y en las condiciones que tiene ese espacio público, que facilita dicha apropiación. Entonces, creo que la experiencia que debería tener no debería ser una experiencia condicionada, como indica Bernard Tschumi, cuando él habla que más que condicionar las formas en como un espacio va a ser vivido o experimentado, hay que generar las condiciones para que dicho espacio sea usado de tantas diversas maneras como sea posible. En ese sentido, pensando ya en las centralidades, creería que la que la experiencia urbana que debería tener un usuario, no debería ser una experiencia condicionada porque justamente la percepción del espacio público en un espacio de centralidad implica que, tiene que ser una percepción de diversos tipos de usuario, que van desde niños hasta jóvenes, adultos, adultos mayores, mujeres

embarazadas, personas con cierto tipo de discapacidad, creo que una centralidad, la percepción del espacio público no debería estar condicionada, sino que la centralidad debería generar las condiciones para que hayan diversas percepciones del espacio público y por lo tanto, también diversos tipos de apropiación de espacio público; por ejemplo, recordaba que hay un caso, de un colectivo que se llama "Basurama", ellos tienen un proyecto en donde trabajaron en una plaza en un espacio conflictivo porque era un lugar en donde siempre habían skaters, pero que a la vez había mucha gente del barrio que usaba este lugar y había un conflicto constante porque había este desencuentro entre la gente, el adulto mayor y los niños que quería usar la plaza versus los skaters que estaban haciendo piruetas cada rato. Entonces, lo que hizo Basurama allí, fue conectar los dos polos: por una parte, lo que ellos plantearon fue ¿qué pasa si hacemos que todos se conviertan en skaters? y ¿qué pasa si hacemos que el espacio no se condicione para un solo tipo de uso? Porque ellos en su análisis detectaron que había muchos skaters porque esa plaza la materialidad que tenía, las esquinas que generaba o las superficies que tenía eran súper bacanes para los skaters era como el mejor lugar para hacer el tema del skate. Entonces, cuando ellos dicen bueno, ¿qué pasa si en vez de generar lugares de estancia fijos hacemos que haya mobiliario que se mueva? Y ahí es donde parten de la idea que todos se conviertan en skaters. Entonces empezaron a colocar bancas con rueditas, asientos con rueditas, vegetación con rueditas y de alguna manera lo que también estaban haciendo ahí era pedagogía urbana, porque lo que hicieron fue que este lugar que ya era una centralidad local, más que condicionar el espacio con un diseño en específico, empezaron a jugar con las condiciones del espacio público. Entonces; por una parte, te decía lo de la pedagogía urbana, porque los skaters de alguna manera se dieron cuenta de qué problemas estaban generando porque ya no podían jugar como siempre lo hacían, ya no podían hacer sus piruetas porque también tenían niños que estaban moviéndose con las bancas, porque las bancas tenían ruedas o porque habían una especie de camas con ruedas o maceteros con ruedas, que se convertían en un juego además; entonces, por una parte el skater comprendía que su actividad estaba afectando la convivencia y por otra parte los vecinos empezaron a usar el espacio público de una manera totalmente distinta a la que hubieran imaginado. Entonces, con este ejemplo

trato de hablar de esas tres cosas ítems; de cómo se percibe el espacio público, de qué apropiación hay en el espacio público y cómo las condiciones del espacio público pueden incidir sobre la forma en como este se usa, en cómo se apropia, en cómo se percibe.

**Luis Gámez:**

Entendiendo que estudio del espacio público en este caso es bajo un enfoque social, en la cual estamos estudiando al usuario no estamos hablando de las características físicas exactamente.

**Luis Gámez:**

Antes de finalizar, ¿algún aporte de tu parte para las centralidades urbanas?

**Carlos Morales:**

Bueno, tal vez lo que podría señalar respecto a lo que tú estás haciendo, creo que es la clave que esta forma de entender la centralidad, desde una metodología que tú estás estableciendo con estas subcategorías, es que las centralidades, no sean entendidas solamente como lugares de concentración de actividad, sino que las centralidades también tienen que ver con personas, hay centralidades fuera del ámbito urbano, o sea más allá del suelo, en el río Nanay, el Amazonas y el Itaya, a lo mejor exista algún tipo de centralidad flotante, recuerdo que había algunas zonas, en donde ocurrían intercambios porque eran como mercaditos itinerantes que estaban en el barquito o en el bote y hacían paradas, hacían el intercambio o paraban en las casas podrías considerar también el tema de localización o la modalidad, porque claro, podemos hablar de centralidades urbanas metropolitanas que además por ser metrópoli, no necesariamente está vinculado al ámbito de la ciudad como lo construido, qué ocurre con aquellas zonas que están en el río pero que están vinculadas a la dinámica económica de la ciudad. ¿Hasta qué punto llega los límites de la metrópoli de Iquitos, es solamente lo que está en suelo firme o también es lo que está sobre el río Itaya? Si te da el tiempo o en todo caso, ya en una investigación a posteriori.

**Luis Gámez:**

Casualmente, justo había determinado un poco la clasificación de la metrópoli a partir de entender el turismo, lo que pasa que en Iquitos la problemática en sí es que la gente hace turismo, pero la mayor parte del turismo lo hace fuera de la metrópoli, cuando en la metrópoli hay condiciones para realizarlo. Entonces, bajo un contexto de pensamiento posmodernista los estudios de planificación urbana responden a lo dinámico, flexible y complejo y que hoy en día en el Perú se está dando, entre tantos que hay, uno de ellos es el enfoque de las centralidades y como lo múltiples centros funcionan, de manera equilibrada; pero para eso hay que interpretarla; esta investigación responde a eso, en como aporta y beneficia al estudio del sistema del turismo urbano que ya es evidente fuera de la ciudad, la idea es que criterio se toma para lo que ocurre dentro de la metrópoli. Cuéntanos, algunas recomendaciones finales para ya cerrar el bloque de la entrevista.

**Carlos Morales:**

Tu investigación justamente podría tratar de sentar los lineamientos que se podrían seguir en un futuro Plan de Desarrollo Urbano en Iquitos, brindar algunos lineamientos sobre qué considerandos debería tener el próximo Plan de Desarrollo Urbano de Iquitos; considerando centralidades es un aspecto clave, sobre todo en una metrópoli como la de Iquitos, donde ya hay que ir pensando y como eso además va a vincularse al desarrollo turístico del lugar, que va seguramente a tener un inventario; por ejemplo estamos haciendo en el Plan de Acondicionamiento Ambiental en Chiclayo, uno de los productos que vamos a dejar es un inventario turístico que la idea es que alimente al inventario turístico que tiene la región. Lo tuyo puede responder a cómo puedes dejar lineamientos u orientaciones que sirvan para dar a conocer el plan de centralidades, pero también cómo amarras eso para apuntalar el desarrollo turístico que puede darse no solamente fuera de Iquitos, como decía, sino dentro, sobre todo dentro. Eso. Eso sería, digamos. Mis comentarios finales, Luis.

**Luis Gámez:**

Carlos muchas gracias por tu tiempo y disponibilidad. Bien, hasta aquí la entrevista.

## **ENTREVISTA 02**

Trujillo, diciembre de 2022

Señor:

**César Augusto Arechaga Mendiburú**

Arquitecto

Lima-Perú

Presente

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede Trujillo, promoción 2022-II, requiero llevar a cabo el desarrollo de mis instrumentos metodológicos de investigación con los cuales se recogerá la información necesaria para concluirlo. En ese sentido, solicito su participación como experto en el tema de investigación denominado: **Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en Iquitos Metropolitano, 2022**; a cargo del suscrito en calidad de tesista para optar el título de Maestro en Arquitectura, grado otorgado por la Universidad César Vallejo - sede Trujillo.

Agradezco de antemano su atención al presente y su participación en esta investigación a bien de contribuir en el conocimiento del tema de estudio.

Atentamente.



---

Luis Valentin Gámez Vásquez

D.N.I: 76240155

ORCID: 0000-0001-9964-1286

Email: luisgv@ucvvirtual.edu.pe

## Formato de Suscripción de Experto

### I. Datos Generales del Experto

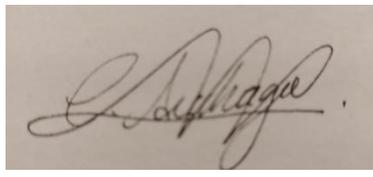
- 1.1 Apellidos y Nombres : **Cesar Augusto Arechaga Mendiburú**  
1.2 DNI o CE : 41372399  
1.3 ORCID :  
1.4 Grado académico : Egresado de la maestría de Historia, Teoría y Crítica de la Arquitectura en la Universidad Nacional de Ingeniería  
  
1.5 Profesión : Arquitecto  
1.6 Institución donde labora:  
  
1.7 Cargo que desempeña :  
  
1.8 Dirección :  
1.9 Correo electrónico :  
II. Datos de la Investigación

- 2.1 Título :  
Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos en el año 2022.  
  
2.2 Autor : Luis Valentin Gámez Vásquez  
2.3 Programa de posgrado : Maestría en Arquitectura  
2.4 Institución : Universidad César Vallejo

### III. Refrendo de aceptación

DNI : 41372399

FIRMA DEL EXPERTO :



## CONSENTIMIENTO INFORMADO DE PARTICIPANTE

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación de clara explicación del objeto de estudio, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por el arquitecto Luis Valentin Gámez Vásquez, de la Universidad Cesar Vallejo UCV sede Trujillo-Perú. La meta de esta investigación con enfoque cualitativo, de diseño fenomenológico es observar, interpretar y fundamentar el estudio del sistema turístico urbano en la metrópoli de Iquitos y las transformaciones cualitativas que pueden darse a partir de un enfoque de sistema de red urbano funcional en la ciudad como las centralidades urbanas.

Si usted accedió a participar en este estudio como lo ha expresado al diligenciar en el **Formato de suscripción del experto**, se le pedirá responder preguntas en una entrevista a profundidad (focalizada). Esto tomará aproximadamente una hora y treinta minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante esta sesión se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado, codificar la información identificando las categorías en variables y las subcategorías en componentes, que dimensionen y estructuren las variables de estudio.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial, ya que, no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas a la entrevista serán codificadas para determinar la hipótesis planteada del estudio.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómoda, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Por lo anterior,

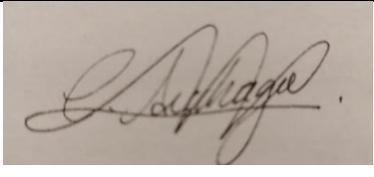
Yo Cesar Augusto Arechaga Mendiburú,

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por el arquitecto Luis Valentin Gámez Vásquez, he sido informado de la meta de este estudio, su enfoque y su diseño, se me indicó también que debo responder las preguntas (constructos) en una entrevista a profundidad, lo cual tomará aproximadamente una hora y treinta minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de este estudio y sus publicaciones académicas o científicas sin mi consentimiento, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido.

Para esto, puedo contactar al siguiente correo electrónico:

[luisgv@ucvvirtual.edu.pe](mailto:luisgv@ucvvirtual.edu.pe)

<b>Nombre y Apellidos del Participante</b>	<b>Firma del Participante</b>	<b>DNI o CE</b>
Cesar Augusto Arechaga Mendiburú		41372399

## ENTREVISTA A PROFUNDIDAD

<b>CATEGORÍA 1: Centralidades Urbanas</b>	
<b>SUBCATEGORÍA 1: Diversidad Funcional</b>	
<b>Constructos</b>	<b>ÍTEMS</b>
Suelo Industrial	1. ¿Cómo cree Ud. que el suelo industrial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?
Suelo Comercial	2. ¿Cómo cree Ud. que el suelo comercial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?
Suelo Recreacional	3. ¿Cómo cree Ud. que el suelo recreacional es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?
Suelo Educativo	4. ¿Cómo cree que el suelo educativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?
Suelo administrativo	5. ¿Cómo cree que el suelo administrativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?
Actores locales	6. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores locales en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
Actores visitantes	7. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores visitantes en el territorio bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
Actores - usuarios	8. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores-usuarios en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
Actores de servicio	9. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores de servicio en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 2: Densidad Urbana</b>	
Actividad comercial	10. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad comercial repercute en el territorio?
Actividad educativa	11. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad educativa repercute en el territorio?
Actividad de ocio	12. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades de ocio repercute en el territorio?
Actividad logística	13. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades logísticas repercute en el territorio?
Flujos de personas	14. ¿Cómo consideras que el flujo de personas aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?
Flujos vehiculares	15. ¿Cómo consideras que el flujo vehicular aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?
Flujos fluviales	16. ¿Cómo consideras que el flujo fluvial aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?
Ocio	17. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo ocio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?
Compras	18. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo compras aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?
Estudio	19. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo estudio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?

Trabajo	20. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo trabajo aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 3: Accesibilidad Urbana</b>	
Vías Expresas	21. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías expresas para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Vías Arteriales	22. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con vías arteriales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Vías Colectoras	23. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías colectoras para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Vías Locales	24. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías locales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Transporte Fluvial	25. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener transportes de tipo fluvial para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Transporte Terrestre	26. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de transportes de tipo terrestre para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 4: Morfología Urbana</b>	
Casco urbano de valor histórico	27. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano de valor histórico dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?
Casco urbano popularizado	28. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano popularizado por la población dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?
Casco urbano con representación vernácula	29. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano con características vernaculares dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?
Centro Histórico	30. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros históricos en el estudio de las centralidades urbanas?
Centros-corredores	31. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros-corredores en el estudio de las centralidades urbanas?
Grandes Centros comerciales	32. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con grandes centros comerciales en el estudio de las centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 5: Espacio Social</b>	
Percepción del espacio público	33. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es la experiencia urbana que debería tener el usuario en la ciudad?
Apropiación del espacio público	34. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es el aporte a la ciudad en la apropiación del espacio público en la ciudad?
Condiciones del espacio público	35. Bajo el estudio de centralidades ¿Qué condiciones debería aportar el espacio público a la ciudad?

<b>CATEGORÍA 2: Sistema Turístico Urbano</b>	
<b>SUBCATEGORÍA 1: Oferta turística</b>	
<b>Constructos</b>	<b>ÍTEMS</b>
Sitios Naturales	1. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los sitios naturales en la ciudad aportan a la oferta turística?
Bienes con valor cultural	2. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los bienes con valor cultural en la ciudad aportan a la oferta turística?
Manifestaciones culturales históricas	3. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las manifestaciones culturales históricas (museos) en la ciudad aportan a la oferta turística?
Folklore Popular	4. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el folklore popular en la ciudad aporta a la oferta turística?
Acontecimientos programados	5. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los los acontecimientos programados (eventos) en la ciudad aportan a la oferta turística?
Alojamiento	6. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el alojamiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Comercio	7. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el comercio en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Esparcimiento	8. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el el ocio y esparcimiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Transporte	9. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el transporte en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Servicios Administrativos	10. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los servicios adminsitrativos en la ciudad aportan a las plantas turísticas?
<b>SUBCATEGORÍA 2: Demanda Turística</b>	
Motivo de visitas: Recreación	11. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de recreación en la ciudad aportan a la demanda turística?
Motivo de visitas: Filial	12. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivos familiares en la ciudad aportan a la demanda turística?
Motivo de visitas: Negocios	13. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de negocios en la ciudad aportan a la demanda turística?
Motivo de visitas: Credo	14. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de creencias y fe en la ciudad aportan a la demanda turística?
Perfil social	15. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil social del visitante aporta a la demanda turística?
Perfil económico	16. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil económico del visitante aporta a la demanda turística?
Perfil cultural	17. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil cultural del visitante aporta a la demanda turística?
<b>SUBCATEGORÍA 3: Infraestructura turística</b>	

Red eléctrica	18. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red eléctrica para la infraestructura turística de las ciudades?
Combustible	19. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de combustibles (gas) para la infraestructura turística de las ciudades?
Agua	20. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de agua para la infraestructura turística de las ciudades?
Desagüe	21. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de desagüe para la infraestructura turística de las ciudades?
Alcantarillado	22. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de alcantarillado para la infraestructura turística de las ciudades?
Residuos sólidos	23. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de gestión de residuos sólidos para la infraestructura turística de las ciudades?
Internet	24. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de internet para la infraestructura turística de las ciudades?
Telefonía	25. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de telefonía para la infraestructura turística de las ciudades?
Terminales terrestres	26. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de terminales terrestres para la infraestructura turística de las ciudades?
Puertos fluviales	27. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de puertos fluviales para la infraestructura turística de las ciudades?
Aeropuerto	28. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen aeropuerto para la infraestructura turística de las ciudades?
<b>SUBCATEGORÍA 4: Superestructura turística</b>	
Sector social	29. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector social en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?
Sector público	30. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector público en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?
Sector privado	31. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector privado en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?
<b>SUBCATEGORÍA 5: Operadores Turísticos</b>	
Residentes	32. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los residentes como operadores turísticos en la ciudad?
Instituciones	33. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan las instituciones como operadores turísticos en la ciudad?
Empresarios	34. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los empresarios como operadores turísticos en la ciudad?
Turistas	35. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los turistas como operadores en la ciudad?

## ENTREVISTA A PROFUNDIDAD - 202212\_CAAM

**Luis Gámez:**

Buen día con todos los que puedan oír esta entrevista, tengo el agrado de poder contar con un experto participantes en el tema de la categoría de estudio del sistema turístico urbano. Para eso, quisiera que te puedas presentar arquitecto César, adelante.

**Cesar Arechaga:**

¿Cómo estás Luis? a todo tu público, buenas noches, soy el arquitecto César Arechaga Mendiburú, egresado por la Universidad César Vallejo de Trujillo. Y el egresado de la maestría de Historia, Teoría y Crítica de la Arquitectura en la Universidad Nacional de Ingeniería, cuento con experiencia en el planeamiento urbano, obras privadas, administración pública y docencia, con algunos estudios complementarios en paisaje, gestión pública, proyectos de desarrollo sostenible, que los he llevado a manera de diplomaturas en diferentes instituciones.

**Luis Gámez:**

Muchas gracias, arquitecto César. Vamos a empezar a conversar sobre la investigación que estoy realizando y para eso te presento el título: Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022 para esto se ha elaborado un matriz de categorías, la cual son dos sistema turístico urbano y centralidades urbanas. En esta oportunidad vamos a conversar acerca del sistema turístico urbano. ¿Para empezar, quisiera que me puedas responder qué entiendes por el sistema turístico urbano?

**Cesar Arechaga:**

La palabra sistema ya refiere al conjunto de cosas que trabajan para un objetivo común, entonces si hablamos de sistemas turísticos, va haber una serie de elementos que conforman este sistema y que trabajan juntos, que pueden ser el flujo de turistas, la oferta, la infraestructura del servicio para el turista, que es complementario al objeto principal que podría ser restaurantes y los hoteles, pero el objeto principal, el bien que

se va a contemplar, que se va a disfrutar, en este caso si hablamos de dentro de la ciudad, tendría que estar en repente algún edificio en especial, algún monumento, alguna ruina, en el caso del Perú tenemos muchas huacas, cosas que quedaron insertadas; pero aparte de eso también podríamos considerar a los operadores turísticos que vendrían a ser estas pequeñas empresas o personas - estas son iniciativas privadas - que se encargan de administrar el sistema turístico y también habría que ver los bienes turísticos que se van a regir por alguna reglamentación, ordenanzas municipales que todos trabajen en conjunto para volver factible y que un bien pueda ser disfrutado, admirado, contemplado, preservado y también últimamente autogestionado, porque es lo que se espera, que el turismo es una manera en la que el bien que pretende ser el objeto del turismo pueda ser conservado, sostenido porque una vez que se pierde, se deteriora, pues el turismo se acabó y con esto se acaban los negocios o actividades colaterales de restaurantes y hoteles y algunos otros que podría también considerarse. Eso en general.

**Luis Gámez:**

Empezaremos a hablar de la oferta turística ¿qué entiendes por oferta turística?

**Cesar Arechaga:**

¿Qué se tiene para ofrecer al turista? Ahí puede ser puede una variedad increíble. O sea, tienes desde el turismo de aventura, turismo gastronómico, hay turismo médico, turismo cultural, turismo folclórico y bueno, cada uno tendrá sus propias especificaciones, sus propios puntos específicos a desarrollar; pero en este caso, ya que el tema es el tema de la tesis, es el turismo urbano, entonces podemos decir que la oferta turística tendría que ser algo que está en la ciudad y ¿qué cosas pueden tener las ciudades que puedan ser de interés? Edificios, casonas, huacas, monumentos, parques; por ejemplo, en Lima tenemos El parque el Olivar en San Isidro, el parque Kennedy en Miraflores son turísticos no son. Creo que eso es la oferta. Ese conjunto de ese tipo de cosas.

**Luis Gámez:**

Para ponerte un poco de contexto de la oferta turística hay constructos definidos en sitios naturales, bienes con valor cultural, el folclor popular; Manifestaciones culturales históricas y acontecimientos programados, bajo tu perspectiva quisiera que me cuentes un poco acerca de los puntos en mención.

**Cesar Arechaga:**

Sí. Todos ellos son situaciones que suceden en la ciudad que a diferencia de los edificios que son bienes muebles, creo que lo que estamos hablando es de bienes inmuebles, que es el asunto cultural, hay festividades que atraen a la población por diferentes causas la fe religiosa. Imagínate, El Señor de los Milagros, ¿cuánta gente atrae? ¿No? Y en otros lugares sus respectivos patrones, pero pueden tener también un carnaval, ¿no? También podríamos tener un corso, una competencia, unas olimpiadas que se celebra, todo eso es turístico. Pero, eso también tiene que venir acompañado de transporte y buenas pistas, vías, seguridad, que son cosas que el turista va a necesitar para poder disfrutar de aquello que se le está ofreciendo.

**Luis Gámez:**

Considerando los atractivos turísticos dentro del sistema turístico urbano, ¿cuál crees que pueden ser el aporte que tienen estos atractivos turísticos para la oferta turística?

**Cesar Arechaga:**

Todos se complementa, todos ofrecen algo, todos tienen un aporte. Por ejemplo, si tú te vas a Cuzco y en el día fuiste a ver las ruinas, incluso vas a necesitar una farmacia que porque si te da el soroche vas a necesitar eso, esta farmacia está participando del sistema turístico, está dando un aporte. ¿qué pasaría si tú vas a Cusco, disfrutas muy bonito de las ruinas, te da el soroche y no consigues una pastilla? Eso hace daño al turismo, no regresas o tendrías que equiparte en algún otro pueblo, que ese va a ser el que se va a beneficiar de eso. Entonces, mientras más los bienes turísticos tengan servicios complementarios, mucho mejor porque el turista llega sin nada, porque lo único que tiene es su mochila y cuando llega al lugar tiene que encontrar todo y

mientras más encuentra mejor, sobre todo si hablamos de un turismo urbano; tiene que haber una oferta gastronómica y esa oferta gastronómica tiene que ser para todo bolsillo y para todo tipo; o sea, así como encuentras un restaurante de comida rápida y te comes una hamburguesa al vuelo, también encuentras en un restaurante con comida tradicional, uno muy caro y uno muy sencillo, uno que te ofrece un show; si eres un turista en la noche, te aburres, no sé si te ha pasado a veces en algunas ciudades en las noches no hay actividad. Por ejemplo Venecia, muchas veces se dice que Venecia en las noches, se fueron todos los turistas y ya nadie vive ahí y por lo tanto no hay actividad nocturna. Entonces se está perdiendo tener ingresos, así podríamos decir que hay cosas más complementarias como jardines, parques, plazas y pasacalles; algo que no es el objeto en sí que hemos ido a ver, pero que complementa enriquece; tiendas de suvenires, tiendas de artesanías; dependiendo dónde está; si estás en la playa, vas a necesitar un muelle. De hecho, creo que eso no es un problema para comprender que cada cosa tiene un aporte, cada cosa tiene un aporte y cada cosa que no haya es una ausencia y esa ausencia se va a sentir en el sistema turístico, por ejemplo: en medio de la ciudad necesitas cajero, bancos. ¿A qué hora atienden esos bancos? ¿A qué hora cierran? Entonces este necesitas comunicaciones, necesitas que haya señal, a veces uno llega a un lugar donde no hay wifi, donde no hay internet, donde el sistema es lento, no te comunicas en tiempo real con quien deberías y eso puede ser una frustración, porque sobre todo turistas están pendientes de las redes sociales y comunicando a sus amistades, qué es lo que están haciendo y dónde están; entonces si tú no tienes una buena señal de internet, es un servicio que no estás dando, todo eso va en detrimento del sistema turístico.

**Luis Gámez:**

Es interesante lo que has mencionado respecto a esto de los horarios, ya que, por ejemplo, en Iquitos sucede que dentro de la actividad por mencionar un sector por ejemplo Bellavista-Nanay, el turismo se apaga por las noches, durante el día puede ser lo más fructífero posible, pero llega la noche y se acabó para el territorio. ¿Qué crees que podría o debería suceder en la ciudad para que esto cambie?

**Cesar Arechaga:**

Hay iniciativas, por ejemplo; en el Presbítero Maestro se pueden hacer recorridos nocturnos, ya desde varios años; porque claro, sí los museos cierran a las 18:00 h de la tarde y las bibliotecas cierran entonces el turista se aburre en la ciudad, porque ¿qué más va a hacer? ¿Ya no hay servicios turísticos a dónde ir? Entonces hay que aumentar esa oferta, hay que aumentar, hay que hay que poner discotecas, bares y restaurantes, cosas que funcionen durante la noche, porque cambia; digamos, no tienes que hacer lo que haces en el día, hacerlo en la noche, en la noche puedes tener una alternativa distinta o se permite descansar. Por ejemplo, si estás haciendo un turismo así full express, un full day; estás todo el día corriendo, por ejemplo, de un museo a otro museo, estás recibiendo tanta información que lo que vas a hacer en la noche es relajarte; cambiar el chip, meterte en otra cosa, y ahí donde debes tener, pues este bulevares tiendas-, cines cosas que están funcionando en un horario distinto, restaurantes y empieza la vida nocturna, te vas descansas, al otro día en la mañana estás listo para para continuar tus recorridos cultural digamos.

**Luis Gámez:**

Esto suele suceder en el bulevar de Iquitos, hay programas por parte del sector público de querer potenciar esto; sin embargo, el territorio sigue apagado durante la noche, a excepción que por iniciativa privada se den este escenario a través de comercios como las discotecas que surge como un atractor para la ciudad, esto debería mejorar ¿cómo consideras este escenario para Iquitos?

**Cesar Arechaga:**

La zonificación es muy importante, porque tienes una zona de bares, restaurantes y tienes otra zona de tiendas donde pueden ir niños, centros comerciales; los bares van a ser para más adultos y van a trabajar hasta horas más tarde, probablemente y de repente tienes otra zona que se asemeja al Boulevard que es para caminar, para sentarse, para descansar, que es más pasivo, puedes tener una zona de espectáculos, al aire libre. Recuerdo una vez en Chicama la presentación de Jesucristo “superstar”; por ejemplo, era para Semana Santa; gratuito en una plaza para todos, entonces, en

esa plaza donde estamos viendo una obra de teatro no están los bares. Entonces lo que habría que hacer es dar un servicio para todo tipo de público, porque mientras más servicios das mejor, pero ya que estás dentro de una ciudad, entonces un casco urbano, lo que habría que hacer es zonificar y eso funciona y el que quiere puede alcanzar lo que desee y no se mezcla con el otro, que está en una cosa distinta.

**Luis Gámez:**

Esta mención que haces trae consigo a la subcategoría que son las plantas turísticas a partir de cinco constructos como alojamiento, comercio, esparcimiento, transporte y servicio administrativo. Bajo tu perspectiva quisiera que me comentaras un poco acerca de estos ítems que te estoy mencionando y si crees que haya algún otro que tenga la consideración del mismo nivel que estos.

**Cesar Arechaga:**

Me parece que es correcto, la clave es que eso trabajen junto, que estén organizados en una zonificación y que sean accesibles. Por ejemplo, a veces hay bienes de interés turístico donde el alojamiento es lejísimo, no está en dónde debería, hay que trasladarse mucho; de repente ahí podríamos incluir seguridad. El turista busca seguridad, eso podría incluirse ahí, podría ser un derivado también de la parte administrativa, porque la seguridad es algo que depende de la administración pública, el turista busca seguridad, llega a un lugar donde no conoce a nadie y está expuesto bueno al pillaje. Cuando hablamos de transporte habría que pensar en distintos sistemas de transporte, porque muy bien puede ser el bus, el taxi, no la mototaxi, a veces los pueblos tienen sus propias peculiaridades como carretillas en Puno, en el sur del país; las he visto en París también, con una bicicleta y te llevan, a dónde quieres ir, en Piura hay motos lineales, no sé si eso será muy adecuado, pero en todo caso diversificar, así como dijimos que hay diversidad de restaurantes, para preparar la hamburguesa y la comida típica, en el transporte también, el esparcimiento también, no todos nos recreamos de la misma manera, y así de cada cosa se puede desglosar una serie de especificaciones.

**Luis Gámez:**

Cuando mencionas esta diversificación, ¿Cómo crees que las centralidades urbanas, tener estos núcleos urbanos y diversificados puedan mejorar la oferta turística?

**Cesar Arechaga:**

Centralidades vendría a ser lo contrario a esparcir, entiendo que por centralidad vamos a llegar a un punto que desde el cual podemos acceder a todas las cosas, si es así, magnifico. El hecho de ir armando núcleos; por ejemplo, si tú te vas a Miraflores, Miraflores es turístico y es una centralidad, tiene un núcleo donde tú llegas y a partir de ahí encuentras todo lo que vas a querer. ¿Pero si te vas al centro de Lima? No es lo mismo. Es una centralidad diferente para un turismo diferente; pero llegas ahí, encuentras todo lo que quieres y si te vas a Barranco también, llegas a la plaza funciona como una centralidad también, tienes todo lo que quieres. Entonces en una ciudad puedes tener diferentes centralidades, pero alrededor de ellas tienen que estar todos los servicios que se desean. Ahora por las dimensiones de Iquitos, por el atractivo urbano que Iquitos pueda tener ¿cuántas centralidades se podrán desarrollar ahí?, o sea, habría que entrar específicamente y poner en valor algunas cosas más y ver si es que puede haber una sola centralidad del centro histórico o de repente diversificar y tener dos o tres centralidades dentro de la misma ciudad. Llegas al punto "x" y alrededor de él tienes todos los servicios de los cuáles estamos hablando y que además entre todas estas centralidades deben estar comunicadas también. No es posible que, de una centralidad, no puedas llegar a otra, o que esté cortado el sistema. Recuerdo una vez, estaba en París y quería ir a Versalles y ese día estaban arreglando el tren y no había tren. Menos mal que estaba todavía unos días más en la ciudad y pudimos esperar que lo arreglen y nos fuimos, pero en este caso podemos decir que había dos centralidades, el centro de París y la de Versalles; que es una centralidad distinta y no estaban conectados solo por ese día, por ese tiempo, porque el tren no funcionaba, no estaban conectados y eso era altamente frustrante y sé que muchos turistas perdían la experiencia de Versalles, por eso no. Entonces, las centralidades; además, deben estar conectadas entre sí. Una ciudad puede tener - depende del tamaño de la ciudad - puede tener una o dos tres, depende de cómo se gestione la ciudad.

**Luis Gámez:**

Muchas gracias por tu respuesta. Vamos a pasar a la siguiente subcategoría de estudio, qué tiene que ver con la demanda turística, a tu criterio. ¿Qué es para ti la demanda turística?

**Cesar Arechaga:**

Lo que el turista desea ver, lo que el turista quiere, demanda de qué cosa quiere y ahí puede haber mucha diversidad como hablábamos hace un rato, hay gente que va a observar aves, hay gente que va por turismo sexual, hay gente que va por turismo médico, cultural, quieren la naturaleza, el turismo de aventura, turismo de deportes, creo que habría muchas clasificaciones distintas para estudiar la ciudad que se tiene como objetivo desarrollar y ver qué tipo de demanda podría satisfacer.

**Luis Gámez:**

Cuando comentas estos motivos porque el turista viaja a tal lugar. Hay motivos de visitas específicos. El primero de ellos es la recreación, luego del tipo filial, familiar, luego está la de negocios y el cuarto con el credo, con la fe. ¿Cómo crees que todos estos motivos de visitas repercuten un poco a la demanda turística?

**Cesar Arechaga:**

Repercuten tremendamente, pero sobre eso hay mucho trabajo de difusión y eso cambia no quiere decir que eso sea estático o sea igual para siempre. Por ejemplo, la demanda que tiene La Meca aumenta porque los musulmanes se reproducen mucho, ellos no creen mucho en el control de natalidad. Hay más musulmanes; por lo tanto, es más peregrinos. ¿Pero qué pasa en Santiago de Compostela? La peregrinación a Santiago de Compostela ha disminuido tremendamente porque España es cada vez menos católica, no sólo en España, el Mundo entero ahora ir a Compostela es como una cosa cultural, pero ya no tan religiosa como podía ser antes. Entonces, creo que eso de lo religioso también pasa allá por el filtro de la cultura y de pronto podría algo que no existía. Por ejemplo, las pampas de chilca, hay avistamientos ovnis, entonces se vuelve un nuevo centro de interés y hay gente que paga por ir Chilca, entonces es

una cosa que antes no existía, igualmente Fátima antes de la visión de la Virgen de Fátima, ¿quién iba a Fátima? o Lourdes ¿no? No estaban en el mapa y de pronto se volvieron lugares religiosos. Entonces, creo que pasa por el filtro de la cultura y no es estático, uno que es un proveedor turístico tiene que encargarse de mantener activo, el interés en aquello que estamos. Por ejemplo, la vez pasada salió que estaban discutiendo en la Catedral de Córdoba, por el flyer de la Catedral de Córdoba, te contaba una historia en el flyer, de cómo la mezquita había sido primero una iglesia católica, después fue una mezquita, después volvió a ser una iglesia católica y todo eso te explicaba muy bien el flyer, pero los estudios históricos y de arqueología no dicen que todo eso originalmente haya sido una iglesia católica sino más bien dicen que probablemente haya sido originalmente una mezquita, no haya nacido siendo en la iglesia católica; hay por ahí una ruina, pero esa ruina que se ha encontrado no corresponde a una iglesia católica. Entonces, una cosa es la realidad histórica y otra cosa es la realidad que yo te quiero contar para mantener el interés en el bien turístico, entonces sí creo que ahí hay mucha difusión, publicidad, administración, aparte también hay que mantenerlo, tenerlo bonito, limpio, cosas así; ahorita lo que está pasando en México, con la Virgen de Guadalupe con dos millones de visitantes al día por la fiesta de la Virgen, es bárbaro, entonces que el turista que hace después de salir del de la Iglesia, ahí hay muchas cosas que hacer, para la oferta que hay que dar.

**Luis Gámez:**

En un entorno como Iquitos no que está rodeado de vegetación y recursos naturales como los ríos. ¿Qué otro motivo de visita podrías añadir? No a lo que ella esta recreación familiar, negocios.

**Cesar Arechaga:**

Por ejemplo, podría haber visitas nocturnas, de repente se puede recorrer el Amazonas de noche, así como ahora hay campeonatos de tabla hawaiana nocturnos y el mar se ilumina en las noches. ¿De repente también se puede hacer lo mismo en Iquitos? Eso sería con fines totalmente recreativo porque ya no es para contemplar; para contemplar tiene que ser de día, que es donde puedes ver, a menos que sea de

algún estudioso botánico que te metes a la selva y te quedas a dormir ahí en una carpa para observar los animales que salen de noche, hay turismo de ese tipo también y claro, hay turistas que buscan eso pero hablando no es una gran mayoría, es un público muy específico y eso es otra detalle también, de repente tengo algo bonito en mi pueblo pero que le interesa a pocas personas, entonces podemos explotarlo pero la demanda tampoco no es muy alta, definitivamente hay cosas que van a llamar la atención de un público más general y otras que van a tener llamar la atención de un público más específico y ese público va a ser menor, justamente por ser específicos. Por ejemplo, hoy día está de moda Choquequirao, ¿pero ¿cuánta gente va a Choquequirao? No va mucha gente porque todavía no están los servicios listos, o porque no hay gente que quiere hacer el trabajo de caminar 23 días hasta llegar ahí, es muy bonito, pero a ver alguien de la tercera edad, no va a poder hacer ese turismo; entonces tienes el bien, pero el público va a ser menor, la demanda va a ser menor, aunque el bien sea maravilloso; y así cada cosa tiene que analizarse con sus pros y sus contras que puedan tener.

**Luis Gámez:**

Los siguientes tres constructos tienen que ver con perfil del visitante a nivel social, cultural y económico. ¿Cómo consideras que el manejo del perfil social, perfil cultural y el perfil económico aporta a la demanda turística?

**Cesar Arechaga:**

Creo que aportan en medida de la oferta turística que haya. Por ejemplo, si hablamos de un perfil cultural, si es que una ciudad como Venecia o Cuzco que están llenas de patrimonio, de monumentos; van a traer un turismo de perfil cultural, pero de repente esas ciudades no atraigan a un turista de perfil de negocios, de repente ese turista de negocios se siente más atraído por Nueva York o Lima, por capitales. Creo que hay que conocer el producto que uno tiene y en base al producto que uno tiene, dirigir los esfuerzos hacia un perfil específico. ¿Podría ser uno principal y uno secundario de repente? Pero si uno no tiene algún perfil, entonces tampoco tiene que sufrir. Por ejemplo, si yo tengo una ciudad como Puno y no hay un turismo empresarial o de

negocios, tampoco tengo por qué sufrir, porque contrario a ello, tengo uno que es religioso y tengo uno que es natural y cultural, entonces tengo otros; es difícil a veces que una sola ciudad pueda aspirar a tener todos los tipos de perfiles que podrían existir, no a no ser que sea, por ejemplo, Madrid o París, que son culturales, religiosos. Y al mismo tiempo son de negocios, sociales, pero son no son muchos los casos, son pocos.

**Luis Gámez:**

¿Qué otro que otro condicionante, digamos, de perfiles hablando del visitante, agregarías a este estudio?

**Cesar Arechaga:**

El educativo. Me parece que el perfil educativo, mucha gente viaja buscando educación: universidades, mejores colegios, institutos: maestrías, posgrados y doctorados. Tuve la oportunidad de dictar un diplomado por Chiclayo y cuando estábamos en las clases nos damos con la sorpresa de que en Chiclayo había chicos que venían de Piura o que viajaron desde Trujillo, chicos que llegaban desde Cajamarca, entonces eso podría ser otro.

**Luis Gámez:**

¿Cómo crees que la demanda turística repercute un poco al manejo de la densidad, urbana que existe en el territorio?, entendiendo que hay una concentración de actividades, un flujo de desplazamiento, hay motivos por el cual la gente viaja.

**Cesar Arechaga:**

La relación es fuerte y es estrecha. Pero es muy diversa también. Por ejemplo, tienes Trujillo, que tiene concentración de público especialmente para el mes de enero, que es la fiesta de la marinera, pero pasa el mes de enero y todo ese turismo se fue y la demografía vuelve a lo que siempre ha sido. Puno es lo mismo, la fiesta de la Candelaria se llena o Cuzco con el Inti Raymi; pero pasa esa fecha determinada del año y luego este todo volverá a su cauce normal, pero tienes otras ciudades como por

ejemplo en Cuzco también está Aguascalientes, que tiene una población original pequeñísima es la población-, ahí la demografía se cuentan por el número de turistas y es flotante, es una población que está de paso y no se queda en Aguascalientes más de uno o dos días tampoco y no pertenecen a la ciudad; sin embargo, están haciendo uso de los servicios, si se hiciera un censo sobre la población de Aguascalientes, me diría que en Aguascalientes hay 2000 o 3000 personas. Sin embargo, un día cualquiera en Aguascalientes voy a encontrar 5000 personas 6000, 7000 personas caminando por las calles, usando el transporte, usando las vías, los sistemas de salud y todo, entonces no hay una relación en la población nativa original del pueblo con la población flotante. Pero hay lugares como en Aguascalientes, donde la población flotante sobrepasada la población nativa, lo mismo sucede con Venecia. ¿Cuántas personas hay en Venecia diariamente? Son miles, pero llega la noche y esos miles ya no están; y quedan solamente los residentes tradicionales; entonces, ¿tú diseñas la ciudad para los residentes o tienes que considerar también a la población flotante que vas a tener? En casos como el de Venecia o Aguascalientes este es un problema real con el que la ciudad convive, mientras que hay otras ciudades donde esa población flotante es solamente estacionaria y no la vas a tener tanto en cuenta, así como hay otras ciudades donde esta población flotante es mucho menor y no la vas a percibir, así que te va a influenciar en la demografía.

**Luis Gámez:**

Hacías mención hace un momento sobre el tipo de población, en ese sentido te comento que esta investigación estudia los actores en la ciudad, el actor local, el actor visitante, el actor usuario, el actor de servicio ¿Cómo consideras que estos estos tipos de actores influyen en oferta y demanda turísticas?

**César Arechaga:**

Desde la eficiencia que cada uno pueda brindar. Por ejemplo, mira lo convulsionado que está ahora el Perú que turista va a querer venir. Necesitas que la policía está haciendo su trabajo de seguridad; ya hemos hablado de eso, y lo otro, tiene que ver con una actividad complementaria que dijimos los hoteles, restaurantes, son servicios

complementarios, a menos que sea un turismo gastronómico; si es así, el restaurante adquirirá este especial interés. De repente el hotel también puede adquirir intereses. Por ejemplo, en Alaska este hotel de hielo que hay un turista va especialmente para estar en ese lugar. Creo que, de acuerdo con su circunstancia, eso que en nuestra realidad nacional es más complementario; pero dadas las circunstancias podría adquirirlo un rol principal protagónico también. Hay que ver cómo se gestiona.

**Luis Gámez:**

Vamos a pasar a otra subcategoría de estudio, que tiene que ver con la infraestructura turística. ¿Para ti qué es la infraestructura turística?

**César Arechaga:**

Todo aquello que está al servicio del turista, que van a facilitar el objetivo del turista y es muy diverso, hablamos de los hoteles y los restaurantes, pero también están las vías, los guías de turismo, seguridad, salud, entre otros.

**Luis Gámez:**

Para términos de esta investigación se ha cualificado, en cuatro puntos que tiene que ver con el sistema de redes sanitarias, redes eléctricas, comunicaciones y transporte ¿Cómo repercute al sistema turístico urbano? ¿Cuál es tu perspectiva respecto a eso?

**César Arechaga:**

Claro, hay una reproducción. De todas maneras. Si estás haciendo un turismo de aventura fuera de la ciudad por su condición de aventura, vas a estar en medio de la naturaleza, del bosque; pero cuando tu aventura termina, lo que tú quieres llegar a un hotel y bañarte y tener una buena comida. Entonces sí hay una repercusión; en ese aspecto. Ahora, si estás dentro de la ciudad, igual. Creo que es inconcebible ahora estar dentro de una ciudad y no tienen esos servicios, si no los tiene a alguien más lo va a tener, así que te vas a donde estén.

**Luis Gámez:**

Bajo esa idea, me lleva a pensar en la relación que pueda ver con la accesibilidad urbana, ¿cómo crees que el buen manejo de infraestructura se involucra a la accesibilidad urbana?

**César Arechaga:**

Todo está conectado, es un bien exclusivamente especializado para el turista, no es algo que la ciudad debe tener, el que el turista puede usar. En todo caso, esto debe estar calculado en función también de la demanda del flujo de personas porque, por ejemplo, cuando hablamos de Aguascalientes, tú puedes calcular tu sistema de agua y desagüe alcantarillado para 1000 personas que son los residentes, pero si tienes sea 5000, 7000 personas diarias, no son residentes, pero ahí están; entonces tienes que calcular en función de ello; o sea, tu volumen de agua, tu volumen de consumo de agua no va a ser el de 1000 personas, va a ser el 7000. Entonces sí, o sea, eso está tremendamente vinculado.

**Luis Gámez:**

Respecto a la infraestructura turística, ¿cuál sería el mejor escenario que debería existir para el buen manejo del sistema turístico con relación a esta infraestructura?

**César Arechaga:**

Una oficina que lo maneje todo. Una cabeza. Puede ser en la región o los gobiernos regionales tiene un despacho para eso, también los gobiernos municipales tienen en una jerarquía menor, pero sí de todas maneras tiene que haber una Jefatura, una gerencia en la ciudad encargada en la supervisión, el control y manejo de toda la infraestructura, que tenga control de todo lo que es físico, inmuebles, servicios, como también a estos actores que son las empresas de turismo, los guías de turismo, los organismos sociales; sí que no hay una cabeza detrás de todo esto, cada quien mira por dónde quiere, por donde puede y responderá a la demanda en función de lo que pueden; pero no de manera organizada, sistematizada, entonces no hay garantía. Puede que un día te estafe un taxista o un guía de turismo, si no están reguladas por

una entidad o por una institución dónde tu tiene que presentar una queja o reclamo. Creo que todo funciona bien cuando hay una dirección encargada de todo el tema.

**Luis Gámez:**

Una de las subcategorías de estudio es la superestructura turística, para ello los constructos se han dividido en sector social, público y privado. ¿Cuál crees que es la responsabilidad de cada uno de estos sectores en el sistema turístico urbano?

**César Arechaga:**

En lo social, el compromiso que la gente tenga, de no dañar, de no malograr, ser amables, ser atentos con el turista. En cuanto al privado, la prestación es directa del servicio y la gestión del servicio. El estatal es el que debe velar por la conservación del hecho turístico y la conservación involucraría también la seguridad que se puede prestar, ahora ese ente estatal es el que puede organizar también a la comunidad, a la sociedad, llevar educación; para que se respete, se cuide aquello que tiene valor turístico. Creo que cada actor tiene su propio lugar, pero como dijimos antes, todos son parte de un sistema y si uno falla va a cargar de trabajo extra para los otros.

**Luis Gámez:**

Hablaba hace un momento del sector público y la responsabilidad que tienen en cuidar los hechos turísticos, en la relación que existe en la superestructura turística respecto a la morfología urbana, ¿Cómo crees que el sector público aporta respecto al casco urbano que se desarrolla en la ciudad?

**César Arechaga:**

Una cosa es lo que es y otra cosa es la que nos gustaría que fuera. Por ejemplo, lo que es, es que a veces el sector privado no ve con ojos culturales o el valor histórico que podría tener para algunos - que finalmente también es subjetivo - y reconocen más el valor material económico. En Lima, la residencial San Felipe está tan bien ubicada ahora ¿Cuánto costará el metro cuadrado ahí? Probablemente convenga mejor demoler todos los edificios y hacer unas torres tipo y salga más departamentos y sería

un negocio redondo. Sin embargo, no es lo que quiere, y sería un daño en terrible para la ciudad. Entonces, yo creo que dentro del sector privado, hay inversionistas de todo tipo, en todo caso, lo que nos interesaría a nosotros hablar sería lo del sector privado vinculado al turismo, yo creo que en el sector privado vinculado al turismo es más responsable, porque vive de lo que de lo que existe ahora, no necesariamente de lo que va a ver, se puede proyectar, claro, como por ejemplo ese terminal de cruceros que quieren hacer en Miraflores ahí el sector turismo va a salir muy beneficiado, pero todavía se discute mucho si será bueno o malo para la ciudad. Entonces yo creo igual, hay que armonizar. Si bien es cierto, eso beneficiará al turismo y los empresarios del turismo estarán muy felices, pero puede perjudicar mucho a la ciudad en otras cosas, entonces ahí tiene que haber un diálogo, ante los intereses de los privados y los intereses de la comunidad.

**Luis Gámez:**

Hablamos un poco de del tema privado y público y me recordó un poco también al tema del sector social. ¿cómo consideras que el manejo de este sector social puede beneficiar al sistema turístico en relación con la morfología urbana?

**César Arechaga:**

Creo que pasa por la educación y la cultura. Cuando hay educación se puede hacer, pero si no hay educación, difícil; porque no se va a entender qué es lo que se ha perdido. Entonces, si la comunidad reclama, pide que se reconstruya, que se restaure, tiene que haber entre ellos alguien que sepa comunicar la necesidad a los sectores públicos y privados para que ellos entiendan. No creo que eso pase necesariamente por quien grita más fuerte, o si el grito más fuerte es de una clase elitista o pobre, creo que pasa más por educación porque se puede hacer algo, pero si no se ha comprendido porque debe estar, porque se debe conservar, porque se debe preservar tarde o temprano volverá a perderse. Por ejemplo, como peruanos tenemos ya mucho más interiorizado el tema del respeto a nuestro patrimonio, antes se cuidaba muchísimo menos porque la gente no entendía, había muchos más gaaqueros, ahora eso hay, pero no es como como lo que había antes, porque no se entendía que nos

pertenecía, sería como un botín y se pintaban las huacas. Ahora creo que hay más respeto porque ha habido más educación durante estos años. Hemos aprendido que el Perú es un destino turístico importante y que debemos cuidar el patrimonio que tenemos en general. De hecho, siguen ocurriendo cosas terribles, como en Barrios Altos, las exigencias del comercio van destruyendo las casonas por dentro, van dejando fachada nada más, pero por dentro ellas son cualquier cosa, son galerías, depósitos o almacenes, es lo que hay, en todo caso, también hay educación, no solamente el que destruye, no solamente es el empresario millonario, sino también el pobre que quería sacar nada más por utilidad del terreno que tiene.

**Luis Gámez:**

Para la siguiente subcategoría de estudio que vienen a hacer los operadores turísticos, ¿Como crees que esta comunidad receptora repercute el manejo del sistema turístico urbano?

**César Arechaga:**

Deberían estar todos estén en armonía. Los intereses de la población con los intereses públicos y privados deberían estar en armonía y si están en armonía, entonces no habrá discusión, los bienes serán sostenibles en el tiempo y todos recibirán aquellos que esperan o la comunidad recibirá la identidad que de repente supone el bien turístico, los empresarios, el sector privado, recibirán las utilidades que esperan. Y el sector estatal estará cumpliendo con su deber de preservar y de supervisar lo que lo que pasa con los privados y con la sociedad, porque el estado es una suerte de intermediario, una suerte de piloto y si logra que los dos estén felices. ¿Adelante no?

**Luis Gámez:**

¿Cómo crees que los residentes, institutos, empresarios y turistas como operadores turísticos al espacio social de la ciudad a través de la percepción del espacio público, la apropiación del espacio público y las condiciones del espacio público?

**César Arechaga:**

Claro, hay una repercusión de todas maneras, la gente tiene una ilusión, la gente tiene algo que espera, una expectativa; de cómo debería ser algo para sentirse bien, cómodos, felices. En la medida en que el sector privado organiza sus actividades, sin perjuicio de eso, sino al contrario, más bien ayudando y fomentando, entonces estará bien, la comunidad logrará sus expectativas y estará en armonía con el sector privado, porque a veces vemos también que el sector privado de repente atropella un poco una zona, un área y que va en perjuicio de los vecinos y eso no va a ser bien aceptado y habrá problemas. A veces es al revés, también; hace poco a escuchamos que había un proyecto de ley para que las huacas puedan ser invadidas. Y se les dé títulos de propiedad a los invasores de las huacas. Entonces, eso va de abajo hacia arriba, es el pueblo, la comunidad, la sociedad la que quiere destruir su patrimonio, pero hay otras que quiere conservarlo y la que quiere conservarlo; en este caso, es la mayoría. Entonces, no solamente los actores son el estado, los privados y el social, sino que dentro de cada uno de ellos hay subconjuntos, hay subgrupos con su respectiva problemática.

**Luis Gámez:**

Quisiera que me des tu aporte respecto a la investigación ¿Cuál sería para ti un buen escenario para sacar adelante el sistema turístico urbano en Iquitos?

**César Arechaga:**

Habría que pasar por algo que comentamos hace un rato, que es una oficina de despacho, una gerencia encargada de eso, que no solamente trabaje empíricamente; a veces con la experiencia se dice: Hacemos esto o aquello porque hemos hecho en otros lugares y ha funcionado, o es por lo que estamos acostumbrados a hacer. En este caso, tendría que ser una gerencia que investigue. Una gerencia que lea, que se informe; hay nuevas cosas y tendencias y ya no se puede es este repetir cosas que tradicionalmente se han hecho cuando ya hay nueva información, que podría tener mejores resultados, y en este caso tenemos las centralidades; un diseño de un plan del sistema turístico basado en centralidades. ¿podría ser un gran aporte? No solamente si se diseña bien, sino que además se sostiene y se aplica de lo que se ha

diseñado con una oficina de respaldo que esté pendiente de la ejecución de cada una de las etapas del plan, creo que eso sería este fundamental conocer. Ahora las centralidades pueden no ser el único camino de repente, y existen uno o más caminos, lo importante es que uno diseñe algo que sea apropiado para la comunidad en la que está. Por ejemplo, hemos analizado ahora las centralidades urbanas y me parece magnífico si se aplicaran en Iquitos y le iría muy bien, pero a lo mejor no es lo único, a lo mejor hay que hacer algo más, porque este sistema de centralidades urbanas es general, pero tiene que aterrizar en la peculiaridad del sector, en este caso de Iquitos; de acuerdo con sus peculiaridades este sistema de centralidades tiene que ir adaptándose y tomando una forma particular, y esa forma particular podría descartar algunas partes y podría incluir algunas cosas que provengan de algunos otros conceptos o teorías. El asunto es tener una cosa muy particular, yo me imagino que un sistema turístico basado en centralidades urbanas no va a ser igual para Iquitos que para Chiclayo o para Puno; o sea, tienes costa, sierra y selva y cada uno va a tener sus propias exigencias; en ese sentido, es que el plan adquiere su propio carácter que creo que es lo principal y es lo que es lo que va un poco también en una lógica posmoderna, algo que nos enseña la posmodernidad es a mirar las realidades más de cerca, porque a veces miramos de fuera, diciendo: en el extranjero hicieron esto, hay que traerlo acá y lo hacemos igual y no funciona o es torpe o se empiezan a cometer una serie de errores con tal de implementar un proyecto o una teoría que pertenece a un contexto distinto. Acompañándonos con el pensamiento posmoderno, creo que debemos dejar de lado esa modernidad que nos decía, esta es una ley y la ley se aplica para todos y pensar más en la idea desde el pensamiento posmoderno, que nos dice acá hay una inspiración, acá hay un tema y ahora vamos a personalizarlo para las necesidades propias y particulares de este sector. Creo que eso es más saludable y es lo que viene dando mejores resultados.

**Luis Gámez:**

¿Qué crees tú que debería suceder para la ciudad de Iquitos en la que el turismo se desarrolla más afuera de la metrópoli que adentro?

**César Arechaga:**

Iquitos tiene valor histórico y seguramente algunos otros valores dentro de la ciudad, pero la selva es tan fuerte y está única, es tan especial que grita mucho más de lo que el centro histórico pueda decir. Entonces, no creo que haya que competir, tratar de quitarle valor a la selva y darle valor a lo urbano. Ni tampoco creo que un turista que va a conocer la selva no pueda disfrutar también de los valores urbanos. Entonces, lo que habría que hacer es diseñar planes de turismo donde se puedan integrar; por ejemplo, yo puedo hacer un City Tour de repente un día en la ciudad o dos días en la ciudad, se explora de lleno, antes de internarme en la selva; o de repente después de la selva, recorro la ciudad; o de repente voy a selva en las mañanas y en las tardes - noches recorro la ciudad. Creo que no hay que hacer que compitan, sino que de repente el turista puede tener la experiencia de las dos cosas y hay que complementar, hay que diseñar sistemas turísticos donde ambos sean complementados y ya está, creo que no es algo que sea tan difícil, me parece a mí, ya sucede en otros lugares, ¿no? Es hacer eso, habría que ver cómo aplicarlo.

**Luis Gámez:**

Quisiera que puedas dejarnos una reflexión final a aquellos que puedan leer este de documentos de investigación y estén interesados en esa búsqueda y exploración de nuevas teorías, ¿qué comentario tendrías para ellos?

**César Arechaga:**

Yo creo que deberíamos todos Leer más. Hay gente que se está dando el tiempo de investigar; por ejemplo, tú te estás dando el tiempo de hacer una investigación y una comparación; una teoría comparada con una realidad y tratar de descubrir si funciona o no funciona; creo que ese es el camino que deberíamos poner todos en práctica no antes de emprender un proyecto nuevo, hay que ver qué se ha dicho o que se está haciendo, tener la capacidad de crítica, reflexionar, de acuerdo a eso y después de eso, nutridos de todo, poder dar una opinión de cómo deberían ser las cosas, porque a veces lo que pasa generalmente es que decimos, esto debe ser así en este modo, pero no estamos respaldados por nada. Mandamos a diseñar, hacer tal o cual cosa,

pero no estamos respaldados realmente por nada, entonces creo que investigar y leer mucho antes de decir que o como se debería hacer.

**Luis Gámez:**

César muchas gracias por tus palabras. Bien hasta aquí la entrevista.

## **ENTREVISTA 03**

Trujillo, 14 de diciembre de 2022

Señor:

**Mgtr. Arq. Percy Huamán Vásquez**  
Arquitecto  
Lima-Perú

Presente

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede Trujillo, promoción 2022-II, requiero llevar a cabo el desarrollo de mis instrumentos metodológicos de investigación con los cuales se recogerá la información necesaria para concluirlo. En ese sentido, solicito su participación como experto en el tema de investigación denominado: **Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las Centralidades Urbanas en Iquitos Metropolitano, 2022**; a cargo del suscrito en calidad de tesista para optar el título de Maestro en Arquitectura, grado otorgado por la Universidad César Vallejo - sede Trujillo.

Agradezco de antemano su atención al presente y su participación en esta investigación a bien de contribuir en el conocimiento del tema de estudio.

Atentamente.



---

Luis Valentin Gámez Vásquez  
D.N.I: 76240155  
ORCID: 0000-0001-9964-1286  
Email: luisgv@ucvvirtual.edu.pe

## Formato de Suscripción de Experto

### IV. Datos Generales del Experto

- 4.1 Apellidos y Nombres : Huamán Vásquez, Percy  
4.2 DNI o CE : 09801118  
4.3 ORCID :  
4.4 Grado académico : Magíster en MBA con Especialidad en Dirección Avanzada de Proyectos  
4.5 Profesión : Arquitecto  
4.6 Institución donde labora: Legado - Lima 2019  
4.7 Cargo que desempeña : Especialista II  
4.8 Dirección : Lima, Perú  
4.9 Correo electrónico : perhuva@hotmail.com

### V. Datos de la Investigación

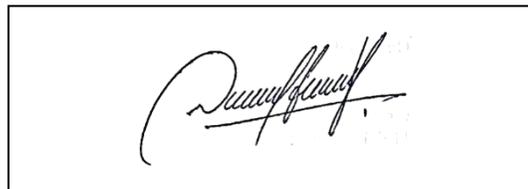
5.1 Título :  
Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos en el año 2022.

- 5.2 Autor : Luis Valentin Gámez Vásquez  
5.3 Programa de posgrado : Maestría en Arquitectura  
5.4 Institución : Universidad César Vallejo

### VI. Refrendo de aceptación

DNI : 45050117

FIRMA DEL EXPERTO :



## CONSENTIMIENTO INFORMADO DE PARTICIPANTE

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación de clara explicación del objeto de estudio, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por el arquitecto Luis Valentin Gámez Vásquez, de la Universidad Cesar Vallejo UCV sede Trujillo-Perú. La meta de esta investigación con enfoque cualitativo, de diseño fenomenológico es observar, interpretar y fundamentar el estudio del sistema turístico urbano en la metrópoli de Iquitos y las transformaciones cualitativas que pueden darse a partir de un enfoque de sistema de red urbano funcional en la ciudad como las centralidades urbanas.

Si usted accedió a participar en este estudio como lo ha expresado al diligenciar en el **Formato de suscripción del experto**, se le pedirá responder preguntas en una entrevista a profundidad (focalizada). Esto tomará aproximadamente una hora y treinta minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante esta sesión se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado, codificar la información identificando las categorías en variables y las subcategorías en componentes, que dimensionen y estructuren las variables de estudio.

La participación de este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial, ya que, no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas a la entrevista serán codificadas para determinar la hipótesis planteada del estudio.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómoda, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Por lo anterior,

Yo Percy Huamán Vásquez,

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por el arquitecto Luis Valentin Gámez Vásquez, he sido informado de la meta de este estudio, su enfoque y su diseño, se me indicó también que debo responder las preguntas (constructos) en una entrevista a profundidad, lo cual tomará aproximadamente una hora y treinta minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de este estudio y sus publicaciones académicas o científicas sin mi consentimiento, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido.

Para esto, puedo contactar al siguiente correo electrónico: [luisgv@ucvvirtual.edu.pe](mailto:luisgv@ucvvirtual.edu.pe)

<b>Nombre y Apellidos del Participante</b>	<b>Firma del Participante</b>	<b>DNI o CE</b>
Percy Huamán Vásquez		09801118

## ENTREVISTA A PROFUNDIDAD

<b>CATEGORÍA 1: Centralidades Urbanas</b>	
<b>SUBCATEGORÍA 1: Diversidad Funcional</b>	
<b>Constructos</b>	<b>ÍTEMS</b>
Suelo Industrial	1. ¿Cómo cree Ud. que el suelo industrial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?
Suelo Comercial	2. ¿Cómo cree Ud. que el suelo comercial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?
Suelo Recreacional	3. ¿Cómo cree Ud. que el suelo recreacional es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?
Suelo Educativo	4. ¿Cómo cree que el suelo educativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?
Suelo administrativo	5. ¿Cómo cree que el suelo administrativo es aprovechado en los usos de suelo de la diversidad urbana?
Actores locales	6. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores locales en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
Actores visitantes	7. ¿Cuál cree que es el aporte de los actores visitantes en el territorio bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
Actores - usuarios	8. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores-usuarios en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
Actores de servicio	9. ¿Cuál cree que es el aporte de la actores de servicio en la ciudad bajo el enfoque de las centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 2: Densidad Urbana</b>	
Actividad comercial	10. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad comercial repercute en el territorio?
Actividad educativa	11. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividad educativa repercute en el territorio?
Actividad de ocio	12. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades de ocio repercute en el territorio?
Actividad logística	13. ¿Cómo cree Ud. que la concentración de actividades logísticas repercute en el territorio?
Flujos de personas	14. ¿Cómo consideras que el flujo de personas aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?
Flujos vehiculares	15. ¿Cómo consideras que el flujo vehicular aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?
Flujos fluviales	16. ¿Cómo consideras que el flujo fluvial aporta al desplazamiento en el estudio de las centralidades urbanas?
Ocio	17. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo ocio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?
Compras	18. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo compras aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?

Estudio	19. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo estudio aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?
Trabajo	20. ¿Cómo consideras que el tener motivos de viaje de tipo trabajo aporte a la densidad urbana el estudio de las centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 3: Accesibilidad Urbana</b>	
Vías Expresas	21. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías expresas para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Vías Arteriales	22. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con vías arteriales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Vías Colectoras	23. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías colectoras para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Vías Locales	24. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener vías locales para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Transporte Fluvial	25. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de tener transportes de tipo fluvial para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
Transporte Terrestre	26. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de los transportes de tipo terrestre para lograr la accesibilidad urbana dentro del enfoque de centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 4: Morfología Urbana</b>	
Casco urbano de valor histórico	27. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano de valor histórico dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?
Casco urbano popularizado	28. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano popularizado por la población dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?
Casco urbano con representación vernácula	29. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con un casco urbano con características vernaculares dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades urbanas?
Centro Histórico	30. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros históricos en el estudio de las centralidades urbanas?
Centros-corredores	31. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con centros-corredores en el estudio de las centralidades urbanas?
Grandes Centros comerciales	32. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte de contar con grandes centros comerciales en el estudio de las centralidades urbanas?
<b>SUBCATEGORÍA 5: Espacio Social</b>	
Percepción del espacio público	33. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es la experiencia urbana que debería tener el usuario en la ciudad?

Apropiación del espacio público	34. Bajo el estudio de centralidades ¿Cuál considera Ud. que es el aporte a la ciudad en la apropiación del espacio público en la ciudad?
Condiciones del espacio público	35. Bajo el estudio de centralidades ¿Qué condiciones debería aportar el espacio público a la ciudad?

## **CATEGORÍA 2: Sistema Turístico Urbano**

### **SUBCATEGORÍA 1: Oferta turística**

<b>Constructos</b>	<b>ÍTEMS</b>
Sitios Naturales	1. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los sitios naturales en la ciudad aportan a la oferta turística?
Bienes con valor cultural	2. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los bienes con valor cultural en la ciudad aportan a la oferta turística?
Manifestaciones culturales históricas	3. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las manifestaciones culturales históricas (museos) en la ciudad aportan a la oferta turística?
Folklore Popular	4. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el folklore popular en la ciudad aporta a la oferta turística?
Acontecimientos programados	5. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los los acontecimientos programados (eventos) en la ciudad aportan a la oferta turística?
Alojamiento	6. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el alojamiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Comercio	7. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el comercio en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Esparcimiento	8. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el el ocio y esparcimiento en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Transporte	9. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el transporte en la ciudad aporta a las plantas turísticas?
Servicios Administrativos	10. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que los servicios adminsitrativos en la ciudad aportan a las plantas turísticas?

### **SUBCATEGORÍA 2: Demanda Turística**

Motivo de visitas: Recreación	11. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de recreación en la ciudad aportan a la demanda turística?
Motivo de visitas: Filial	12. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivos familiares en la ciudad aportan a la demanda turística?
Motivo de visitas: Negocios	13. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de negocios en la ciudad aportan a la demanda turística?
Motivo de visitas: Credo	14. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que las visitas con motivo de creencias y fe en la ciudad aportan a la demanda turística?

Perfil social	15. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil social del visitante aporta a la demanda turística?
Perfil económico	16. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil económico del visitante aporta a la demanda turística?
Perfil cultural	17. Bajo tu experiencia ¿Cómo crees que el perfil cultural del visitante aporta a la demanda turística?
<b>SUBCATEGORÍA 3: Infraestructura turística</b>	
Red eléctrica	18. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red eléctrica para la infraestructura turística de las ciudades?
Combustible	19. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de combustibles (gas) para la infraestructura turística de las ciudades?
Agua	20. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de agua para la infraestructura turística de las ciudades?
Desagüe	21. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de desagüe para la infraestructura turística de las ciudades?
Alcantarillado	22. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de red de alcantarillado para la infraestructura turística de las ciudades?
Residuos sólidos	23. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de gestión de residuos sólidos para la infraestructura turística de las ciudades?
Internet	24. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de internet para la infraestructura turística de las ciudades?
Telefonía	25. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de telefonía para la infraestructura turística de las ciudades?
Terminales terrestres	26. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de terminales terrestres para la infraestructura turística de las ciudades?
Puertos fluviales	27. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen servicio de puertos fluviales para la infraestructura turística de las ciudades?
Aeropuerto	28. Bajo tu experiencia ¿Cómo influye contar con un buen aeropuerto para la infraestructura turística de las ciudades?
<b>SUBCATEGORÍA 4: Superestructura turística</b>	
Sector social	29. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector social en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?
Sector público	30. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector público en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?
Sector privado	31. ¿Cuál considera Ud. que es el aporte del sector privado en la responsabilidad organizacional del sistema turístico?
<b>SUBCATEGORÍA 5: Operadores Turísticos</b>	
Residentes	32. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los residentes como operadores turísticos en la ciudad?
Instituciones	33. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan las instituciones como operadores turísticos en la ciudad?
Empresarios	34. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los empresarios como operadores turísticos en la ciudad?
Turistas	35. Bajo tu experiencia, ¿Cómo aportan los turistas como operadores en la ciudad?

## **ENTREVISTA A PROFUNDIDAD - 202212\_PHV**

### **Luis Gámez:**

Buenas noches con todos los que puedan escuchar esta entrevista, me presento, soy el arquitecto Luis Gámez Vásquez, tesista del programa de maestría de arquitectura de la Universidad César Vallejo de Trujillo. En esta oportunidad tengo el agrado de poder desarrollar esta entrevista a profundidad de mi título de investigación “Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de las centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos en el año 2022”. Para esto, me acompaña el arquitecto Percy Huamán, con la cual lo invito a que pueda presentarse.

### **Percy Huamán:**

Buenas noches, Luis. Un gusto con participar y apoyarte en esto. Como bien sabes, soy el arquitecto Percy Huamán, tengo más de 19 años de experiencia, egresado de la Universidad Nacional Federico Villarreal, llevé una maestría MBA con especialidad en Project Manager, he trabajado más de 15 años en el Estado y ahora también, ejerzo como docente de pregrado. A tu servicio, dime qué preguntas tengo que responder para apoyarte, para poder conversar y a medida que pueda ayudarte mis comentarios y opiniones.

### **Luis Gámez:**

Muchas gracias, antes de iniciar la entrevista quisiera que me puedas dar tu conformidad de la grabación que se está realizando para poder digitalizarlo y presentarlo en la investigación.

### **Percy Huamán:**

Si, conforme, doy mi consentimiento.

### **Luis Gámez:**

Bien, gracias. Te voy a explicar la metodología de la entrevista: consiste en poder desarrollar los ítems de los constructos investigados a partir de las cuales vamos a tomar en cuenta tu opinión, y se procesará los datos en la cual comparará tus opiniones

con respecto a la del otro participante. Para esto vamos a iniciar con la categoría número 1: Centralidades urbanas. Quisiera que me comenten, ¿Qué entiende por centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Nosotros como arquitectos entendemos que una ciudad es un ente vivo, todos los días crece y cambia. Generalmente la perspectiva o el sentir de la ciudad es único, cada uno percibe su ciudad o lo hace suyo donde vive y lo conoce. Uno puede decir “yo vivo cerca al parque o de la iglesia a dos cuadras está mi casa”, y genera sus propias escenas, hitos de su barrio. Entonces yo pensaría que en las centralidades urbanas hay dos: una macro, de una ciudad grande, donde generalmente atribuimos al centro urbano que es donde está el centro financiero, el centro comercial donde se agrupan muchas personas, a eso llamamos centro; periferia, donde están las industrias, los terminales de terrestres o el aeropuerto. Entonces generalmente para nosotros como arquitectos, centralidades urbanas es el centro de la ciudad donde se congregue, se aglomeran la mayor cantidad de la población en un lugar. Puede ser una plaza, plaza principal, un centro comercial, una iglesia o un espacio histórico urbano.

**Luis Gámez:**

Para poder adentrarnos un poco al análisis de las centralidades, se ha estudiado subcategorías de estudio que son lo que integra la centralidad, dentro de las cuales se tiene como primera subcategoría a la diversidad funcional. Un poco del entendimiento de esto, es cuando hablamos los diversos roles que cumple el territorio a partir de las actividades que se realizan, sean por los usuarios o por el tipo de servicio que se da en la ciudad; en ese sentido, ¿qué entenderías por diversidad funcional?

**Percy Huamán:**

Su mismo término lo dice diversas funciones, llámese que sea una funcionalidad específica, general o multifuncional. Diversas funciones son diversas actividades que se desarrollan en alguna ciudad, dentro del término de la ciudad, del urbanismo.

**Luis Gámez:**

Bien. Para los constructos, en esta oportunidad estudiando un poco Iquitos, tenemos ítems en la cual empezamos a armar un poco el esquema del territorio; y como primer constructo, para el primer ítem se tiene siguiente pregunta: ¿cómo cree usted que el suelo industrial es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas en el territorio al momento de hacer ciudad?

**Percy Huamán:**

Generalmente creo que el tema del suelo industrial no es aprovechado en el centro, como dije al principio, las industrias están en la periferia de la ciudad, son zonas aisladas, no son muy céntricas y eso no es parte del centro de la ciudad. Yo percibo a la ciudad en 3 grupos grandes: la zona industrial, la zona dormitorio y la zona comercial (zona viva). Las zonas industriales es donde la mayoría va y se dedica a trabajar; la zona comercial (financiera), un ejemplo, te voy a poner Lima, está San Isidro, Miraflores, San Borja; pero la zona dormitorio es generalmente fuera de eso, a un lado y al otro lado en la zona industrial, separado. Entonces se mueven en esos 3 puntos creo yo la ciudad, y eso se da cuenta uno cuando en la mañana sale y ve cómo se mueven los flujos, la gente sale de la zona dormitorio y se distribuye a la zona comercial o se puede ir a la zona industrial. Entonces, dentro de este marco, lamentablemente el suelo en la zona industrial no es muy aprovechado para el centralismo urbano. Generalmente lo aislamos en la periferia, porque la industria necesita una zona aislada por el ruido, por los contaminantes que pueden producir; hay industrias pesadas y livianas, las pesadas pueden producir una serie de gas, de aguas residuales distintas.

**Luis Gámez:**

En ese sentido, con el segundo constructo, entrado a conversar sobre el suelo comercial, en este caso ¿cómo crees que el suelo comercial ahora es aprovechado en el sistema de centralidades?

**Percy Huamán:**

Muy bien, lo que pasa es que el aprovechamiento de estos suelos se llega a medir por el valor del suelo y yo creo que el valor del metro cuadrado de una zona comercial es mucho más caro que una zona industrial y que una zona dormitorio, es muy utilizado el suelo comercial. Y esto tienen factores o elementos que ayudan a que se valore más: accesibilidad, flujos, cercanías, direccionalidad. Uno va a comprar cuando viene del trabajo a la casa y en el camino está la zona comercial, se baja y compra, entonces se genera una actividad. Creo que estos elementos ayudan a que sea más valorizado el suelo o una zona comercial, es muy aprovechado y es centralizado; por eso el valor es alto y yo creo que el factor importante es el costo del suelo.

**Luis Gámez:**

Muchas gracias. Con respecto al tercer constructo, en este caso, ¿cómo crees que el suelo recreacional es aprovechado en el sistema de centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Es aprovechado porque se convierte en un atractor adicional a las zonas céntricas. Generalmente nuestra ciudad hay que verla como nuestra casa, en la cual vivimos en ella y debemos de cuidarla; también nosotros en nuestra casa tenemos un lugar donde descansar, un jardincito, una banquita para estar descansando. El centro de la ciudad si influye en el centralismo y tú puedes encontrar un parque, un lugar o una zona recreativa recreacional que puedan distraerte y descansar un momento, es importante y parte que debe ser considerado.

**Luis Gámez:**

Hace un momento hablabas sobre el tema de la ciudad dormitorio, un poco contando esto ¿cómo crees que el suelo educativo es aprovechado dentro de los usos de suelos de la diversidad urbana para las centralidades?

**Percy Huamán:**

Si es necesario, la norma educativa para poder hacer un proyecto tipo jardín primario si te exige que sea un radio de 5 a 10 manzanas. Ahora para que sea aprovechado un centro educativo en una zona comercial, realmente no lo veo compatible porque las centralidades son atractores o nodos ruidosos. Imagínate en esta campaña navideña: con centros comerciales y al costado un colegio, por ejemplo; los cláxones, el sonido de la bulla de los carros y el de la gente, es complicado; entonces no es compatible la educación con las centralidades urbanas, bajo el rol comercial.

**Luis Gámez:**

Bien, con respecto al suelo administrativo, ¿cómo crees que se aprovecha en cuanto a las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Sí es compatible, va muy bien en los espacios. En otros países, por ejemplo, Nueva York que es una ciudad multicultural a nivel internacional, ciudad capital mundial; se tiene, por ejemplo, el flujo del tren que te deja debajo de una plaza, y debajo de esa plaza hay un centro comercial - un centralismo total - y desde esa estación de tren, bajas al centro comercial - si quieres compras algo – luego llegas a nivel de la calle y te recibe un gran parque o una gran plaza, para seguir subiendo a una cuadra y llegas a tus oficinas. O sea, quiere decir que la estación de tren te deja en el edificio donde trabajas y ese edificio tiene una plaza y sus oficinas también, es un centralismo compatible. Facilita el usuario.

**Luis Gámez:**

Logra la integración, digamos, dentro de las actividades en los ciudadanos.

**Percy Huamán:**

Por supuesto, esa es la tendencia, ¿no? Que no resultó con la vivienda, como el caso de Marsella con el proyecto de Le Corbusier, que hicieron las torres de viviendas y de ahí el centro comercial es uno de los pisos. Ahorita no ha resultado porque nosotros

necesitamos salir, no podemos quedarnos encerrados, aunque tenga ahí mismo el centro comercial, el colegio, un taller, sí o sí necesitamos salir, esa es la actividad por naturaleza del ser humano; entonces no resultó, y por eso que sigue resultando tema del centralismo, del desplazarse y la seguridad del dormitorio, donde uno va y se va a distraer, ver otras cosas y regresa. Quizás esa actividad es importante considerarlo para las centralidades en la ciudad.

**Luis Gámez:**

Bien. A tu criterio, ¿qué aporte crees que el uso de suelo otorga a las centralidades?

**Percy Huamán:**

Yo creo que ordenar la ciudad y para ello como arquitectos, siempre una ciudad debe tener un plan maestro, un plan metropolitano como tenemos en Lima, cada ciudad debe tener un plan a futuro crecimiento ordenada, disciplinada; con unas buenas vías principales, proyectándose al crecimiento futuro de las ciudades, que va a haber quizás más adelante. Por ejemplo: trenes, no nos proyectamos nosotros en Lima, pero ya vamos a tener más trenes que lo que pensamos, y necesario, cambiando y pensando en no solamente en vehículos también las patinetas, bicicletas; eso es un flujo que va creciendo la ciudad y ordenando la ciudad del cómo se mueve, cómo se vive o por donde tiende a crecer, como lo mencionas en el tema de centralidades, que ayuda mucho a ordenar la ciudad, identificar estas centralidades comienza a ordenar y ponerlas donde debe ser, que sean compatibles unas con otras. Muy importante, me parece muy bien.

**Luis Gámez:**

Ok muchas gracias por tus comentarios. Vamos a pasar al siguiente constructo que tiene que ver con los actores. Cuando se hablan de actores locales, básicamente son la gente que reside no y está viviendo cotidianamente en la ciudad, ¿cuál crees que es el aporte de los actores locales en la ciudad, bajo el enfoque de las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Bueno. Un aporte importante, es el de cuidar la ciudad, quererla; actos sencillos pero elementales como no tirar cosas en la calle, no destruir las bancas, en fin; hay que cuidarlo. Creo que el aporte del ciudadano es respetar y cuidarla, Por ejemplo, si yo tengo un local o tengo una tienda en el centro comercial o puede ser mi vivienda, puede ser mi estacionamiento, mi jardín, respetar lo que es propiedad privada y pública y cuidarlas ambas, entonces cuando hay un tema de respeto y de orden en ello es magnífico, cuidar nuestra ciudad porque es donde vivimos, es nuestra "casa". Más tiempo estamos afuera que adentro de la casa.

**Luis Gámez:**

Ok en ese panorama muy aparte de los actores locales, también existen los actores visitantes que son aquellos que por diversos motivos puede trasladarse específicamente para ciertas actividades a otros lados. ¿Cuál crees que es el aporte de los actores visitantes en el territorio bajo el enfoque de las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Yo creo que el visitante aportaría propiamente desde el momento que llegó a la ciudad, está dejando algunos recursos económicos, que es valorado a precios. Por ejemplo, España, Europa vive de ello. Ambos, tanto el residente como el visitante si los dos cuidan y respetan las normas que existen en la ciudad se llevan muy bien y éste ayuda a que la ciudad crezca ordenada, limpia como buenos valores urbanos con valores humanos.

**Luis Gámez:**

En otras palabras, podría decirse, ¿las buenas prácticas también?

**Percy Huamán:**

Claro, las buenas prácticas, que el vehículo ceda el paso, el ceder el paso a las bicicletas, el cuidar los árboles, plantas, el saber dónde sentarse, la basura, el tachero

esos valores urbanos en ambos, tanto el visitante como el residente es muy importante para que la ciudad crezca y sea valorada.

**Luis Gámez:**

Ok, muchas gracias. Hay un tercer tipo de actor, que tiene que ver con el actor usuario - es el nombre que se le ha denominado-; es aquel que como público objetivo nace a partir del posicionamiento de un equipamiento urbano, por ejemplo: cuando se construye una escuela, por naturaleza trae consigo un público escolar, dentro del grado inicial, primaria, secundaria o universitario, que es oriundo de la concepción de este equipamiento urbano dentro de la ciudad. En ese sentido ¿Qué aporte tienen para las dinámicas del territorio en las centralidades urbanas? ¿Cuál crees tú que es ese aporte de esta población que nacen a partir de posicionar un equipamiento urbano?

**Percy Huamán:**

Habría dos aspectos: Primero, es que - pusiste muy bien el ejemplo de un colegio todos los actores involucrados del colegio, puede ser profesor, alumnos, director, administrativo - esperan que tengan el espacio formal o concebido para ellos, por ejemplo, si es un colegio tiene que tener su plazuela, su zona de recepción, su fachada, ingreso peatonal, ingreso vehicular y ese espacio que nosotros como arquitectos brindamos en la ciudad; para que éste sea usado por los locales y específicamente por actores que van a ir a usar este colegio, tengan facilidades de brindarle su buen equipamiento. Por otro lado, si tú le ofreces una buena infraestructura con buenos espacios urbanos, lo van a querer y lo hacen suyo, entonces al hacer lo suyo dice, yo soy de ese colegio. Ese colegio es la gran unidad escolar de Iquitos o de Lima o de La Victoria, y se sienten orgullosos y lo hacen suyo. Entonces esos dos elementos son muy importantes. Uno, lo que la ciudad con nosotros los urbanistas o el estado le ofrece a este tipo de población y otro lo que tú le ofreces a los actores lo van a valorar sea pequeño, pero bien hecho; lo valora y ahí es importante que cuando le ofrecemos una buena infraestructura el cariño que van a tomar estos actores va a ser propio, van a sentirse como propios, hasta ellos mismos se ponen la camiseta, lo pintan, arreglan,

modifica o lo mejora por qué lo hacen suyo y se orgullecen de ellos. Ese es el objetivo. A eso hay que llegar.

**Luis Gámez:**

¿Qué otro equipamiento urbano crees tú que generan este tipo de actores usuarios?

**Percy Huamán:**

Sí, uno es el que vive en su zona o barrio local se enorgullece mucho de su iglesia, se enorgullece mucho de sus parques, se enorgullece mucho de su Boulevard o tiendas, su bodeguita, o su minimarket, creo que es importante para que se valore estos espacios, y lo más importante también es que algunos aprecian mucho la plaza, el parque lo hacen suyo es su plaza, es su parque es su colegio, hasta la iglesia o parroquia, centro comunal, centro Cultural o una biblioteca, espacios públicos, Un poco te iba a comentar sobre una comisaría, por ejemplo el ciudadano dice: vivo cerca de la comisaría a dos cuadras y es más seguro en mi casa. También ¿no? un poco indirectamente se sienten seguro. Yo creo que sí lo identifican, lo hacen suyo por la cercanía, por la utilidad que se les brinda a ellos en su localidad inmediata.

**Luis Gámez:**

Ok acabas de hablar de las comisarías, casualmente, el siguiente ítem va un poco a los actores de servicios, que son aquellos que están bajo el dominio gubernamental, digamos, no, por ejemplo, comisarías, bomberos, quizás; que tienen esa labor de estar al servicio de la comunidad. ¿Cuál crees tú que es el aporte de este tipo de actores bajo el enfoque de centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Es muy importante, en toda ciudad tiene que haber a un radio de acción de estos servicios como los bomberos, comisarías, serenazgos; ahora que se he puesto como la normalidad, antes no teníamos serenazgo, entonces la municipalidad se ha reforzado en ello. Es importante que la ciudad cuente con estos equipamientos. Es muy importante.

**Luis Gámez:**

Bien, con la siguiente subcategoría que tiene que ver con la densidad urbana. ¿qué es para ti la densidad urbana?

**Percy Huamán:**

La densidad urbana nos ayuda como nosotros arquitectos saber que la población no esté hacinada en una zona local, un distrito, una ciudad; y que esté equitativamente porque si no se convertiría en un caos, un desorden y el hacinamiento trae por consecuencia contaminación, peligro y riesgo y colapsan los servicios. En la India el hacinamiento colapsa y trae muchos roedores con los servicios de agua, desagüe, la gente ya no tiene espacio, ocupan las veredas ocupar las calles y no circulan nada, entonces se convierte en un caos y una bomba de tiempo que al final puede explotar, por lo que a nosotros las normas nos exigen el tema de la densidad poblacional. Actualmente estamos en problemas con el tema de densidad por los servicios de agua y desagüe. Por ejemplo: en el sur de Lima, si se quiere un edificio multifamiliar hay que tener en cuenta que tubería de desagüe ha colapsado, lo normal es que debe estar un 50 o 60% ocupado y el 40% libre. Estamos en un 80% de ocupado en la tubería de desagüe y Sedapal no te quiere dar licencia para agua y desagüe. ¿Qué tenemos que hacer? Biodigestores. La necesidad de la población ya no crece horizontal sino vertical, y aun así aumenta la densidad. Entonces, es muy importante controlar ello, es muy importante porque trae sus efectos rebote el tema del sobreuso de los servicios.

**Luis Gámez:**

Bien con respecto al siguiente ítem y un poco hablando de lo específico, de las actividades en la densidad urbana, tenemos primer punto la actividad comercial. ¿Cómo crees que la concentración de actividades comerciales repercute en el territorio?

**Percy Huamán:**

Creo que para todas las actividades la densidad debe ser controlada. Sobre todo, en las centralidades de la ciudad, porque te puede traer exceso de población y puede

producirse un hacinamiento en una zona comercial, en una zona industrial es muy peligroso. El hacinamiento conlleva al colapso de una buena evacuación, si están hacinados en una zona céntrica comercialmente, al momento de que ocurra un siniestro se complica. Entonces es muy delicado el tema del hacinamiento en las zonas céntricas comerciales.

**Luis Gámez:**

Bien con respecto al siguiente ítem: la actividad educativa. Del mismo modo, cuando un poco veíamos el uso de suelo educativo, ahora estamos viendo las actividades. ¿Cómo crees que la concentración de actividad educativa repercute en la ciudad?

**Percy Huamán:**

Igual, no solamente el tema de hacinamiento o exceso de densidades repercutan negativamente en una actividad comercial en la ciudad. Por un lado, porque la ciudad sea afectada por el colapso de los servicios, las vías, el caos vehicular, el uso excesivo del agua, el desagüe colapsa, porque hay una fuerte demanda. Por otro lado, es la propia seguridad de los usuarios que están acudiendo. Si la densidad en este caso es mala, si hay una sobrepoblación y no funciona la densidad, esta misma población puede ser emboscada porque al final ocurre un incidente y no van a poder escapar debido a que todo va a estar pues hacinado. Eso si es que hay una densidad alta. Entonces, es importante controlar ello y cuando la densidad sea controlada medianamente según las normas, reglamentos vamos a seguir este con una ciudad ordenada y dentro de las normas.

**Luis Gámez:**

Bien, con respecto a la actividad de ocio, ¿cómo crees que repercute en el territorio?

**Percy Huamán:**

Cuando me comentas acerca de lo ocio, inmediatamente pienso en la idea de un parque, un local público privado, una feria, una alameda, algo así. Generalmente vemos y decimos. Si el negocio tiene éxito, ¿se llena no? Entonces, al llenarse es

bueno para uno porque vas a tener más venta, pero para el mismo espacio que le estamos dando, no consideramos ese ese flujo de gente o esa densidad que nosotros como arquitecto calculamos, si no respetamos ese aforo lleva pues al colapso y a veces llega a ensuciar la ciudad. A veces aparece llena de desechos, basura, entre otros. Una zona comercial para nosotros los arquitectos hay que saberla medir y tener un aforo, ser un poco estrictos, pero para el inversionista la densidad comercialmente le conviene tener más gente en un espacio porque es su negocio y recupera más. Hay un debate que permanentemente nosotros como arquitectos luchamos; por ejemplo, tu aforo es para 100 y el inversionista quiere estar en una zona comercial con su densidad para 200 porque ganan más. Entonces esa falta de equilibrio es una lucha constante entre el arquitecto y el capital, el usuario. Se hace un edificio donde se te dice aquí máximo 5 pisos y el copropietario dice no construyan 10 pisos o, aunque sea un departamento más ganando 100 000 dólares más, pero eso implica no cumplir con las normas, debe tener ascensor, tiene que haber más estacionamientos; esa densidad para el comerciante tenemos que saberla manejar, es importante en una ciudad.

**Luis Gámez:**

Cuando se planifican las ciudades, siempre se piensa - como decías - donde se puede ubicar mejor tal uso, a medida que la ciudad se expanden empiezan a tener actividades de tipo industrial logístico, conglomerados de industrias para el desarrollo económico. En ese sentido hay espacios dentro de la ciudad que generan concentración de tipo logístico y que, de alguna manera de aportar el territorio, ¿Cómo crees que el aporte de esta concentración de actividades de tipo logístico en las ciudades?

**Percy Huamán:**

Creo que estas actividades repercutirían si es que están bien ubicadas. Sí está en un lugar que tenga todas las facilidades, tanto de flujos como de espacios, porque estas zonas logísticas requieren de un gran flujo, de gran cantidad de estacionamientos, espacios grandes y si están en un lugar de la ciudad que tenga estos espacios adecuados si es importante. Caso contrario, si aparece de un momento a otro dentro

de una zona céntrica, invadiendo, destruyendo o alterando la zona, afectaría mucho. Para esto se toma en cuenta la zonificación, de estos centros logísticos.

**Luis Gámez:**

Cuando se piensa en estos grandes nodos de concentración, éstos se conectados a través de flujos. ¿Cómo consideras que el flujo de personas aporta el desplazamiento al momento de estudiar las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Vamos a esta escala el flujo peatonal. Es para mí el mejor. Es el más bello. El flujo peatonal se da cuando generalmente hay una gran alameda o un bulevar y que además se presta para que el usuario local viva en ella, y le da vida tanto los usuarios como el mismo espacio el uso que se le da, porque si es un buen espacio, te lleva de un lugar a otro, tiene un inicio, un remate o un sentido de ir, después regresar; aporta muchísimo los flujos peatonales. Los flujos peatonales al momento de plantearse en una ciudad son la integración de nodos importantes que ayudarían al turismo y al visitante externo que llega y recorre esos espacios, ayudándole a valorar y a conocer la ciudad; o dar un espacio de respiro o de relajación para el mismo usuario, tantos visitantes como el residente. Es importantísimo, creo que toda la ciudad debe tener y valorar estos flujos peatonales, que es lo primordial y que integra los nodos como plazas, iglesias, locales comerciales.

**Luis Gámez:**

Al igual que las personas, también existe el vehículo en la ciudad. ¿Cómo consideras que el flujo vehicular aporta al desplazamiento al recorrido al momento de estudiar el sistema de centralidades urbanas en la ciudad?

**Percy Huamán:**

Creo que el flujo vehicular es una necesidad. Nace por la necesidad de trasladarse de un punto a otro punto dentro de una ciudad y no es un tema como el peatonal en la cual uno ve ese espacio donde aprecias, descansas, puedes buscar una zona de

sombra o un espacio abierto; pero cuando es vehicular simplemente es una necesidad que ordena la ciudad para que uno pueda trasladarse de un punto a otro punto en el menor tiempo posible, sin perjudicar al que está en el entorno inmediato, y así la ciudad se mueve, simplemente es así, una necesidad. Estos flujos deberían tener bien claro sus paraderos o sus zonas de ruta y la suficiente infraestructura para ello, porque si no tenemos eso ocurre un caos que desordena de ciudad, tanto en el sistema vial como transporte, sabemos qué se debe contar con buenas vías con muy buenas alamedas, buenos puentes peatonales, buenos flujos peatonales, buenos, paraderos. Por ejemplo, en Europa tienen unos lindísimos paraderos, con reloj, con pantalla, ¿Por qué no acá? Sí se puede dar y se ordenan por la ciudad. Por otro lado, el transporte, vehículos que no contaminen la ciudad, ahora que estamos en el tema ecológico estamos cambiando poco a poco de gasolina eléctrico y yo creo que en unos 10 años estaremos la mayoría en el mundo usando carros eléctricos, entonces va a bajar muchísimo la contaminación, eso es bueno y necesario. En suma, el vehículo es necesario ordena la ciudad.

**Luis Gámez:**

Dentro de lo que es el desplazamiento de la ciudad, no solamente existe aquel que está dentro del uso terrestre, sino también el de la parte fluvial, ya que estamos hablando de un escenario específico. En ese sentido va la siguiente pregunta: ¿Cómo consideras que el flujo fluvial aporta a estos desplazamientos?

**Percy Huamán:**

El río para nosotros, para el arquitecto y para algunos que no han tenido un río, es un escenario precioso que se tiene que aprovechar. No todas las ciudades tienen un río. Y más aún, un río grande, conocido mundialmente. Lima, pues qué pena que le dimos la espalda a los ríos Chillón, Rímac y Lurín. Cuando tuve la oportunidad de estar en Guayaquil, pensé que era el océano y era en río Guayas, con una alameda que tenía como 40 o 50 cuadras. El Malecón 2000 de Guayaquil fui a verlo con el arquitecto Tito Fernández Dávila, que era un profesor mío y le dieron el valor, no solamente la cara, sino que le han valorizado y lo han puesto turísticamente y yo creo que es importante

revalorar y valorar, teniendo la oportunidad de esa ventana de la ciudad. Kevin Lynch lo llama como la senda, y el borde de la ciudad. Y si tenemos ese recurso en la ciudad, que mejor momento de valorarlo y darle un inicio y un final, un buen curso y con él equipamientos en cada uno de ese entorno para que a lo largo de se dé un gran bulevar, un gran mirador, una gran bahía. Es una buena oportunidad para revalorar, ese era el gran recurso, además de cuidarlo; o sea, el usuario local no lo debe contaminar, debe cuidarlo; porque no todos como te digo, tenemos un río y es el atractor principal también, parte de la naturaleza de ir a visitar y conocer ese río.

**Luis Gámez:**

Ok bien, muchas gracias. Vamos a continuar con el siguiente constructo, toda vez entendido de que ya hablamos de la concentración de actividades y que son grandes nodos, que están conectados a través de flujos, existiendo motivos por la cual la gente se desplaza, necesidades que te llevan a trasladarse de un punto a otro punto. Para términos de esta investigación solamente se toma en cuenta cuatro aspectos que son motivos de viajes. El primero tiene que ver con un motivo de esparcimiento y ocio. En este sentido va la pregunta, ¿cómo consideras que el tener motivos de tipo ocio y esparcimiento aporten a la densidad urbana dentro del estudio de las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Es importante que una ciudad tenga estos espacios de ocio y esparcimiento. Por ejemplo, lo podemos hacer paralelo con una vivienda, la vivienda tiene ese espacio de esparcimiento que puede ser tu sala, tu jardín o puedes ser tu terraza. Igual, la ciudad necesita ese esparcimiento que brinde al usuario esas necesidades, de equipamiento y que es el lugar donde da la oportunidad que las personas se conozcan y se interrelacionen socialmente y comienzan a crearse, pues esas placitas esos lugares de ocio donde se encuentran, diciendo no nos encontramos en tal sitio, en esta plaza, en tal bulevar; esos espacios de ocio que sirven y que son necesarios para toda ciudad porque es el lugar donde se interrelaciona, y de ahí nace la cultura el patriotismo el nacionalismo, el querer ser uno, yo soy de tal ciudad y en esta ciudad hemos convivido

y se genera puesto una historia. Entonces es importante que estos espacios de ocio que cuenten en la ciudad.

**Luis Gámez:**

Continuando un poco con el siguiente constructo, hay necesidades de tipo compras, ¿cómo aporta esto a la densidad urbana ¿Cómo crees que se dé este escenario?

**Percy Huamán:**

Separemos un poco los centros o lugares comerciales; es necesario porque tenemos que ir por necesidad o por relajo y adquirir algo; hay diferentes tipos de mercados, pueden ser una tienda, la bodega, minimarket, Market, supermercado, mall y hasta los terminales de verdura, fruta. Cuando una ciudad está bien ordenada y tiene estos equipamientos muy bien ordenados, es importante hace que no se densifique, sino que se disperse; también que no se ha centralizado o en un solo punto todo, sino que esté muy bien distribuido en toda la ciudad. Es importante que esté distribuido en toda la ciudad en diferentes puntos. Con ello ordenaría la ciudad.

**Luis Gámez:**

Bien, también hay necesidades, que generan motivos de viaje del tipo de estudio, ¿Cuál crees que es el aporte de tener estos motivos de viaje en las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Una buena planificación que te ponga esas zonas de educación generalmente debe estar muy cerca de la zona dormitorio, separadas mucho de la zona industrial: y en puntos estratégicos, porque si estamos hablando de personas como jóvenes o niños que van diario al colegio, entonces deben estar relativamente cerca de estas zonas dormitorios, bien equipadas, bien señalizadas con una buena accesibilidad y yo creo que si aporta mucho al término de la ciudad.

**Luis Gámez:**

El siguiente ítem trata acerca de los motivos de viaje de tipo trabajo. ¿cuál crees que es el aporte de desplazarse con motivos de trabajo en las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Una de las necesidades fundamentales que te generan economía sostenible dentro de la ciudad y del avance de un territorio a nivel socioeconómico, es el trabajo; la gente se desplaza porque necesita trabajar. Frente a ese desplazamiento genera una consecuencia a la densidad urbana. Cada ciudad es muy peculiar, tiene algo que ofrecer, y que nace de algo ¿no? A veces las ciudades en su historia urbana nacen quizás desde un puerto o nacen desde la de una explotación. A veces unas nacen a partir de encontrar oro, las personas se agrupan, se organizan y van creando una ciudad. En este caso, en Iquitos se dio el boom del caucho, y esa necesidad conlleva al desarrollo de esta misma ciudad, porque cuando encuentran algo que te brinda la zona, se genera esta actividad. Creo yo que cada ciudad debe tener algo que de ahí nació, puede ser que sea un nodo dónde viene de tal sitio, descarga y van a otro sitio, puede que habrá crecido desde la industria de madera, bajan de la selva, desde Iquitos o del terminal y lo llevan a otras ciudades. Estas actividades que genera estos recursos a la ciudad tienen que ser bien identificadas y eso te da la cultura o la idiosincrasia, vemos si es agrícola netamente, vemos si es minera o vemos que es netamente pesquera; entonces, cuando identifiquemos cual es la mayor producción de la ciudad que genera más; entonces, en base a ello se desarrollaran las actividades o los espacios que requieran para ellos. Un ejemplo, si estamos en Iquitos, ahí el boom fue el caucho en su momento, pero también dejó la belleza Iquitos mismo, el turismo de esa ciudad, que tiene una diversidad de plantas y animales, una diversidad de paisajes, entonces saber aprovechar ello es muy importante para que crezca la ciudad y en base a esa identificación, se puede desarrollar una buena ciudad enfocada en estos conceptos principales de actividades económicas que son propias de la zona.

**Luis Gámez:**

Ahora vamos a hablar de la tercera subcategoría de estudio de centralidades urbanas que tiene que ver con accesibilidad urbana. Bajo tu experiencia, ¿Qué entiendes por accesibilidad urbana?

**Percy Huamán:**

Son las facilidades para poder circular o fluir en una ciudad, que sea accesible que tenga varias rutas, ingresos, salidas, que estén bien equipadas y fácil de ubicarse.

**Luis Gámez:**

Para términos de estudio se han realizado dos tipos criterios desde el punto de vista de la accesibilidad. Uno tiene que ver con las vías y otro con el transporte. En la clasificación de las vías es que se construye cada ítem. En este caso vamos a iniciar con las vías expresas. ¿Cuál consideras que es el aporte de tener vías expresas para lograr la accesibilidad urbana no dentro del enfoque de centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Creo que las vías expresas son vías periféricas porque son vías rápidas. Generalmente he visto en casi todas las ciudades, sobre todo en Lima, en Europa los anillos viales, o sea - las ciudades se dividen en anillos - que rodean al centro y organizan muy bien y desde esos anillos emergen las vías cómo la vía expresa que acabo de mencionar deben ser las últimas o las periféricas porque son vías muy rápidas, difícil de cruzar, muy amplias; pero sirve para conectarte entre un lugar y otro lugar de la mejor forma.

**Luis Gámez:**

Bien con respecto al siguiente ítem ¿Cuál consideras que es el aporte de las vías arteriales para lograr la accesibilidad urbana en la ciudad al momento de estudiar las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Es importante porque sin estas estas vías. - la ciudad es como una malla, un tejido y que si no se conectan entre ellas - no funciona la ciudad. Entonces estas vías

secundarias, estas vías periféricas, vías expresas y las otras vías que mencionando es importa para que la ciudad funcione, que se conecte; una ciudad sin conexión no sirve. Es decir, tienen que estar bien conectadas y ordenadas.

**Luis Gámez:**

¿Qué nos puedes contar acerca de las vías colectoras su aporte a la accesibilidad urbana?

**Percy Huamán:**

Creo que, hablando de arteriales, colectoras, locales, según el nivel jerárquico de cada uno de ellos, generalmente se distinguen por dos cosas: Primero es por la velocidad y lo segundo es por el flujo; o sea, la cantidad de vehículos en una vía rápida, ancha y alto flujo son las vías como la vía exprés y si vamos bajando a las colectoras, a las locales; los flujos van disminuyendo, y como te dije al principio es importante que se intercepten y se crucen ordenadamente, para eso están los nodos, los hitos eso te va a llegar un poco a entender la ciudad y conectarte con ello; el habitante o el turista debe entender perfectamente cómo funciona la ciudad, cómo se conecta a la ciudad y es importantísimo como arquitectos, tener bien claros cuáles son los flujos principales de la ciudad.

**Luis Gámez:**

Con respecto al otro constructo que son los medios de transporte. ¿Cuál consideras que es el aporte de tener transportes de tipo fluvial? ¿Cómo se logra la accesibilidad urbana a través de este tipo de transporte?

**Percy Huamán:**

Es muy importante, sobre todo para Iquitos, el transporte fluvial. Es como la avenida principal para ellos, su idiosincrasia es distinta a la del Limeño; por ejemplo, se piensa siempre en la vía expresa, la Panamericana Norte, Panamericana Sur, para ellos es equivalente la vía fluvial principal, que es el río. Creo que, brindándole un buen equipamiento de terminales, dándoles normas de respeto, de flujo, de sentido, creo

que ellos al menos ya lo tienen, para eso está la naval. Creo que podría ser utilizado como un gran actor o factor turístico para la ciudad y valorar tanto las vías como el transporte, cuidarlo, aprovechar y explotar: se tiene pues botes turísticos, lanchas, ferris, embarcaciones tipo yate con discotecas que cualquier turista va y le gustaría celebrar una fiesta o estar en una zona tan paisajísticamente tan linda.

**Luis Gámez:**

Con respecto al transporte terrestre. ¿Cuál considera usted que es el aporte para lograr la accesibilidad urbana?

**Percy Huamán:**

Aporte a decir verdades, simplemente el traslado es una necesidad de un punto a otro punto, ayuda ordenar, y también ayuda a entender la ciudad los flujos por dónde van y conectarte a lugares importantes de la ciudad.

**Luis Gámez:**

¿Consideras que es importante tener un sistema de transporte integrado dentro de la ciudad?

**Percy Huamán:**

Por supuesto, un sistema metro es muy importante, esto no quiere decir que vas a tener un tren eléctrico, sistema metro, es por ejemplo en Lima, el metropolitano: uno ingresa a un circuito cerrado y puedes movilizarte en muchos sitios sin salir del paradero con el mismo boleto, estar dentro de un sistema metro, ayuda mucho. Por ejemplo, en Curitiba, Colombia funcionó muy bien el transporte metro, fue muy buenos para ellos, ordenó mucho la ciudad, evitaron mucho del congestionamiento; la densidad de autos, cuando el transporte funciona muy bien en una ciudad con cronológicamente. La ciudad es disciplinada y ordenada y no hay muchos residentes y bien pacífica de ciudad. Creo que es importante.

**Luis Gámez:**

Con la siguiente subcategoría vamos a hablar acerca de la morfología urbana en el territorio, quisiera que me compartas un poco tu perspectiva de ¿Qué es la morfología urbana para ti?

**Percy Huamán:**

Es la forma o la composición de la ciudad, el estilo y como se ha ordenado la ciudad, el tipo de trama puede ser en el urbanismo. Por ejemplo, la trama de Lima es una trama de Pizarro, cuadrangular.

**Luis Gámez:**

Cuando se desarrolló la teoría en el presente estudio de investigación la morfología urbana se pensó en entender dos cosas, lo primero es el tejido urbano y lo segundo los atractores urbanos. Para el caso del tejido urbano, el primer ítem tiene que ver con el casco urbano con valor histórico, explicándote esto es aquel entorno que el perímetro no necesariamente está reconocido la UNESCO, pero sí tiene un valor histórico cultural dentro de la ciudad. ¿Cómo que es el aporte para la ciudad?

**Percy Huamán:**

Yo creo que toda la ciudad, sobre todo en el Perú, nuestra morfología urbana, es la trama Pizarro, la que llamamos la plaza cuadrada y de ahí viene la trama reticular, perpendiculares entre sí; eso se ha repercutido en todas las ciudades del Perú, llegando a formar parte de nuestra morfología urbana. Valorar eso, el tiempo, la historia de esa trama, ese crecimiento, esa ciudad que ha ido tejiéndose poco a poco en ese sentido, es muy valioso para el mismo usuario, para el mismo locador que ha vivido ahí años, entonces no necesariamente tenga una trama, una morfología y en una esquina haya vivido Túpac Amaru y por eso se considera una casa histórica y que sea parte de la UNESCO, no necesariamente. La morfología y los años, pesa mucho para que sea valorizado, no necesariamente como repito por la UNESCO, pero sí por la población. Y, si la población lo valora y lo cuida, cualquier visitante o la misma ciudad se va a sentir orgullosa de sí misma. Hay muchas ciudades en Guayaquil, en Colombia, Argentina que no son por la UNESCO, pero son barrios conocidos que la gente mismo

los cuidan, lo valoriza, vive de anécdotas y eso enriquece bastante al mismo poblador y a la misma ciudad. Sí aporta bastante la morfología, cuidándola y manteniéndola desde sus principios.

**Luis Gámez:**

Con respecto al siguiente ítem, la estudio que se está realizando denomina casco urbano popularizado a aquel perímetro dentro del entendimiento de los principios históricos, cuando, por ejemplo, en el Perú se hacía arquitectura y estábamos en un contexto modernista, había un entendimiento de principios formales a partir de Le Corbusier; por ejemplo, con Enrique Seoane Ros; sin embargo, a través del tiempo estos principio se transforman con el crecimiento excesivo de la ciudad y la perspectiva de la gente para esa nueva generación cambia, y se empiezan a realiza edificaciones que son resultados más en resolver sus necesidades de manera inmediata, con el tiempo esto se populariza y se convierte en lo clásico, llegando a creerse que es "moderno" porque uno usaba concreto y el otro aun no, en un periodo de inmigraciones y expansiones en la ciudad ligado al sector social informal, para Iquitos después de pasar por el boom del caucho, estas manifestaciones en la capital traen un pensamiento que la gente asume que porque está en la capital es mejor que lo que está en su entorno; perdurando hasta el día de hoy pero con avances de tecnología constructiva; en ese sentido existe un casco urbano popularizado, ¿Cómo consideras que son las consecuencias de contar - voluntaria o involuntariamente - con este casco urbano popular por la población dentro de la morfología urbana al momento de estudiar las centralidades?

**Percy Huamán:**

Mencionaste a Enrique Seoane, en la época en el que se descubrió el concreto fue el boom y en el Perú estábamos gobernados por militares; entonces, el concreto viene hacer una edificación brutalista y comenzaron con grandes voladizos, dos o tres pisos, pero cada ciudad interpreta a su manera morfológicamente su vivienda. Si vemos en esa época; en Lima, si bien es cierto el concreto te permitía construir grandes luces, pero también tenían esos temas pintorescos, como por ejemplo casa con techo a dos

aguas, no se entendía porque en Lima hacen casas de este tipo si no llueve y todavía con teja; entonces la inspiración de lo europeo o de la Sierra; y si tú te vas a lugares fuera de Lima, encuentras edificaciones que tienen azotea por ejemplo en la selva, sabiendo que llueve bastante; entonces no sé porque se construía así, pero si en Lima no llueve porque hacen casas a dos aguas la fachada con ventana circular imitando lo vernacular; y en la selva encuentras azoteas horizontales. El concreto cuando llegas ese boom y la morfología de esa época, todas las viviendas eran simplemente fachadas rectas, desapareció el clasicismo, detalles del art déco, de las molduras que a veces ayudan a resaltar la fachada y se convierte en algo más sencillo, más simple y práctico. Eso sencillo, simple, práctico y barato se ha ido replicando en las ciudades y ha ido componiendo morfológicamente una ciudad que no ha tenido, algo de valor agregado como arquitectónicamente, muy simple, no ha sumado; la morfología de las ciudades, de las viviendas, barrios, todo no ha sumado; uno que otro lo saben, pero no ha sumado en ese momento del del modernismo. Creo también no había mucha fuerza por parte del Colegio de Arquitectos o no había fuerza por parte de las municipalidades. En el caso de Iquitos es la arquitectura que ven en otro lugar y lo llevan, usando materiales de muro cortina, enchapados; y no solamente los materiales, sino también el tema del respeto del reglamento de las municipalidades; en el que se puede decir, el color de la fachada debe ser a nivel de la vereda, dos metros de retrocedido o un metros como ancho mínimo, la altura máxima o mínima te da una morfología urbana; y si no hay ese respeto y orden por construir, entonces comienzas a ver desordenes y encuentras a la persona que sí cree, confía y respeta las normas; otros que no respeta las normas y simplemente construir por construir porque ha visto algo y desordena un poco convirtiéndose así en un caos. Entonces, en resumen creo que es importante la morfología urbana y para que sea importante y sea valorizado en una ciudad debe ser muy bien fiscalizado y respetado por la municipalidad para no hacer muchas cosas que desfasan; yo entiendo a la persona que quiere hacer algo magnífico, único y que nadie se copie y que sea el único del barrio; pero también tiene sus límites, no yendo muy lejos te vas a Cuzco y sus normas son bien estrictas; los techos de color rojo; respetar lo colores naturales de la piedra, restaurándola nada más. En Lima un tiempo se aplicó los colores del centro histórico de Lima, que son los

colores ocres. Si nosotros impulsamos eso y si la municipalidad impulsa y lo toma más en serio ayudaría bastante a la morfología de la ciudad al respeto de la trama, el ordenamiento de piso, de niveles. Creo que ayudaría.

**Luis Gámez:**

Mencionaste hace un momento que estas imitaciones que ocurren en la perspectiva de la gente, un poco lo que está en Lima y hay gente que emigra trayendo sus principios y pasa lo mismo de repente en las demás regiones del Perú; por creer que lo que está en Lima es mejor se comienza a imitar y son malas imitaciones y que afectan a la larga a la misma infraestructura y por eso se nombra lo popular. Sin embargo, en ese panorama ocurre también algo que también mencionaste que tiene que ver con lo vernáculo; con esta representación que puede estar o no esté bien representada o reinterpretado, porque en la sierra, por ejemplo, ocurre que se quiere reinterpretar formas incas no y resultan siendo una mala interpretación, fuera de escala, fuera de proporción, entre otras cosas; en la selva también ocurre algo similar, con la arquitectura de representación vernácula con este tipo de edificaciones, la cual responde necesidades contextuales; a partir de ahí se crea una morfología urbana ¿Cuál crees tú que es el aporte que existe a partir de estos cascos urbanos con representación vernácula cuando se estudia la morfología urbana para las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Es único, esa arquitectura vernacular de la selva es única. Pero antes de enfocarnos en eso, creo que la municipalidad juega un papel importante como ente rector el cual debe exigir y debe formalizar este tipo de arquitectura. La arquitectura de la selva es muy interesante, bonita y complicada. Un ejemplo, en la selva cuando es la época de lluvias, el río crece, entonces se trasladan desde la parte inferior a la superior y sus calles se convierten en ríos; eso es único en el mundo. Te genera pues una morfología única y compleja, porque si tú tienes en una vivienda convencional un servicio higiénico en el primer nivel; para este tipo de edificaciones; al momento que sube el río, su servicio higiénico desaparece, entonces tiene que estar en el segundo nivel por un

tema de gravedad, evacuación, flujo. También el extremo calor que hace que simplemente esté en la parte superior, sin ventanas y puertas para que circule el viento y la lluvia que cae en la en la selva es tan fuerte que implica pensar en los techos que en la Sierra es 15°, en la selva creo que llega a 45 o más por la lluvia y comienza a golpear fuerte a la calamina generando un ruido. Entonces una solución de arquitectura vernacular de allá es el uso de las hojas de los árboles, que se aprecia muy bien en las aldeas y no en la ciudad. Qué lindo sería que la ciudad también tenga eso; es funcional, es económico y es de la zona. Si el incentivo del parte de la municipalidad en este tema de arquitectura bioclimática o sostenible fuera a darse creo que con eso pues la mayoría usaría los materiales propios de la zona y te generaría una morfología única sin alterar la biología, el medio ambiente y se construiría una ciudad con una morfología única. Personalmente pienso que la municipalidad debe trabajar, incentivar, informar y comunicar a todos para que llegue a formalizar una arquitectura morfológica única, ordenada y de la zona.

**Luis Gámez:**

Sobre el siguiente constructo, hablaremos del centro histórico. Hace un momento hablamos de los cascos urbano de valores históricos culturales, ahora hablamos de los centros históricos, aquellos que sí están reconocidos por medio de una entidad; en este caso la UNESCO a través del Ministerio de Cultura. ¿Cuál es el aporte que consideras el poder contar con centros históricos al momento de estudiar las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Ayuda mucho al turismo, porque tiene un valor histórico y ese es un atractor para el turismo. Hay categorías de también de turismo; de aventura, científico, paisajístico que entre los arquitectos ven el paisaje, la arquitectura, el orden de la ciudad y si es un gran valor, una gran oportunidad y yo creo que se tendría que esforzar o revalorar más, darle importancia.

**Luis Gámez:**

En la clasificación de estos atractores urbanos, Pablo Vega referencia a tres, hace un momento mencionamos que es el centro histórico., asimismo también se habla sobre centros corredores que son flujos conectados entre sí, pero que se convierten en puntos de economías de aglomeración. Por ejemplo: en Lima Norte; está situado, en un nodo Megaplaza y en otro nodo Plaza Norte, todo lo que conecta estos dos equipamientos urbanos, se convierten en un centro corredor. En distintas ciudades hay otros ejemplos. La pregunta es ¿Cuál consideras que es el aporte de contar con centros corredores en el estudio de las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Un aporte es el ordenamiento de la ciudad, el otro es la conexión de un lugar a otro lugar. Es importante que una ciudad esté conectada y que tenga esos flujos claros, definidos y ordenados.

**Luis Gámez:**

Un tercer atractor urbano del que habla Pablo Vega Centeno son los grandes centros comerciales, estos núcleos urbanos en la cual cada ciudad se desarrolla económicamente y representan atractores en el territorio. ¿Cuál crees que es el aporte de contar con estos grandes centros comerciales en la ciudad al momento de estudiar las centralidades urbanas?

**Percy Huamán:**

Primero el tema de la descentralización, estos centros comerciales como Megaplaza, plaza norte, mall del sur; han descentralizado la ciudad. Por ejemplo, en Lima, anteriormente nuestro referente inmediato era el centro comercial Caminos del Inca, luego pasó a ser el Jockey Plaza, y el único centro comercial más grande que había era ese. Hasta que comenzaron a aparecer estos núcleos, entonces genera que esa población ya no se tenía que ir a un solo centro comercial en toda la ciudad, sino se distribuye en sectores. Bueno, también estamos hablando, pues de Lima, que era una megalópolis, pero si es importante contar con estos centros comerciales porque descentraliza y evita el caos vehicular y le brinda al actor local distancias de

desplazamiento cortas para ir de un centro a otro en su entorno inmediato. Se genera un nodo importante para ellos.

**Luis Gámez:**

En Iquitos se está ejecutando el primer centro comercial de estas características, la cual de alguna manera va a cambiar el territorio ¿qué consideración crees que pueda tener la planificación que se haga a partir de tener este centro comercial en la ciudad?

**Percy Huamán:**

Muy interesante, buena noticia. Un talón de Aquiles de estos centros comerciales grandes es el no pensar en los flujos; simplemente es, el centro comercial, su avenida, su paradero y ven más allá convirtiéndose en un caos. Esa es una debilidad, un talón de Aquiles. Para eso está la municipalidad que tiene que ver las soluciones que le puede dar. Por otro lado, ayuda mucho al crecimiento económico de la ciudad y la identidad como lo que hablamos hace un momento de la morfología, identidad es toda la arquitectura de madera, de techos de calamina y es único. En este caso, el centro comercial que tenga esa identidad de la zona va a ser un gran valor agregado porque va a ser de la zona. Si copiamos un mall de acá y lo llevamos y lo aterrizamos pierde un poco su valor, aparte de lo económico, funcional, que sirve que es inmediato y comercial; pero que tenga, esa identidad de la zona es muy importante para que los pobladores lo sientan suyo. Si no lo van a ver con una imitación de otro lugar.

**Luis Gámez:**

Continuando con la quinta subcategoría de estudio para las centralidades urbanas, tenemos al espacio social, Pablo Vega Centeno en su publicación Centralidades Urbanas en Lima Metropolitana, habla de que es necesario estudiar el espacio público desde una dimensión social. Esto conlleva a repensar, como percibimos el espacio, como nos apropiamos del espacio y cuáles son las condiciones que debería tener el espacio. En ese sentido, va la pregunta del constructo ¿Cuál consideras que debería ser la experiencia urbana que logre el usuario en la ciudad a partir de la percepción del espacio público?

**Percy Huamán:**

El espacio urbano es la identidad del poblador de la zona, el trabajar en un espacio urbano o el crear un espacio urbano es complejo, pero es muy interesante, si nosotros queremos identificar o queremos diseñar un espacio urbano, debe tener mucho de la identidad de la zona para que se sientan que es de ellos. La identidad es importante en un espacio urbano. Vemos, en muchas ciudades del Perú, su espacio urbano son alegorías a lo que ellos creen que es. Por ejemplo, si quieren hacer una plaza a la papa, realizan un monumento a la papa, en el norte hacen un monumento al sombrero y lo creen así. Entonces trabajar con un espacio urbano para el arquitecto no es una analogía, digamos que, si acá en esta ciudad crece plátanos, voy a hacer un monumento al plátano; son sustentos básicos, sencillos, no está trabajado, es muy primario, muy inicial la analogía, entonces el espacio urbano debe transmitir esos valores e identidad, pero no es de construir un plátano como un monumento, sino de hacer algo que enaltezca, que reconozca que la ciudad crece en ello, pero no necesariamente, pues es construir un plátano. El espacio urbano debe ser para todos, no solo para un grupo, no es para la clase socioeconómica o solo para el universitario o para escolar, no solo para el trabajador, es para todos y ese espacio urbano tiene que ser bien trabajado y servir para todos. Es muy importante considerar espacios urbanos. con identidad en las ciudades.

**Luis Gámez:**

El siguiente constructo tiene que ver con el significado que se le otorga al espacio público urbano que ¿Cuál crees que es la consideración que existe en la ciudad, a partir de la apropiación del espacio público?

**Percy Huamán:**

Nace a partir que el mismo usuario siente que es de él, con ese sentir; lo va a cuidar y lo va a usar. Un ejemplo: en base a la necesidad en el Parque Kennedy en Miraflores, tiene un anfiteatro hundido donde ahí la gente se sienta y baila, porque en Miraflores la población, según la estadística, la mayoría son personas de la tercera edad y les gusta bailar, descansar y por eso que crea un espacio para ellos, eso induce a que lo

hacen suyo, y generan su identidad. Ese es el punto de partida, si un espacio público tiene identidad, el actor local va a querer y usar continuamente su espacio, dependiendo de qué tanto nosotros como arquitectos nos identifiquemos y llegue a lograr una identidad para que el poblador que vive ahí, lo use y lo cuide. Los espacios públicos es sinónimo de identidad, deben tener la identidad del poblador para que tengan éxito.

**Luis Gámez:**

El siguiente constructo tiene que ver con las condicionantes. ¿Cuál crees tú que son esas condicionantes que se deberían dar dentro del espacio para la ciudad?

**Percy Huamán**

Netamente un equipamiento mínimo necesario, como buenas bancas, un espacio de sombra, un atractor, una pileta, un espejo de agua, un elemento que de vida, que le dé movimiento, que tenga vegetación, que tenga un ritmo que sea agradable estar allí; o sea, elementos y equipamientos que suelen estar ahí, y no solamente eso, sino también complementarios, como puede ser, snacks, algunos servicios como servicio higiénico, zonas de recreación para niños, en esos espacio públicos si complementamos con esos equipamientos mínimos tienen un gran un éxito. Es necesario tener un equipamiento mínimo.

**Luis Gámez:**

Algún otro comentario que quieras dar acerca de las centralidades urbanas

**Percy Huamán:**

Creo que es un tema bastante amplio. Tiene muchas consideraciones que ver. La ciudad es complicada. Los actores que conforman la ciudad son diversos. No creamos un espacio o un lugar para una persona o para un grupo, sino que hay que complacer a toda una población y que sirva para todos ellos, entonces llegar a encontrar ese denominador común para poder desarrollar un espacio público o valorar a una ciudad o intervenir en una ciudad es un poco complicado, no, pero sí se puede lograr.

Llegando a encontrar el denominador común. Es un lindo tema, felicitaciones Luis, estás en un en un embarcando en un gran tema y yo creo que vas a llegar a buen puerto.

**Luis Gámez:**

Gracias por el comentario, vamos a pasar con la siguiente categoría de estudio que tiene que ver con el sistema turístico urbano. Esta investigación se centra en estudiar Iquitos a partir de ello basado en el enfoque de centralidades que se habló previamente. Para ti ¿Qué es el sistema turístico urbano?

**Percy Huamán:**

El sistema turístico urbano comprende todo un circuito con equipamientos con normas, servicios y rutas al turista para mejorar la ciudad.

**Luis Gámez:**

Como primera subcategoría de estudio, tenemos a la oferta turística. ¿Qué es para ti la oferta turística?

**Percy Huamán:**

La oferta turística es lo que nosotros ofrecemos o que ofrece la ciudad, a través de sus mejores espacios, sus mejores monumentos históricos, sus mejores paisajes, su mejor gastronomía, lo mejor que tiene una ciudad es lo que ofrece, esta es la oferta.

**Luis Gámez:**

Respecto a los constructores de la oferta turística. ¿Cómo crees que los sitios naturales en la ciudad aportan a la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Estos sitios naturales generalmente son únicos, si tiene la ciudad la oportunidad o la bendición de tener un sitio natural que sea único es un gran atractor es una gran oferta para los turistas y se categorizan en turistas ecológicos turistas de aventura, turistas

de cultura. Existe diversidad de turismo y es importante que se cuente con estos elementos.

**Luis Gámez:**

Con respecto al segundo constructo, tiene que ver con bienes de valor cultural bajo tu experiencia, ¿cómo crees que los bienes de valor cultural en la ciudad aportan a la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Estos bienes de valor cultural se convierten en parte del circuito turístico, no solamente el valor cultural que es quizás la arquitectura, sino también el valor que le da la población el que crea la población a través de las historias. Por ejemplo: Cuando se cuenta que en tal edificación vivía el escritor Mario Vargas Llosa y nació el libro de la casa de la esquina verde y entonces se convierte en un atractor y la gente que pasa por ahí comienzan a atraer turistas. Es muy importante valorar eso.

**Luis Gámez:**

¿Cuál crees que es la problemática que existe en la ciudad las personas que no le dan un valor a estos bienes?

**Percy Huamán:**

Es el no querer, no tener identidad, coloquialmente se dice que todo turista es mal visto, en el sentido de que se quiera quedar. Si es que no valoran, si es que no lo sienten suyo y no es parte de su identidad va a ser muy complejo que le den valor al turismo.

**Luis Gámez:**

Con respecto al siguiente constructo ¿Cuál crees que es el aporte de estas manifestaciones culturales históricas para la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Cuando viajé a la selva, vi que el arte de la selva es único. En Iquitos, crean una mezcla de pintura con colores diversos y comienzas a graficar leyendas; por ejemplo, del puma o del demonio de la selva. Es una cultura única y que eso está aportando al turismo y que algunos no saben valorar o algunos no se dan cuenta y no lo están esté explotando. Ahí hay un gran valor agregado en ese arte cultural. Todos esos recursos son netamente del contexto que en otro lado es difícil conseguir. También el arte textil, la cultura gastronómica es única y hay que saber valorar y explotar. Cuando se explote es parte del sistema turístico que hay que incorporarlo no solamente en museos, puede haber ferias, puede haber una zona de exposición al aire libre, espacios abiertos, pabellones internacionales, entre otros más.

**Luis Gámez:**

Hablemos un poco del folclor popular, ¿Cómo crees que el folclor popular aporta a la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Muchísimo. Toda ciudad que tenga un folklor y lo sepa valorar, y que sea parte de un circuito, no solamente que le pongas la música o que lo invites a bailar al turista, sino también de crear esos espacios para que ellos puedan disfrutar, aprender y compartir con el fin de vender esa cultura, de la danza o el baile que es parte y debería ser parte de la estructura del sistema turístico.

**Luis Gámez:**

Como siguiente constructo se tiene a los acontecimientos programados ¿Cómo crees que estos acontecimientos programados en la ciudad aportan a la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Creo que este tipo de acontecimientos de fechas específicas como por ejemplos aniversario de la ciudad, fiestas patronales, hay diferentes ciudades que tienen diferentes patrones. Éste se convierte no solamente en una fecha, sino en una

tradición, que muy bien encajaría en la oferta en el almanaque turístico y que es muy importante valorar y reforzar esas actividades.

**Luis Gámez:**

Con respecto al siguiente ítem, hablemos un poco sobre las plantas turísticas, ¿cómo crees que las plantas turísticas aportan a la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Es una gran responsabilidad por parte de la población local y del inversionista que tiene que ser muy bien controlado por la municipalidad ¿Por qué digo esto? Porque generalmente brindar el servicio en el Perú de equipamiento turístico como son, pues el hospedaje, el transporte, restaurantes o locales; si es que no está muy bien controlado o formalizado, digamos, por la por la municipalidad al final se convierte en un arma de doble filo y ahí juega un papel muy importante la municipalidad o el Ministerio de Turismo que tiene que ser muy estricto y controlador con todos estos equipamientos. Si el equipamiento es bueno, el turista regresa; hay estudios el mundo, si una persona como turista o de afuera va a una ciudad y le va muy bien la próxima vez se multiplica seis veces más, pero sí fue mal atendido o no les dieron la debida atención se multiplica el comentario negativo que no le ha ido muy bien por diez. Entonces es muy importante que estos equipamientos, sobre estas plataformas de hoteles y de servicios complementarios al turismo deberían de ser muy controlados por la municipalidad o por las entidades del estado para que brinden el servicio.

**Luis Gámez:**

Hablemos respecto al comercio en las plantas turísticas. ¿Cómo aporta tener equipamientos de tipo comercial a la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Es importante contar con eso, lamentablemente un buen tiempo, no teníamos mucha infraestructura turística. Tenemos dos tipos de turismo en el país: el turismo interno, que son los hijos migrantes de los primeros padres o de los abuelos de la ciudad que

regresan a celebrar una fiesta o regresan a visitar a sus familiares y el otro es el turista externo que por primera vez van, no conocen la ciudad, pero ha escuchado buenos comentarios o porque hay buena atención o es turísticamente atractivo. Entonces creo que si teniendo un buen servicio o atención diversificada en la ciudad, no solamente alojamiento, si no cultura, gastronomía, turismo vivencial, turismo ecológico, turismo de aventura, variedades; esa diversidad de oferta con un buen control ayudaría mucho al sistema de crecimiento turístico en la zona.

**Luis Gámez:**

Con respecto a las actividades en la planta turística, de tipo de esparcimiento y ocio. ¿Cómo crees que esto aporta a la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Bueno, cuando uno va de turismo es que regularmente va a descansar y este equipamiento es muy necesario y tiene que formar parte del circuito turístico. Turismo es sinónimo de vacaciones, ¿no? Y si no tienes ese espacio de ocio o equipamientos complementarios al turismo, sea en el hotel o sea en la ciudad, sea en los lugares turísticos. Tendríamos una pequeña deficiencia, ¿no? tiene que haber de todo.

**Luis Gámez:**

Con respecto al siguiente constructo: ¿Cuál crees que es el aporte de las plantas turísticas de transporte para la oferta turística?

**Percy Huamán:**

Es necesario ese equipamiento, es la puerta de ingreso a la ciudad; los terminales tanto aéreos, marítimos o terrestres son puertas de la ciudad. Ahí va el letrero que dice bienvenidos. Se considera como el primer impacto que tiene el turista como imagen visual y si está ordenado, limpio y tiene todo el equipamiento necesario va a funcionar muy bien, es importante.

**Luis Gámez:**

Continuando con el siguiente ítem. Bajo tu experiencia, ¿cómo crees que los servicios administrativos pueden aportar a las plantas turísticas en la oferta turística?

**Percy Huamán:**

La flaqueza del país está en que no hay una buena infraestructura turística, eso se evidenció se hizo la época en la cumbre de América Latina el Caribe y la Unión Europea, cuando se hizo el primer rally Dakar en el Perú, cuando hay un evento de esa magnitud la cantidad de turistas se espera hasta 20000 y si sobrepasa y no se tiene la infraestructura adecuada; no hay servicios, restaurantes, alojamiento, agencias bancarias, esas deficiencias repercuten en contra del sistema turístico, entonces es muy necesario que se cuente con estos equipamientos para el turismo y medir la cantidad como cuantos turista al día llegan en la ciudad, cual es mínimo y máximo al año; eso te arroja un promedio para tener el equipamiento.

**Luis Gámez:**

Con la siguiente subcategoría de estudio hablemos acerca de la demanda turística. ¿Qué entiendes por demanda turística?

**Percy Huamán:**

La demanda es la cantidad de turistas que van a ir a visitar un lugar, quizás porque tienen buena publicidad, éste se conoce por una fecha importante del año o por un descubrimiento arquitectónico histórico con esto crece el público que va a visitar, que quiere un servicio.

**Luis Gámez:**

Cuando se habla de las subcategorías que emergen de la demanda turística para el caso de esta investigación, se menciona dos cosas, primero tiene que ver con los motivos de visitas, en este caso hay cuatro constructos que se ven en el sistema turístico para fines de investigación se detallan cuatro motivos; el primero, es con fines de recreación; el segundo, con fines familiares; el tercero, con fines de negocios y el

cuarto, con fines de creencias. Con respecto a estos cuatro motivos, ¿cuál crees que sería el aporte de cada uno de ellos en la demanda turística?

**Percy Huamán:**

Cada una de ellas es un servicio especializado o categorizado al turista. Si se habla de creado, no solamente va por fiestas patronales, no, no, también está el de los curas o el de las mismas ceremonias. No me llamémosle la familia religiosa. Con respecto, a la de negocios, cuando hay turistas que simplemente van por este motivo son dos o tres días o por un trabajo específico, se queda y regresan, también a esos turistas que son especializados, se dan su escapada para ver, conocer; a la hora de almuerzo, probar una comida típica de la zona. Entonces, si se tiene que motivar y reforzar eso. Con respecto a lo filial, muchos de nosotros vamos y regresamos para visitar a los parientes de nuestros familiares de vez en cuando, porque es parte de la familia, no solamente es ir visita, sino también es un motivo para poder hacer turismo y llevar a otros invitados comenzando a expandirse el turismo. Con respecto a lo que es recreación, es el turista que quiere divertirse. Los cuatro aportan mucho; porque esto trae economía a la ciudad y ayuda al crecimiento propio de la ciudad.

**Luis Gámez:**

Dentro del otro esquema, tenemos los perfiles de los visitantes a nivel social, cultural, económico. ¿Cómo crees que el perfil del visitante en este caso a nivel social, cultural y económico aporta la demanda turística?

**Percy Huamán:**

Cuando nos referimos a Iquitos, estamos hablando principalmente de turistas extranjeros, debido a su gran fama internacional. Si estamos hablando del perfil social, se debería identificar y ver cantidad de demanda social que llega a la ciudad y eso tendría que ser trabajado para dar el equipamiento necesario para esos tipos de turista. En el perfil cultural, yo lo relacionaría con que el turista va a participar dentro de esa cultura de la ciudad, o sea, lo que me refiero es que un turista puede decir: “vamos por la fiesta de San Juan” y quiere conocer a esa cultura, quiere vivir esa cultura, quiere

compartir esa cultura y es importante ello. Entonces habría que también promocionar y valorar para aportar al crecimiento de la ciudad, crecimiento de la cultura, el crecimiento de la identidad de la ciudad, de la zona. Con respecto al perfil económico, todo turista que llegue a una ciudad está aportando económicamente con los servicios que brindan, es importante que los servicios que sea brindados sean de buen nivel, por ejemplo: buen hotel, buen terminal, buen aeropuerto limpio y ordenado. Creo que ayudaría bastante esos tres perfiles para los turistas para el crecimiento directo o indirecto de la ciudad.

**Luis Gámez:**

¿Considerarías agregar algún perfil más de estudio en al momento de analizar el visitante?

**Percy Huamán:**

Sí, yo creo que también podría ver perfil del estudiante o universitario, porque he escuchado mucho que viajan a Iquitos para investigar la flora, fauna, y toda la variedad que hay por descubrir.

**Luis Gámez:**

Continuando con la siguiente subcategoría estudio, tenemos a la infraestructura turística ¿Cómo consideras tu perspectiva acerca de la infraestructura turística?

**Percy Huamán:**

Muy importante. Si tú tienes o brindas un buen equipamiento al visitante, obviamente que el visitante o turista se va a sentir un con buen confort, con buen equipamiento, con buen servicio y es lo que se quiere, brindar un buen servicio para que el turista regrese y no vengan sólo, sino que comunica al resto y vengan más; eso ayuda a que la ciudad crezca económicamente, se mejoren los espacios públicos, es una consecuente. Creo que es importante una buena red de comunicación, red eléctrica, red de agua que funcionen perfectamente los desagües en las calles, que sean limpias; el alcantarillado que esté limpio, que no haya olores desagradables al visitar la ciudad

y esto repito, es parte también responsabilidad de los gobiernos locales, regionales o las municipalidades, que son estas entidades estatales que tienen que velar por estas infraestructuras. Asimismo, una buena imagen de comunicación en lugar de transporte, un buen aeropuerto, un buen terminal, un buen terminal fluvial. Creo que todos estos ítems son parte necesaria importante para un sistema turístico que se desea plantear.

**Luis Gámez:**

Dentro de los constructos de infraestructura turística, ¿Qué consideras que tendría que pasar para tener un buen escenario del funcionamiento del sistema turístico?

**Percy Huamán:**

Creo que todas estas redes, deberían estar en constante mantenimiento y revisión, y que la operatividad esté totalmente funcional bajo el respaldo de una entidad estatal, pues son servicios públicos controlados por una entidad del estado o gubernamental. Por ejemplo, ¿Quién controla los hoteles? Las municipalidades; un hotel puede darte una piscina, pero no puede estar sucia, ahí entra el Ministerio de salud y verifica el estado del agua; toda una cadena que actores que son parte importante para el sistema de turístico que va que se piensa plantear.

**Luis Gámez:**

Por ejemplo ¿Cómo se puede manejar el tema de la contaminación?

**Percy Huamán:**

Para mí es muy importante es usar elementos ecológicos, un ejemplo que sea sostenible y sustentable, porque eso ayuda a que no haya un impacto ambiental. Para Iquitos, estaríamos hablando de la contaminación a las aguas del río por las aguas grises. Tenemos mucha variedad; por ejemplo, biodigestores o plantas de tratamiento de aguas grises, las aguas que usamos para la ducha y para el lavadero pueden muy trabajarse con biodigestores y convertirlo en agua para el riego. Creo que sería parte también del paisaje urbano, porque no contaminaría los ríos, que es lo que se quiere,

un río limpio que no tenga olores y que crezca naturalmente el hábitat en él. Te comento, el Río Rímac años atrás en los setenta podía sacar camarones y ahora no puedes sacar ni un camarón porque todo está contaminado, si hubiésemos trabajado, otra sería la historia; sin embargo, ahora se puede trabajar con los biodigestores y podría regresar a esa naturaleza. Es importante creo incorporar temas de arquitectura sostenible, que tenga todos estos elementos que no alteren a la ciudad y la ecología siendo sustentable y sostenible en el tiempo.

**Luis Gámez:**

Iquitos como ciudad a nivel terrestre, sólo está conectado con una ciudad que se llama Nauta, de allí a su alrededor todo es río y el único medio inmediato de conexión es el aeropuerto. Sin embargo, recientemente ocurrió un fenómeno con la infraestructura del Puente Nanay al intentar lograr la conectividad con el Estrecho. Sin embargo, esta infraestructura nace como un flujo, pero se convierte como un atractivo. Entonces, de alguna manera hay una necesidad no tan sólo de la infraestructura, sino de atractores reflejados en una mega obra, ¿Cómo consideras este escenario frente a esa infraestructura carente y esto que se vuelve atractor por más que no esté planificado como tal?

**Percy Huamán:**

Creo que hay dos puntos sin haber previsto que sea un nodo turístico para la ciudad. El primero es que es un puente único, con esas características y otro es la envergadura del proyecto, se nota que tiene bastante escala, entonces esto hace que se convierta en un hito de la ciudad y por ende un atractor por estos dos elementos, ser el único puente en la zona y la dimensión del megaproyecto; bueno por ello y si se replica o se puede conseguir otras cosas más con esa magnitud se va a convertir en una ciudad de atractores turísticos para el beneficio de los mismos pobladores.

**Luis Gámez:**

Hablaremos ahora de la cuarta subcategoría de estudio que tiene que ver con la superestructura turística. Para esto hay constructos del tipo sector social, el sector

público y el sector privado. ¿Cómo consideras que es el aporte de cada uno de ellos a la superestructura turística?

**Percy Huamán:**

Hablamos de un soporte, pero más organizacional, ya no tanto físico. Son tres elementos necesarios, que son parte del sistema turístico urbano. Sin el sector privado no habría turismo. El privado te ofrece los servicios, los equipamientos. Sin un sector público que no controla, que no ordena, que no normaliza; sin ellos estaríamos en un desorden total, y el sector social también es importante, a través de las organizaciones de la comunidad. Estos 3 elementos juntos son necesarios para el desarrollo del sistema turístico urbano.

**Luis Gámez:**

Con respecto a la quinta categoría del estudio que tiene que ver con los operadores turísticos, ¿Para ti que serían los operadores turísticos? Y según los constructos de tipo residentes, instituciones, empresarios y turistas. ¿Cuál será el aporte de cada uno de ellos al sistema turístico?

**Percy Huamán:**

Estos operadores turísticos, sin ellos también no podíamos llegar a atender o brindar los servicios. Tanto el residente, que es la imagen que ofrece al turista cuando llega a una ciudad en su atención, hospitalidad; si el residente te trata mal, nunca regresas. Instituciones, que velan y te dan seguridad si es que tienes algún problema o se te perdió algún documento en el viaje; hay instituciones que nos puedan brindar esos soportes, para el turismo y que es parte del sistema. En cuanto a los empresarios, sin ellos podríamos tener un buen restaurante, un buen transporte es un factor dentro de este sistema de operadores son muy principales. Por último, el turista, más que un operador, el turista viene a ser el actor principal, el usuario, el que va a requerir sus servicios; y sin el turista, estos operadores no existirían. Entonces es el usuario versus el que brindan servicios y los cuatro sin el turista, los 3 operadores no servirían.

**Luis Gámez:**

¿Algún aporte que quieras hacer para esta categoría de estudio del sistema turístico urbano?

**Percy Huamán:**

Creo que es una gran oportunidad que podemos poner en ventana el turismo existente y la debilidad del turismo que hay en Iquitos, siendo una ciudad muy conocida internacionalmente y que debería de comentarse más. Creo que va a servir para que varios que quieran entrar a este sistema tu aporte pueda ayudarles un poco a la perspectiva para este sistema turístico urbano.

**Luis Gámez:**

Agradezco tu presencia en la entrevista. ¿Algún comentario final que quieras dar?

**Percy Huamán:**

Gracias por la oportunidad de expresar las ideas o los conceptos que tengo y brindarte la mejor de las suertes, es un gran trabajo. Dale para adelante muy bien.

**Luis Gámez:**

Bien, muchas gracias a ti, hasta aquí la entrevista.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis Completa titulada: "Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de centralidades urbanas en la metrópoli de Iquitos, 2022", cuyo autor es GAMEZ VASQUEZ LUIS VALENTIN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 3.00%, 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 Completa cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

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

TRUJILLO, 04 de Enero del 2023

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS <b>DNI:</b> 19321480 <b>ORCID:</b> 0000-0003-1486-4726	Firmado electrónicamente por: LTARMA el 14-01- 2023 07:33:03

Código documento Trilce: TRI - 0509390