



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

El entorno urbano y la movilidad peatonal alrededor del mercado
modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Arquitecto

AUTOR:

Rojas Vilca, Kent Breghet (orcid.org/0000-0003-2892-7943)

ASESOR:

Mg. Arq. Espínola Vidal, Juan José (orcid.org/0000-0001-7733-7558)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA - PERÚ

2023

Dedicatoria

La presente Tesis está dedicada a mis padres, porque ellos siempre estuvieron a mi lado brindándome su apoyo incondicional y sus consejos para hacer de mí una mejor persona y poder lograr mis objetivos, a mi hermana por sus palabras y su compañía, y a mis abuelos estando dos de ellos en el cielo por motivarme con sus consejos, ya que, gracias a todos ellos, y a mi esfuerzo, perseverancia, dedicación y amañecidas he logrado concluir con mi carrera profesional y poder ser arquitecto.

Agradecimiento

Antes que todo, agradezco a Dios por darme siempre fuerzas y tenacidad para continuar en lo adverso, por guiarme en el camino de lo prudente y darme sabiduría para mejorar día a día en mi rumbo de vida. A mis padres, porque siempre confiaron en mí, a mi hermana por siempre aconsejarme.

Al mismo tiempo quiero agradecer sinceramente a mi asesor, Mg. Arq. Juan Jose Espinola Vidal, por su apoyo, su manera de trabajar, su paciencia y su motivación en todo el transcurso de la carrera.

Índice de contenidos

Dedicatoria	i
Agradecimiento	ii
Índice de contenidos.....	iii
Índice de tabla.....	iv
Índice de figuras.....	v
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEORICO	5
III. METODOLOGÍA.....	11
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	11
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización	12
3.3 Escenario de estudio	12
3.4 Participantes	13
3.5 Técnicas e instrumento de recolección de datos	14
3.6 Procedimientos	15
3.7 Rigor científico	15
3.8 Método de análisis de datos.....	15
3.9 Aspectos éticos	15
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	16
V. CONCLUSIONES.....	31
VI. RECOMENDACIONES.....	33
REFERENCIAS	34
ANEXOS	39

Índice de tabla

Tabla 1 Matriz de categorización.....	22
---------------------------------------	----

Índice de figuras

Figura 1 Alrededores del mercado Modelo de Huancayo	13
Figura 2 Población censada 2017	14
Figura 3 Localización de categorías y subcategorías en el sector de estudio .	16
Figura 4 Ficha de observación de espacios públicos.	167
Figura 5 Ficha de observación de accesibilidad.	18
Figura 6 Ficha de observación de dinámicas.	19
Figura 7 Ficha de observación de entorno construido.	20
Figura 8 Ficha de observación de calidad.	21
Figura 9 Ficha de observación de categorías de análisis.	22
Figura 10 Ficha de entrevistas.	24
Figura 11 Diagrama de sankey	25
Figura 12 Ficha de observación	3

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril en la provincia de Huancayo, evidenciándose problemas en el comportamiento del entorno urbano, afectando los espacios que están destinados para las personas. La metodología fue fenomenológica y de enfoque cualitativo, y el tiempo o corte de análisis será transversal, ya que se consideró un tiempo determinado para el levantamiento y procesamiento de la información, el escenario de estudio será el mercado modelo de Huancayo ubicado en la zona histórica de la ciudad y asimismo de los alrededores como son la avenida Ferrocarril, Jr. Mantaro, Jr. Cajamarca, Jr. Huánuco y Jr. Ancash.

Los resultados evidenciaron que uno de los factores principales que afectan la movilidad peatonal, es el desarrollo del entorno urbano, generándose la apropiación de gran parte de los espacios públicos que se encuentran alrededor del mercado modelo. Concluyéndose que, mediante la inversión comercial, aglomeración pública y a las ganancias ambulatorias, se ha podido comprender que, el entorno urbano tiene dinámicas o fuentes principales de obstrucción e impacto en la movilidad peatonal a nivel distrital.

Palabras clave: Entorno urbano, movilidad peatonal, accesibilidad, espacios públicos.

ABSTRACT

The objective of this research was to determine how the urban environment influences pedestrian mobility around the model market, railway avenue in the province of Huancayo, evidencing problems in the behavior of the urban environment affecting the spaces that are intended for people. The methodology was phenomenological and qualitative in approach, and the time or cut of analysis will be transversal, since a certain time was considered for the collection and processing of the information, the study scenario will be the Huancayo model market located in the historical area. of the city and also the surrounding areas such as Ferrocarril Avenue, Jr. Mantaro, Jr. Cajamarca, Jr. Huánuco and Jr. Ancash.

The results showed that one of the main factors that affect pedestrian mobility is the development of the urban environment, generating the appropriation of a large part of the public spaces found around the model market. Concluding that, through commercial investment, public agglomeration and ambulatory profits, it has been possible to understand that the urban environment has dynamics or main sources of obstruction and impact on pedestrian mobility at the district level.

Keywords: Vehicular flow, pedestrian mobility, accessibility, public spaces.

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el desarrollo del entorno urbano representa un reto importante de resolver, ya que, se evidencia actividades y costumbres que generan obstrucciones en la movilidad peatonal. El crecimiento urbano trae consigo la necesidad de mejorar las calles, avenidas, jirones, etc. Por el hecho de que las personas suelen movilizarse con problemas debido a la apropiación de los espacios, es por ello que surge la importancia de evidenciar la movilidad peatonal analizando los espacios públicos, accesibilidad y percepción del usuario.

El entorno urbano hoy en día presenta un cambio en su tejido constructivo, porque de acuerdo con los sistemas actuales las personas han generado un entorno construido en el cual se evidencia nuevas edificaciones. Es así que, es relevante analizar las dinámicas estructurales urbanas que se fomentan por medio de los usos del suelo. Existen diferentes lineamientos que describen la movilidad peatonal dentro de un espacio, por ejemplo: los diseñadores, interventores, constructores, los cuales plantean desde un inicio la perspectiva de la movilidad peatonal. Sin embargo, en el transcurrir del tiempo el peatón ya no ocupa el primer lugar como beneficiario dentro de los espacios públicos o urbanos, la movilidad urbana se encuentra obstruida por los diferentes efectos de las actividades económicas y sociales que ocurren en la ciudad.

Es por ello, que hoy en día uno de los principales problemas que aquejan a la movilidad peatonal libre en Latinoamérica, es la precaria intervención al entorno urbano, este problema se genera mayormente en los sectores emergentes los cuales tienen carencias de espacios físicos definidos, este problema social, espacial y económico impacta negativamente en la ciudad y a la trama urbana, ya que, por el reducido espacio que se le da a las vías en distintos lugares, estos no cumplen con su determinado fin y como consecuencia el afectado es el peatón.

A nivel internacional, según Rodríguez (2022) en México, Autlán, en la ciudad de Jalisco entre las calles Gerardo Vázquez, Víctor Manuel Pérez y la Quebradilla, el crecimiento del entorno urbano y el proceso comercial, social y cultural ha limitado la movilidad peatonal, por lo que, las diferentes dinámicas

constructivas han ido cambiando el uso de los espacios, y por consiguiente la percepción del usuario de habitar no es la misma, ya que, existe mucha inseguridad entre sus calles, y esto interviene directamente al confort de las personas que viven y transitan por las calles mencionadas . Según IMCO (2019) se calcula que se pierde un aproximado de 3875 pesos por cada persona por el mal uso del espacio que existe, asimismo, se suma la historia de división social que existe en los pueblos aledaños. (pág. 15)

En Ecuador, según Ferrin (2021) en la ciudad de Calcutta, Portoviejo, los cambios del entorno urbano con referente a lo construido, ha traído consigo dinámicas de renovación constructivas para así mejorar el entorno, por lo que, las actividades en las calles han aumentado obstruyendo la movilidad peatonal, sin embargo, las calles suelen quedar reducidas ante tanta población, la infraestructura vial suele quedar desvariada. Para Lozano (2020) en las avenidas de esta ciudad, los espacios públicos suelen visualizarse saturados debido a las actividades, también, la accesibilidad se vuelve limitada. (p. 11)

Asimismo, en Colombia, según Obregon y Paz (2022) el entorno urbano en Cali, en los alrededores del mercado Paloquemao, las nuevas construcciones son evidentes debido al comercio, si bien es cierto el proceso genera un malestar en los peatones, los espacios públicos son tomados por las diferentes dinámicas económicas creando una calidad visual y espacial saturada, y evidenciándose la apropiación de los espacios.

Por otro lado, el beneficio que ofrece los nuevos entornos urbanos bajo la evaluación del diseño, son a largo plazo que promete accesibilidad, sin embargo, en el proceso el confort, calidad visual y espacial suele generar un problema. Quispe (2020) este fenómeno en los últimos años ha retrasado el diseño de movilidad peatonal en la capital, por lo que el comportar del entorno urbano ha traído como barrera un efecto negativo que condiciona a la persona. Asimismo, según De Vecchi (2019) en las diferentes ciudades de América del sur la infraestructura es poco óptima en cuanto a la peatonalización, por ende, se visualiza con frecuencia estos problemas de movilidad peatonal.

A nivel nacional, en la ciudad de Lima, la movilidad peatonal es masiva, ya que, se tiene un promedio de 530 mil personas transitando por día, y ante esta circunstancia se generan saturaciones en diferentes puntos de la ciudad.

De acuerdo con él, INEI (2018) se tiene un aproximado de 9 millones de habitantes en todo Lima, a comparación de São Paulo de 12 millones en donde el sistema urbano ha presentado modificaciones positivas. Por otro lado, otros de los problemas evidenciados en Lima es la movilidad peatonal, porque se encuentran espacios reducidos por donde el usuario transita, esto conlleva a que se generen desorden en los paraderos, parques, avenidas, calles, etc. Estas aglomeraciones de personas pierden dinero, tiempo, aumento de estrés, angustia, frustración entre otros males emocionales.

Otro sector en problemas es la ciudad de Huánuco, el cual tiene 4 puntos críticos de movilidad peatonal y saturación de flujo vehicular motorizado (mototaxis), por lo que, para Vergara (2019) el crecimiento poblacional ha sido desordenado y esto implica que se creen avenidas informales, en donde no guardan los diseños ni las medidas reglamentarias, por lo cual, diferentes personas han optado por usar las calles, plazas, parques, mercados y espacios no consolidados como avenida, y transitan con motos por esos lugares, es por ello que el dinamismo y la funcionalidad de la ciudad no es la adecuada. (pág. 3).

A nivel local, las soluciones que las personas han presentado en cuanto al entorno urbano, ha sido edificar bajo otros sistemas constructivos, generando un beneficio personal, y no se ha considerado la planificación de espacios, por lo que, diferentes actividades se han desempeñado y han generado una gentrificación espacial.

En la presente investigación desde la avenida Ferrocarril, hasta el Jr. Ica, Piura, Cajamarca, Huánuco y Tarapacá las aglomeraciones peatonales aumentan y el mercado modelo como punto de referencia termina por ser un espacio poco agradable para caminar. A pesar de que se hayan promulgado leyes para que esta congestión comercial se detenga y existen multas que se acerca del 3% a 10% por ocupación de vías.

Por lo cual se plantea el problema general ¿De qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023?, los específicos, ¿De qué manera los diferentes cambios de renovación influyen en los espacios públicos que se encuentran en la avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023? ¿De qué manera la calidad espacial influye en la accesibilidad peatonal alrededor del mercado

modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023? ¿De qué manera las cualidades del entorno construido influyen en la percepción del usuario que transita alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023?

El presente proyecto de investigación tiene una justificación teórica la cual aborda los problemas actuales del entorno urbano mediante revistas y tesis de posgrado que ayudaran a fomentar un mayor sustento. Mediante los instrumentos, cuestionario y entrevistas, el análisis tendrá más información; y el tipo de análisis a utilizar será básico.

Objetivo general. Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023. Los específicos, Determinar de qué manera los diferentes cambios de renovación influyen en los espacios públicos que se encuentran en la avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023. Determinar de qué manera la calidad espacial influye en la accesibilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023. Determinar de qué manera las cualidades del entorno construido influyen en la percepción del usuario que transita alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

II. MARCO TEÓRICO

En esta parte de la investigación, se plantean los antecedentes que permiten analizar de forma específica las categorías y subcategorías, Para lo cual Valenzuela y Talavera (2023) La movilidad peatonal, mediante enfoques, factores y condiciones, evidencian las características que necesita el peatón dentro de los espacios urbanos. Por lo que, en relación con el contexto urbano, se mantiene profundizar los pensamientos y conocimientos acerca de los entornos y la calidad de movilidad peatonal que existe entre las calles y las centralidades de las ciudades. El análisis que se genera dentro de este entorno urbano con referente al usuario toma en cuenta evaluar la poca importancia que tiene el peatón hoy en día en los espacios urbanos, asimismo, la necesidad que tienen estos por obtener una mejor calidad de movilidad. Es por ello que, es importante entender que se necesitan intercambios nodales, los cuales mejoren las articulaciones urbanas y se puedan generar mejores accesibilidades.

Por ende, tener una correcta movilidad peatonal tiene como característica principal la accesibilidad a los diferentes medios que la persona utiliza, los espacios públicos deben estar libres generando dinámicas urbanas naturales, los cuales fomenten el uso de suelo y la percepción del usuario, el cual es el punto partida para un desarrollo peatonal ordenado. Martínez (2020) existen diferentes lineamientos que describen la movilidad peatonal dentro de un espacio público, por ejemplo, los diseñadores, interventores, constructores los cuales plantean desde un inicio la perspectiva de la movilidad peatonal.

Para Joaquín (2019) en su investigación, el entorno urbano considerado un ambiente de bienestar, va más allá de la multiplicidad, ya que mantiene enfoques entre el campo y la persona. Por lo que, si un entorno urbano no está correctamente diseñado o estructurado, mediante el diseño, genera un malestar a las personas y por consiguiente no proyecta un beneficio.

Es importante considerar que, Tanikawa y Paz (2020) la movilidad urbana y la base del peatón permite entender los conceptos y paradigmas de sostenibilidad y como se utilizan los modelos alternativos de integración económica y social. Para lo cual mantiene una justificación de construcción

urbana, ya que existen problemas en los objetivos económicos de desarrollo, el sistema de movilización que existe entre el peatón y la trama urbana, la cual evidencia una expectativa de desarrollo social. Por ende, es necesario gestionar soluciones de calidad.

Asimismo, Garza y Hernandez (2019) en cuanto a movilidad peatonal, el objetivo principal es entender que, en los centros urbanos el vehículo ha tomado predominancia, por lo cual las características de las personas que usan los espacios públicos están siendo excluidos. Debido a los problemas de disminución de actividad recreativa en los espacios urbanos, la percepción de infraestructura peatonal se encuentra limitada, el flujo de movilidad peatonal se encuentra obstruida debido a los transportes vehiculares y a la cantidad de personas que usan los espacios públicos, asimismo, esto ha generado que, no se congreguen personas en los parques, mercados, etc. por lo tanto, de acuerdo con el tráfico de personas, se deben realizar un análisis de capacidad y horarios para los vehículos.

Ya que, de acuerdo con las teorías del entorno urbano, Cantú (2020) mencionan que, en el caso del crecimiento poblacional, la ciudad tuvo como consecuencia problemas elevados de movilidad peatonal, por lo que, diferentes grupos de personas generan actividades motorizadas por medio de diferentes tipos de vehículos en las calles, plazas y parques, alrededor de los mercados, etc., creando una densidad vehicular y siendo este acto un punto importante de saturación en la infraestructura vial.

En cuanto a la importancia del peatón y las zonas urbanas Briones y Heras (2021) las transformaciones sociales y urbanas del entorno de los flujos vehiculares generan gentrificaciones y procesos de aglomeraciones que están desarrollándose en el lugar por lo cual, se considera establecida la importancia del peatón, debido a los problemas de falta de interacción, de intercambio de cultura, comercialización ambulatoria y los problemas de flujos vehiculares que se evidencian en la zona de estudio. De acuerdo con el funcionamiento de los espacios, se ha incrementado la congestión vehicular acompañada de actividades callejeras y la apropiación de los espacios, por lo cual la zona

estudiada se encuentra saturada. Ya que, existen diferentes problemas que se añaden a la saturación vial, la inseguridad, insalubridad, infraestructura vial, etc.

Para Casiopeda (2022) según Lynch, cualquier forma urbana puede ser definida a partir de tres propiedades básicas: Identidad, es decir, grado de distinción de un elemento con respecto al resto. Una imagen eficaz requiere la identificación de un objeto, su reconocimiento como entidad separable. (p. 76)

Asimismo, según el libro, la imagen de la ciudad de Lynch, los elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. No somos tan solo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él, y compartimos el escenario con los demás participantes. Muy a menudo, nuestra visión de la ciudad no es continua, sino, más bien, parcial, fragmentaria, mezclada con otras preocupaciones. Casi todos los sentidos están en acción y la imagen es la combinación de todos ellos.

Es así que, hoy en día llamado contextualismo, el entorno urbano es aquella arquitectura que responde a su entorno, respetando lo que ya existe, a diferencia de constructivismo. Asimismo, puede ser considerado como una parte del funcionalismo que abandonó la decoración ciñéndose a la construcción y en el que el efecto estético viene dado solamente por la relación masa-espacio.

Por ende, Carrillo (2021) en cuanto a la residencia urbana, ciudades amazónicas y dinámicas, el análisis muestra los conceptos de densidad urbana mediante lo construido y la accesibilidad del espacio por medio de las actividades que existe en la ciudad de Tena dentro del contexto cultural. Justificándose mediante la necesidad y la precariedad que tienen estos espacios viales, y como la densidad vehicular ha deteriorado las zonas que tienen un valor histórico y su accesibilidad. Se detallaron los procesos de limitación de la ciudad de Tena y los problemas en sus espacios viales debido a la poca accesibilidad de las personas que permanentemente están las zonas públicas. Las características y usos que se da al lugar generan desorden, por lo que se está perdiendo el valor a la zona de estudio.

Dentro de lo mencionado, la densidad genera intensidad comercial, la cual influyen en la accesibilidad peatonal de las personas que transitan por los distintos espacios o ambientes públicos. Ya que, según Vigil (2022) los

desplazamientos de las grandes masas de personas están sujetas y limitadas por las intensidades comerciales que existen en los espacios, ya que esto no permite que se puedan movilizar a un mismo norte, es por ello que, al tener altas dinámicas sociales y comerciales dentro de los ambientes libres, las personas tienden a sentirse saturados por la inaccesibilidad que existe.

En cuanto a la movilidad peatonal Crisostomo (2020) La apropiación del espacio público y movilidad peatonal evidencia el interés de mejoramiento del diseño y la estructura de la ciudad, debido a ello se justifica que es necesario visualizar la recuperación de los espacios públicos como calles, plazas y parques, que están siendo apropiados por las actividades ambulatorias, esto genera que la movilidad peatonal se pierda, el peatón no mantiene los valores establecidos ya que, los espacios están siendo ocupados de forma inadecuada. De acuerdo con estas actividades visualizadas, las autoridades y las personas del lugar no están trabajando en conjunto para que se pueda erradicar o formar nuevos espacios donde se pueda transitar libremente.

Asimismo, Medrano (2020) en cuanto a la movilidad urbana peatonal en zonas patrimoniales existen propuestas que brindan una solución ante la cantidad de movilidad peatonal que existe, ya que, mediante el problema de espacio limitado que existe en el tramado y el ambiente que utilizan las personas, muchos no cuidan el patrimonio. Mediante una morfología funcional desordenada, las actividades económicas y recreativas han tomado el control de los espacios mencionados. Es por ello que, el entorno debe mantener horarios de actividades y mejorar la planificación de uso de suelo.

En cuanto a dinámicas y su influencia en los espacios públicos, las personas que transitan suelen tener poco espacio. De vichi (2019) en las diferentes ciudades de América del sur la infraestructura urbana es poco óptima en cuanto a la peatonabilidad, por lo que Quispe (2020) este fenómeno en los últimos años ha retrasado diferentes zonas urbanas estables en la capital, por lo que el flujo urbano está basado en problemas viales, comerciales los cuales han

traído como barrera un efecto negativo que condiciona la movilidad de las personas y la apropiación de otros espacios.

Asimismo, Casapino (2021) La accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida y discapacidad motriz analiza la facilidad de los peatones de acuerdo con la falta de diseño de espacio público que existe. Por lo que, se justifica que, diferentes espacios públicos necesitan un ordenamiento significativo para los usuarios. Bajo nivel de cumplimiento normativo afecta directamente a los espacios culturales de la ciudad, por lo que, el peatón suele ser el afectado.

En cuanto, Saavedra y otros (2020) el impacto de control que tuvo la movilidad peatonal en la ciudad y como fueron tomándose medidas de control ante el covid-19. La justificación parte desde la necesidad de implementar nuevos sistemas que ayuden al reordenamiento social y peatonal, como también analizar las movilidades peatonales. Bajo los datos encontrados existen asociaciones negativas que no aportan en el buen manejo de la movilidad. Por lo que se concluye que, existió una reducción de movilidad peatonal debido al covid-19 y al mal manejo de sistemas.

Pino y Rodas (2022) El impacto de la movilidad peatonal en la infraestructura urbana (21) se analizan las características de los equipamientos urbanos y la necesidad por mejorar la movilidad peatonal. Justificándose que, el impacto de la movilidad y la infraestructura urbana tiene problemas de accesibilidad. Evidenciándose resultados negativos, ya que el impacto de la movilidad está limitando la estructura urbana y su trama. Finalmente, se concluye que, la movilidad peatonal de la zona de la victoria por ser antigua, está manteniendo diferentes problemas, añadiendo a esto el incremento de problemas vehiculares, el espacio y la necesidad reordenamiento.

Como teorías fundamentales, para Jan Gehl "Ciudades para la gente" la ciudad ofrece beneficios y miradas positivas específicas acerca de la accesibilidad y del diseño de los espacios urbanos para la vivencia de los habitantes. Ya que al pasar del tiempo se generan necesidades de planificación,

en la ciudad, por lo que se fundamentan escalas de mejoramiento, cuyas orientaciones están dirigidas a fomentar una calidad de vida en las ciudades a partir de la perspectiva humana, y priorizar la viabilidad, seguridad y sostenibilidad.

En cuanto a la teoría de la ventana rota por James q. Wilson y George L. Kelling, (1982) la ciudad exhibe diferentes comportamientos, las cuales se consideran importantes evidenciar en la visibilidad del desorden y la mala conducta del desarrollo del entorno en cuanto a los delitos urbanos. Asimismo, lo enfatiza Jane Jacobs (1961) en su teoría *The death and life of great american cities*, mencionando la importancia de tener calles transitables, aceras activas, espacios públicos diseñados y edificios acordes al lugar, para que se pueda fomentar una interacción social y vitalizar la comunidad.

Además, para Elif Ebru Sisman “Zonas peatonales” es importante considerar el mejoramiento de la movilidad peatonal basándose en la accesibilidad, comodidad y movilidad del usuario, esto permite tomar en cuenta diversas áreas urbanas para contextualizar un problema, y así poder generar diversas estrategias que permitan poner en primer lugar a la persona.

Para Marlín et al (2019) la influencia de una actividad en el entorno urbano inicia desde la variedad de tipos vehiculares, centros comerciales, ambulantes, actividades culturales y la estructura vial que se determina en el tiempo, la cual va de la mano con el manejo de la densidad vial. Lo mencionado explica que estas causas proyectan en una movilidad peatonal la obstrucción, la cual genera como consecuencia en muchos espacios el embotellamiento espacial a causa de una mala gestión, en donde el espacio público pasa a formar parte de un ambiente saturado e inaccesible, las cuales pueden perder su valor social.

En cuanto a los fundamentos teóricos, según Sarango (2020) **el entorno urbano** está caracterizada por la estructura de desplazamiento que se encuentra enfocada a la parte social, comercial y cultural, asimismo, está asociada al

proceso de calidad que se tiene para poder segmentar o determinar una sección urbana.

Asimismo, la **movilidad peatonal**, según Vigil (2022) es aquel desplazamiento que las personas realizan con un fin determinado. Asimismo, esta movilidad peatonal es efectuada en los espacios públicos y comerciales, brindando una satisfacción antes las necesidades humanas. Por otro lado, esta actividad es definida como el acceso a diversos servicios, instalaciones u oportunidades que se presentan para los ciudadanos.

Espacios públicos, según Narciso (2020), el espacio público es el escenario donde las personas realizan sus actividades recreativas, sociales, religiosas, etc., asimismo mantienen un carácter de identificación comunitaria.

III.METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Enfoque de la investigación.

El enfoque fue cualitativo, ya que permitirá evidenciar el fenómeno y las categorías por medio de las cualidades y la realidad del contexto natural, esto permitirá obtener información mediante diferentes instrumentos, los cuales generen mejor desarrollo y comprensión del fenómeno. Para Ruiz (2018) este enfoque cualitativo permite interpretar el fenómeno de acuerdo con las personas que se encuentran implicadas.

3.1.2. Diseño de la investigación

El diseño fue fenomenológico, ya que, se pretendió describir y entender el problema que sucede en el lugar de estudio, el fenómeno fue analizado desde el punto de vista de cada participante construyendo una perspectiva colectiva.

El corte o tiempo de análisis fue transversal, ya que está determinado realizar el recojo de información en un determinado momento, sin embargo, se

utilizará documentación de un año anterior para generar una comparación con la investigación actual.

El nivel fue causal, ya que, se buscará evidenciar la influencia o impacto que ocasiona una categoría sobre otra, de acuerdo con el fenómeno de estudio.

3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización

Las categorías se establecieron según las teorías fundamentadas, en donde estos expresan como características las subcategorías.

Categoría independiente: según Sarango (2020) **el entorno urbano** está caracterizada por la estructura urbana o tejido, asimismo, está asociada al proceso del entorno. Asimismo, esta categoría estará evaluada por sus tres subcategorías, las cuales son: dinámicas, entorno construido y cualidad, estas características serán analizadas por medio de la observación y las entrevistas.

Categoría dependiente: la **movilidad peatonal** según Vigil (2022) es aquel desplazamiento que las personas realizan con un fin determinado. Asimismo, esta movilidad peatonal es efectuada en los espacios públicos y comerciales, brindando una satisfacción antes las necesidades humanas. Por otro lado, esta actividad es definida como el acceso a diversos servicios, instalaciones u oportunidades que se presentan para los ciudadanos. Asimismo, esta categoría estará evaluada por sus tres subcategorías las cuales son: espacios públicos, accesibilidad y percepción del usuario, estas características serán analizadas por medio de la observación y las entrevistas.

La matriz de categorización describe las definiciones, problemas, objetivos y códigos que permitirán analizar la investigación (tabla 1).

3.3 Escenario de estudio

El escenario de estudio consta del mercado modelo de Huancayo ubicado en la zona histórica de la ciudad y asimismo de los alrededores como son la

avenida Ferrocarril, Jr. Mantaro, Jr. Cajamarca, Jr. Huánuco y Jr. Ancash, las cuales constituyen un punto principal de la actividad comercial, por ende, este sector se encuentra eventualmente saturada por el intenso flujo peatonal.

Figura 1 Alrededores del mercado Modelo de Huancayo



Fuente: Google earth

3.4 Participantes

En la investigación considerará la participación de los lugareños (choferes, comerciantes, transeúntes, peatones, etc.) tomando en cuenta que, el departamento de Junín tiene 1,246,038 de habitantes según el censo realizado en el 2017 y la ciudad de Huancayo alberga 456,250 habitantes este será nuestra población de estudio, asimismo, nuestro muestreo será no probabilístico, ya que, el análisis será enfocado a personas que sean mayores de edad (18 a más) los cuales nos informarán sus problemas, dificultades referidos a nuestro enfoque de estudio, es por ello que, de acuerdo con la muestra, se considerará realizar el análisis a 30 personas mediante la entrevista (selección libre) los cuales sitúen el lugar de estudio. Ya que según Sampieri (2014) la cantidad mínima de una muestra para la investigación puede ser 30 participantes.

Figura 2 población censada 2017

Dpto.	Población censal		Crec. Anual Intercensal Dep. (%)
	2007	2017	
Junín	1,225,474	1,246,038	0,17

Fuente: CPV - 2007 y 2017

3.5 Técnicas e instrumento de recolección de datos

Las técnicas que se pretenden utilizar en la investigación serán la observación y la etnográfica. Estas técnicas permitirás recolectar datos relevantes del lugar como también del problema evidenciado en la introducción.

Los instrumentos serán la ficha de observación, fichas de entrevista y análisis documental, los cuales serán descritos según autores.

La ficha de observación servirá para la recolección de información visual evidenciando los problemas planteados, asimismo esto permite que el autor de la investigación pueda generar una perspectiva técnica y pueda manifestar las características necesarias. Ya que, según Mendez (2016) estos hechos permiten obtener una mejor información interpretativa.

El análisis documental está fundamentado en generar el instrumento que permitirá obtener datos estadísticos, problemas antiguos referentes al tema, información acerca de los fenómenos vehiculares en la última década. Puesto que, según Junyent (2014) este sirve para generar fragmentos importantes que ayuden a entender el problema que se considera en la investigación.

Las entrevistas definirán las perspectivas de los especialistas y de los pobladores, ya que este instrumento es fundamental para evidenciar el sentir de estos.

3.6 Procedimientos

En la investigación posterior a los fundamentos teóricos y problemáticos planteados, se considerará importante establecer la metodología, en donde el tipo, diseño y enfoque, permitirán dirigir el destino de la investigación, asimismo, para la recopilación de los resultados se obtendrá por medio de un análisis documental el cual por medio de un sistema de elección se generara fuentes bibliográficas resaltantes, las fichas de observación y las entrevistas serán realizadas con anticipación para que puedan ser validadas y posterior a ello se tengan los resultados.

3.7 Rigor científico

De acuerdo con lo fundamentado, el rigor científico se enfocará a la valoración de los instrumentos, generándose una validación emitida por el investigador, quienes bajo el criterio de claridad, pertenencia y relevancia, brindarán la confianza de utilizar.

3.8 Método de análisis de datos

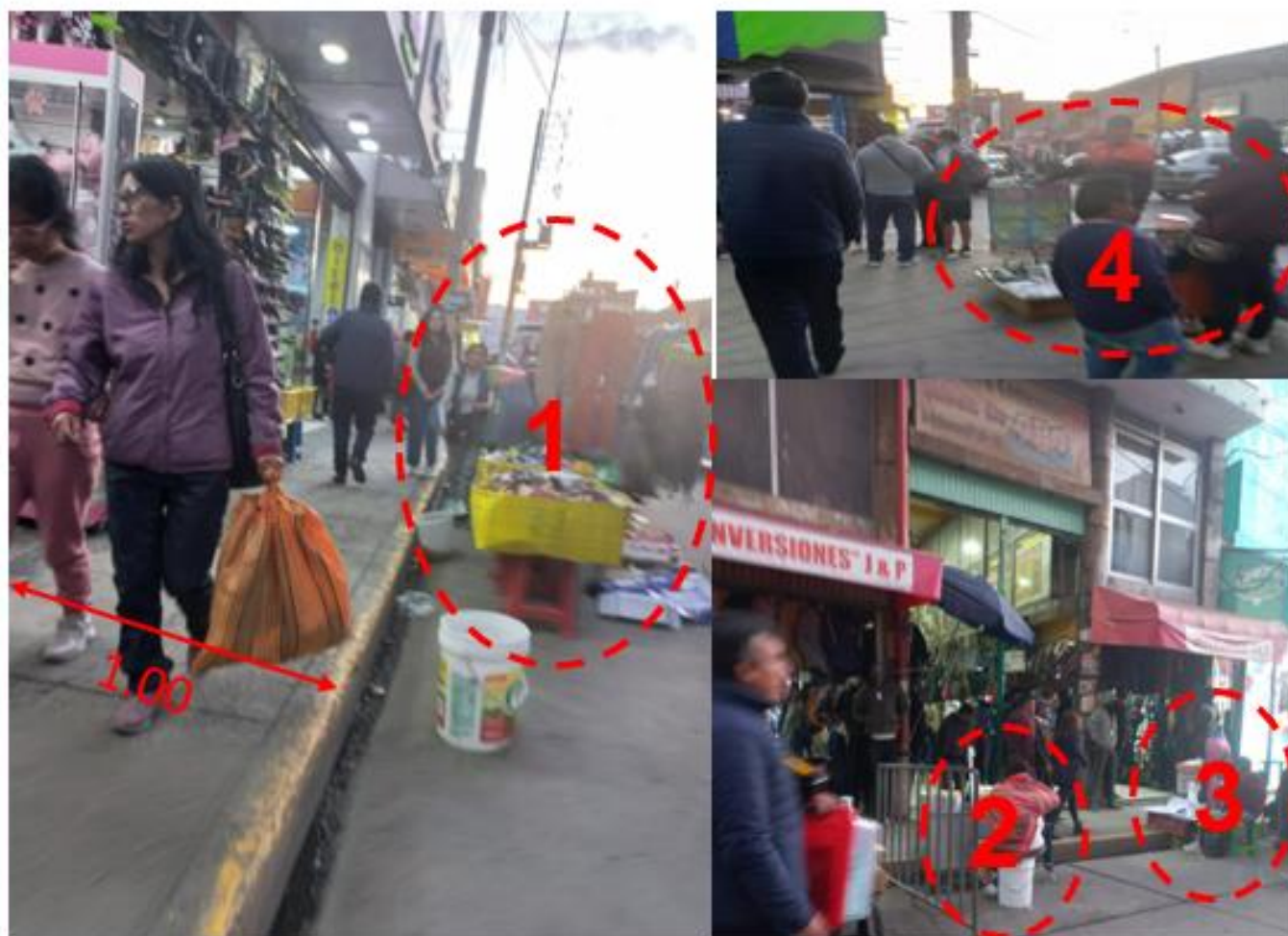
En cuanto al análisis de la información obtenida, se realizarán mediante el programa Atlas Ti o Maxqda, este programa está orientado a investigaciones cualitativas, el cual permitirá crear esquemas de palabras resaltantes que ayudaran a entender las categorías y subcategorías, asimismo, cuadros de relación y cuadros de valoración, los cuales son importantes y se encuentran dentro de los atributos o caracteres cualitativos.

3.9 Aspectos éticos

Los criterios nacionales e internacionales servirán para plantear los aspectos éticos, ya que, esta investigación considera el criterio de anonimato el cual mantiene en privado la información de los participantes (especialistas y pobladores) asimismo, de acuerdo con la norma ISO 690-2 se rige como guía para la redacción de la investigación, el criterio de benevolencia será planteado

Figura 4: Ficha de observación de espacios públicos.

Categoría de análisis: MOVILIDAD PEATONAL



Categoría	Subcategoría	Fecha /hora
ESPACIOS PUBLICOS	Evaluación de la funcionalidad espacial	01/10/23 – 5:30 PM

Descripción: En cuanto a la visita al campo de estudio, las fotografías evidencian la ocupación del comercio ambulatorio en los espacios públicos obstruyéndose la funcionalidad natural de las veredas, asimismo en el punto 1 se puede evidenciar la ocupación comercial de una zona de parqueo, en el punto 2 y 3 la entrada del mercado y en el punto 4 se observa la limitación en cuanto a la circulación.

La funcionalidad espacial se visualiza limitada y obstruida por las actividades comerciales y mobiliarios de los stands.

Figura 5: Ficha de observación de accesibilidad.

Categoría de análisis: MOVILIDAD PEATONAL

Categoría	Subcategoría	Fecha /hora
ACCESIBILIDAD	Evaluación del diseño de veredas peatonales	01/10/23 – 5:30 PM

Descripción: El diseño de las veredas peatonales son irregulares; ya que, en la zona del mercado la vereda tiene un ancho de 1.20 metros y 0.40 metros que es utilizado por las tiendas el cual disminuye el ancho de circulación. En la calle Mantaro en las figuras 2 y 3 las veredas tienen un ancho de 0.80 y 0.70 metros, los cuales no brindan una correcta accesibilidad, no cumpliendo con el reglamento especial de habilitación urbana.

Figura 6: Ficha de observación de dinámicas.

Categoría de análisis: ENTORNO URBANO

Categoría	Subcategoría	Fecha /hora
DINAMICAS	Evaluación de la gentrificación	29/09/23 – 5:30 PM

Descripción: mediante las actividades económicas, este sector del mercado modelo, atrae y concentra gran población agricultora, comerciantes, turistas, ganaderos, etc. que venden sus productos dentro de una zona que pasa por una transición urbana.

Figura 7: Ficha de observación de entorno construido.

Categoría de análisis: ENTORNO URBANO



Categoría	Subcategoría	Fecha /hora
ENTORNO CONSTRUIDO	Análisis de materiales usados	29/09/23 -5PM

Descripción: Las edificaciones que se encuentran en el entorno urbano suelen estar contruidos con materiales de adobe, madera, y tapias, como también nuevas construcciones de concreto y sistemas a porticados. Por otro lado, los materiales utilizados en las vías peatonales suelen no estar bien diseñadas ni compactadas por lo que pierden su forma y comienzan a agrietarse. El sector de análisis es una zona en crecimiento comercial y actividad social por lo que está siendo modificada por las mismas eventualidades.

Figura 8: Ficha de observación de calidad.

Categoría de análisis: ENTORNO URBANO



Categoría	Subcategoría	Fecha /hora
CUALIDAD	Calidad visual	01/10/23 – 5:30 PM

Descripción: la calidad visual es obstruida por diferentes actividades, letreros, carretas, autos, etc., los cuales fomentan una polución visual, generando una mala calidad visual dentro del entorno urbano, asimismo, la saturación peatonal y vehicular proyecta peligros como la delincuencia, contaminación y el deterioro de la zona. Por lo que la calidad visual se ve afectada.

Figura 9: Ficha de observación de categorías de análisis.

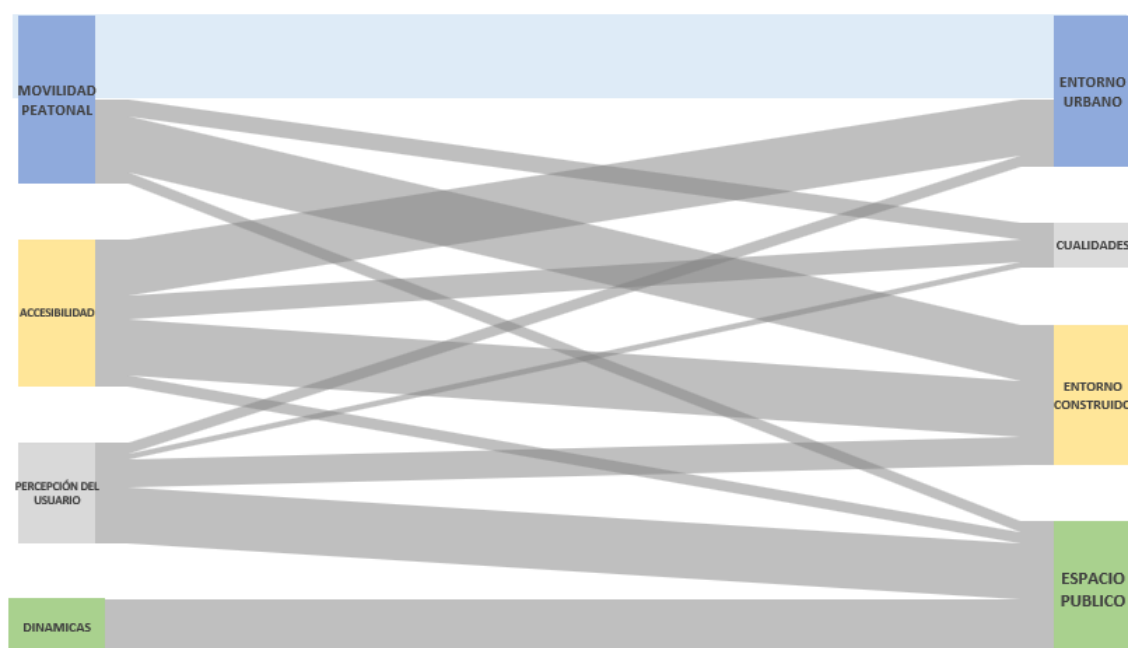


Luego de evidenciar las fichas de observación, se realizaron las entrevistas a 3 personas que son parte de la población, 2 visitas temporales que llegaron al mercado modelo para comprar para su viaje, a 2 trabajadores del mercado modelo, 1 serenazgo, 1 policía de tránsito y a dos especialistas en temas urbanos, quienes respondieron preguntas en base a las categorías y subcategorías planteadas.

Figura 10: Ficha de entrevistas.

	POBLACIÓN			VISITA TEMPORAL		TRABAJADORES DEL MERCADO		SERENAZGO	POLICÍA DE TRANSITO	ESPECIALISTAS URBANOS	
	P1.	P2.	P3.	P1.	P2.	P1.	P2.	P1.	P1.	P1.	P2.
Espacios públicos – evaluación de la funcionalidad espacial.	El mercado y sus alrededores suelen ser muy saturados, pocas veces se puede caminar con libertad.	Alrededor del mercado los espacios eran ocupados y no se podía caminar por las calles.	En cuanto a la función de los espacios, creo que no cumplen por las actividades comerciales.	Dentro del mercado hay orden, sin embargo, afuera no por lo que, no funciona correctamente.	Primera vez que vengo por el mercado y suele estar muy congestionado por las actividades comerciales.	A raíz de la informalidad afueras del mercado, no se respeta la funcionalidad de los ambientes.	A fueras del mercado, desde sus inicios siempre fue así, por lo que, no hay funcionalidad formal.	Hay espacios que si cumplen con su funcionalidad y otros no.	Hay días en que suele haber una funcionalidad adecuada entre sus espacios debido al trabajo municipal.	El entorno urbano es cambiante por lo que, de acuerdo a las necesidades, las actividades toman posesión de muchos espacios.	Los espacios no funcionan correctamente cuando hay actividades que rompen sus límites.
Accesibilidad– Análisis de las dinámicas sociales existentes.	Solo he podido ver actividades comerciales y algunas veces culturales.	Solo he podido ver en el tiempo que vivo aquí, dinámicas o actividades comerciales.	Solo comerciales, ya que es un espacio muy conocido.	Hasta el momento he podido ver solo actividades comerciales.	Hasta el momento del mercado modelo, actividades comerciales.	Aquí en el mercado modelo en las noches suelen ser espacios solitarios y hay delincuencia.	En las noches cambian las actividades y hay venta de licor.	Las actividades comerciales son lo que predominan en el mercado y sus alrededores.	Se suele ver solo comercio y algunas veces actor culturales por las calles.	Los mercados modelos son focos o puntos donde se realizan diferentes actividades comerciales, sociales y culturales.	Las actividades comerciales siempre predominarían en un mercado.
Accesibilidad– Evaluación de caminabilidad	La obstrucción que siempre encontramos es la comercial, ambulantes por las calles. Suelen apropiarse de las veredas, incluso las pistas de la calle Mantaro suelen estar saturados de actividades comerciales.			Las obstrucciones que hemos podido presenciar dentro del mercado modelo y a sus alrededores, son el comercio ambulatorio en su gran magnitud, ya que suelen estar en las veredas, pistas, parques, etc.		Afuera del mercado los ambulatorios son los que dominan las calles.		Solemos movilizar a las personas para que haya un libre tránsito, pero, siempre hay obstrucción comercial	Las obstrucciones que encontramos, en la mayoría son comerciales, y algunos vehículos informales.	La obstrucción es inevitable, por lo que, se evidencia la posesión de todo.	Es imposible caminar con libertad cuando hay un dominio de actividades en una zona comercial.
Accesibilidad– Análisis apropiación espacial	Si, en gran cantidad, ya que, todos los que desean vender suelen apropiarse del espacio.	Si, entre las calles Mantaro, Cajamarca y Ancash, las personas suelen apropiarse de todos los espacios.	Hay muchas actividades comerciales que necesitan un espacio grande, por lo que, la gente se apropia del espacio.	Si, a los alrededores del mercado hay mucha apropiación de espacios públicos.	Si, por todas las calles siempre encuentras a vendedores comerciales que están en la vereda, pista, etc.	El impedimento de la movilización peatonal como vehicular es por medio de las actividades ambulantes, que se sitúan en las veredas, pistas y calles.		El comercio ambulatorio es quienes se apropian de los espacios públicos,	Cada día los ambulantes se apropian e impiden la circulación de las personas.	La movilidad peatonal y vehicular es sin duda obstruida por parte de las actividades informales, ya que, no tienen respeto por el espacio público.	La apropiación de los espacios públicos es generada por el ambulante.
Percepción del usuario– Sensación	Las calles al ser saturadas y no poder caminar con libertad, genera temor al robo, por las cantidades de personas que transitan, asimismo, es incómodo poder comprar en el mercado y ver en las calles mucha necesidad, la sensibilidad es de tristeza por momentos.			Calles muy saturadas, temor a la delincuencia y a los atropellos por los vehículos.		De donde yo vengo hay estos tipos de mercados, si bien es cierto puedes comprar de todo, hay problemas de miedo al robo.	Desde que se comenzaron a saturar las calles, el temor es la principal sensación.	Se suele evidenciar mucho temor por los robos, hoy en día es el pan de cada día.	Normalmente, cada día arrestamos a personas que roban, o atropellan a los transeúntes, estos son las sensaciones que existen, por lo que, la población no suele venir solos, si no en grupos para hacer sus compras.	Cuando hay desorden, siempre traerá consecuencias sociales, como temor.	Si bien es cierto hay sensaciones malas en la zona de estudio, debe también desarrollarse la seguridad.
Percepción del usuario– Habitabilidad	Siento que hay beneficios de comprar o tener todo a la mano, sin embargo, hay problemas de espesidad.	Hay beneficios que se deberían recalcar, ya que, hay todo al alcance de la mano, sin embargo, hay sensaciones de peligro.	Mi percepción de vivir aquí es beneficiosa ya que todo está a la mano, sin embargo, hay problemas de delincuencia y es un peligro.	Aquí en el mercado se encuentra de todo, cuando preguntamos nos dirigen aquí.	El beneficio es tener todo a la mano, sin embargo, no deja de ser un espacio saturado.	Trae consigo buenos beneficios comerciales y es lo importante, esa percepción puedo tener acerca del lugar.	Los beneficios económicos son importantes para nosotros como comerciantes.	Tenemos un gran potencial económico, sin embargo, hay problemas que se tienen que resolver.	Al ser un lugar conocido las personas vienen y sitúan el lugar, eso lo hace un lugar importante.	La percepción de la población comerciante es positiva debido a que, hay un beneficio de por medio.	La percepción económica es positiva debido a la cantidad de personas visitan el lugar.
Percepción del usuario– Social	Solemos ir al mercado y venir directamente a nuestras casas.	A los alrededores del mercado, se venden comida y solemos comer por ahí, pero después nada más.	Constantemente no solemos quedarnos en el mercado o a en sus alrededores.	Hoy que estamos aquí, si hemos socializado con las personas y los ambulantes.	Si he paseado por los alrededores del mercado y he comido algo por las calles.	Normalmente dentro del mercado si estamos socializando, afueras del mercado no.	Como comerciantes hablamos con mucha gente en nuestros puestos, fuera de ello, solamente con los del mercado.	Por lo general no socializamos mucho por el trabajo que tenemos como serenazgo.	El trabajo muchas veces no nos permite socializar tanto con la población ya que debemos estar alertas.	El punto comercial suele ser foco de socialización en la rama del comercio, pocas veces cambia de rama.	El comercio es un nexo de socialización y ayuda a que las personas puedan conocerse.
Entorno construido– Evaluación del diseño	Las calles no están bien diseñadas ya que, no hay distinción de veredas.	Creo que hay problemas de diseño de las veredas y pistas porque suelen estar dañadas.	Creo que no fue diseñado la vía peatonal.	La pista y las veredas están unidas y no hay distinción de ellas.	Las vías peatonales son muy angostas y no se puede caminar.	Las circulaciones peatonales internas en el mercado si está diseñado, más las calles no.	Las calles son anchas y otras angostas, pasan distintos carros es un problema.	Considero que las calles y las veredas no están diseñadas.	Todo fue realizado bajo los criterios propios, no hubo una planificación.	Gran parte de las zonas urbanas en Huancayo fue improvisado por ese motivo se visualizan calles angostas, veredas angostas, no hay un diseño vial.	
Entorno construido– Evaluación de la espacialidad	Cerca al mercado hay dos parques que también se encuentran saturados por el comercio ambulatorio.	Por las calles no se puede caminar por lo que la espacialidad no es la adecuada.	No hay espacios libres donde uno pueda realizar sus actividades sociales.	No hemos encontrado cerca al mercado modelo parques libres o calles libres, siempre hay comercio.	Hasta el momento solo hemos encontrado comercio y no espacios para realizar una actividad social.	A raíz del comercio desarrollado en el mercado y en sus alrededores, los espacios públicos no suelen tener espacios suficientes para los visitantes por lo que no hay una espacialidad.	El comercio ambulatorio es quienes se apropian de los espacios públicos.	Cada día los ambulantes se apropian e impiden la circulación de las personas.	Cuando el comercio es muy grande no se puede controlar los espacios aledaños..	La apropiación de los espacios públicos es generada por el ambulante.	
Cualidad– Confort	El confort es económico, debido a la facilidad de poder obtener los productos	El estar cerca del mercado, y tener los productos a la mano causa un confort o beneficio económico.	La calidad de vida es buena, ya que estamos cerca a los productos y es fácil adquirirlo.	Hay algún tipo de confort social, ya que, se evidencia constantemente facilidad de adquirir algo.	El confort es económico ya que solo adquiere todo lo que deseas.	El confort que ofrece el mercado modelo y sus alrededores es de conocer la cultura de la ciudad.	El confort que ofrece este sector es la gastronomía y economía.	Siempre estos tipos de mercados y alrededores brindara la calidad de gastronomía diferente.	Creo que hay muchos beneficios económicos y gastronómicos.	Para los usuarios, hay un tipo de confort, para los comerciantes hay otro tipo de confort, y para el espacio también, sin embargo, debe ordenarse y generar una armonía.	

Figura 11: Diagrama de sankey



El diagrama de Sankey, evidencia que entre las categorías de análisis existe una influencia y flujo directo. Por lo tanto, el entorno urbano está vinculado con la movilidad peatonal, en donde la figura (11) muestra una línea color celeste de grosor considerable, expresando que, las subcategorías se encuentran en el caso de estudio. Debido a ello, el entorno urbano tiene un impacto significativo en la movilidad peatonal, de acuerdo con los diversos factores del entorno, como el diseño de calles, la presencia de aceras, accesibilidad, percepción del usuario, el entorno construido, la seguridad y otros elementos, pueden influir en la forma en que las personas se desplazan en una ciudad.

Luego de analizar los resultados, se procedió a realizar la discusión en el cual se consideró importante determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, en la avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Por lo que, la figura (9) evidencia que, el comportamiento del entorno urbano mediante las distintas actividades y eventos muestran diferentes convivencias sociales que se dan de forma

natural en esta parte de la ciudad, asimismo la ficha de observación (figura 3) se muestran los puntos con mayor afluencia de personas, en donde la accesibilidad es limitada debido al diseño de las calles y aceras, esto muestra que, gran parte en los alrededores del mercado evidencia un impacto relevante en la población y su movilidad.

En cuanto a los criterios conceptuales de los especialistas entrevistados (P1), ellos muestran que, la funcionalidad del entorno urbano es acorde al desarrollo económico que se genera en los alrededores del mercado, este impacto genera diferentes consecuencias en los espacios públicos como en las personas, asimismo lo corrobora el especialista (P2) quien menciona que, en un lugar comercial, las mismas actividades económicas son las que predominaran debido a la inversión y a las ganancias, por ende, se dan estos resultados de influencia en la movilidad peatonal.

Por otro lado, de acuerdo con antecedentes, Talavera (2023) afirma lo expuesto por los especialistas, ya que, en las ciudades y calles, la necesidad lleva a que las mismas personas tomen como centro de trabajo los alrededores de un punto comercial, asimismo, Martínez (2020) afirma mencionado que, la movilidad del peatón se ve influida por el desarrollo del entorno urbano generándose la apropiación de gran parte de los espacios públicos que se encuentran alrededor del mercado modelo.

Es importante también considerar que, según la teoría evidenciada en el capítulo II, el autor Marlín (2019) enmarca al entorno urbano como el ente influyente que limita y organiza la movilidad peatonal, asimismo, el serenazgo (P1) afirma lo mencionado por el especialista “las actividades comerciales son lo que predominan en el mercado y sus alrededores.”, los resultados obtenidos. Estas respuestas obtenidas son corroboradas por el libro “imagen de la ciudad” de Kevin Lynch quien manifiesta que, la importancia del comportamiento urbano ha modificado el desarrollo social del peatón. finalmente se corroboran por medio del diagrama de Sankey, el cual evidencia que entre las categorías de análisis existe una influencia directa del entorno urbano hacia la movilidad peatonal.

En cuanto al objetivo específico 1, el cual fue determinar de qué manera los diferentes cambios de renovación influyen en los espacios públicos que se encuentran en la avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo, se pudo evidenciar mediante la ficha de observación (figura 6) que, la aglomeración poblacional en esta área específica, responde a los diferentes cambios de uso que se le da al espacio público como también a las edificaciones que han sido renovadas para usarse como espacios comerciales estos también influyen directamente en el espacio. De acuerdo con el impacto que estos cambios que se han generado a partir de las diferentes actividades económicas, sociales y culturales que se desarrollan, ha conllevado a que se expresen efectos negativos como el desorden, deterioro, etc. en las calles, veredas, parques, etc. espacios que se encuentran alrededor del mercado.

De acuerdo con lo mencionado en las figuras expuestas, el antecedente Briones y Heras (2021) muestra en su investigación que, las diferentes actividades o cambios como desarrollo e interacción comercial y social en un espacio es necesaria para que el entorno urbano pueda expresar las falencias existentes de una zona con respecto al diseño y planificación urbana, es por ello que afirma el resultado obtenido ya que, estos cambios mencionados forman parte de la naturaleza urbana.

Dado lo expresado por los autores, la ficha de observación (figura 4) también muestra que las actividades han generado diferentes cambios no solo en el diseño y planificación urbana, sino también se ha visualizado la limitada calidad espacial, corroborándose lo descrito por los antecedentes. Desde otro punto de vista para Tanikawa y Paz (2020) priorizando al peatón, logra entender que los procesos de cambios sociales y comerciales que ocurren hoy en día en los espacios públicos suelen pasar, generan malestares, incomodidades, inseguridades, etc. siendo el peatón y el espacio vulnerados ante lo ocurrido.

En cuanto a los involucrados, para el poblador entrevistado (P2) afirma que, entre las calles Mantaro, Cajamarca y Ancash, los diferentes cambios como

comerciales, ambulantes, locales, nuevas construcciones suelen centrarse alrededor del mercado modelo y las personas logran desplazarse hacia los espacios públicos para comercializar productos obstaculizando el uso de los espacios, esto evidencia lo afirmado por Tanikawa y Paz, asimismo, el serenazgo (P1) corrobora mencionando que, las actividades económicas predominan en los espacios públicos. Finalmente, de acuerdo con el diagrama de Sankey (figura 11) mostrándose los flujos directos entre las subcategorías mencionadas, se corrobora lo que se plantea como objetivo, ya que los implicados responden a que si existe una influencia de los cambios realizados en los espacios públicos alrededor del mercado como las calles, veredas, vías vehiculares y parques.

En cuanto al objetivo específico **2**, el cual fue determinar de qué manera la calidad espacial influye en la accesibilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Los resultados mostraron mediante la ficha de observación (figura 8) que, los espacios de descanso y el diseño de las calles y aceras, suelen estar improvisadas no cuentan con medidas estándares ni se respeta la calidad espacial, ya que, es obstruida por diferentes actividades, letreros, carretas, autos, etc., los cuales fomentan una polución visual y espacial, generando disconformidad dentro del entorno urbano, asimismo, mediante la guía de entrevista realizada al policía de tránsito (P1) considera también que, la limpieza y el mantenimiento de la zona es precaria por lo que, la poca evidencia de calidad espacial impacta en la accesibilidad peatonal, de acuerdo con el diagrama de Sankey (figura 11) este corrobora lo mencionado por los entrevistados, ya que, evidencia una clara influencia de lo mencionado.

Para los antecedentes Garza y Hernández (2019) la calidad espacial es esencial para el desarrollo adecuado de toda actividad o accesibilidad, ya que, esto permite tener organizado los espacios y áreas, manteniendo una buena iluminación, señalizaciones adecuadas, Bancos, áreas sombreadas o protegidas de la lluvia y otros elementos que brinden confort a los peatones pueden mejorar la accesibilidad al permitir que las personas descansen

durante sus desplazamientos, corroborando que la calidad espacial influye en la accesibilidad.

Asimismo, lo corrobora Carrillo (2021) mencionando que hoy en día los problemas que suelen proyectarse en los alrededores de los mercados, es la limitación, calidad espacial, accesibilidad, vialidad, etc. Características que la ficha de observación (figura 5) evidencia, ya que, las veredas tienen diferentes medidas y la obstrucción es evidente. La calidad espacial está siendo ocupada por estas actividades, el cual es afirmado por la visita temporal (P2) mencionando que, en todo el trayecto de las aceras peatonales, la calidad espacial es pésima debido a la ocupación comercial, afirmándose la teoría evidenciada por Casapino (2021), el cual considera que la accesibilidad peatonal siempre será puesta en segundo plano cuando hay una actividad económica de por medio.

Finalmente, en cuanto al objetivo específico **3**, el cual fue determinar de qué manera las cualidades del entorno construido influyen en la percepción del usuario que transita alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Los resultados mostraron que, mediante la ficha de observación (figura 7) las edificaciones que se encuentran en el entorno urbano suelen estar construidos con materiales de adobe, madera, y tapiales, sin embargo, bajo las nuevas construcciones de concreto y sistemas a porticados la estética de la imagen urbana y el diseño de las edificaciones han pasado a tomar mayor importancia, generándose diferentes escalas visuales, asimismo los trabajadores del mercado (P1 y 2) afirmaron lo expuesto, ya que, evidenciaron que la calidad del entorno construido ha cambiado de acuerdo al incremento de edificaciones, el policía de tránsito entrevistado (P1) expresó asimismo que, la funcionalidad de los espacios han aumentado debido a las nuevas construcciones.

La ficha de observación (figura 8) muestra una gran conectividad entre edificaciones, puesto que, el entorno construido está tomando predominancia en los alrededores del mercado. En cuanto a los antecedentes, para Cantú (2020) el crecimiento de edificaciones genera en el usuario una percepción positiva de crecimiento y promueve mayor

concentración poblacional, sin embargo, existen efectos en el espacio, por lo que, para Vigil (2022) en su teoría muestra que, las construcciones o nuevas edificaciones en un área comercial, trae consigo un impacto en la percepción del usuario, ya que, permite que la utilice con más frecuencia, esto corrobora los resultados obtenidos. Asimismo, mediante el diagrama de Sankey evidencia su vinculación directa, el cual afirma que las subcategorías utilizadas están bien planteadas.

V. CONCLUSIONES

En esta parte de la investigación, luego de analizar las fuentes de información y obtener los resultados, se logra concluir que, el desarrollo del entorno urbano por medio de los diferentes cambios, construcciones y cualidades naturales de confort de la zona han generado una influencia en la funcionalidad de los espacios, habitabilidad de las personas y en la accesibilidad del mercado. Además, el actual comportamiento de los comerciantes y usuarios de la misma ciudad genera que exista un comportamiento predominante, evidenciándose así un impacto significativo en la calidad espacial a los alrededores del mercado modelo, es por ello, que se muestran resultados muy marcados con respecto al valor del peatón. Mediante diferentes actividades, percepciones y accesibilidades, las personas no pueden transitar libremente, por otro lado, la actividad económica es la que predomina en el sector, debido a la inversión comercial, aglomeración pública y a las ganancias ambulatorias, por ende, se ha podido comprender que el comportar del entorno urbano genera un impacto en la movilidad peatonal.

En cuanto a la conclusión del objetivo específico 1, se pudo determinar qué las dinámicas sociales y comerciales, las cuales son más resaltantes en la zona, influyen en los espacios públicos y a los alrededores del mercado modelo y mayormente en la avenida ferrocarril. Es por ello que, la aglomeración poblacional en los alrededores del mercado modelo siendo un área específica comercial, expresa diferentes actividades naturales (de ventas) por medio de los lugareños las cuales son económicas, sociales y culturales, y estas diversas afectaciones generan cambios drásticos en el espacio, que conllevan a que se expresen efectos negativos como el desorden, deterioro y mal funcionamiento de los espacios alrededor del mercado.

En cuanto a la conclusión del objetivo específico 2, se pudo determinar qué la calidad espacial influye en la accesibilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Mediante la

evaluación de los espacios de descanso y el diseño de las calles y aceras, no se suele percibir algún tipo de calidad debido a la saturación, asimismo, las vías suelen estar improvisadas, estos muestran que no se ha considerado el diseño de los mobiliarios, por lo tanto, no se cuenta con medidas estándares ni se respeta las normas urbanas. Desde un enfoque de accesibilidad, los espacios suelen ser obstruidas por diferentes actividades, letreros, carretas, autos, etc., los cuales fomentan una polución visual y espacial, generando disconformidad dentro del entorno urbano.

Finalmente, en cuanto a la conclusión del objetivo específico 3 se logró determinar de qué manera las cualidades del entorno construido influyen en la percepción del usuario que transita alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Mostrándose a las edificaciones modernas como parte de un nuevo entorno urbano y construyéndose con materiales de concreto armado y dejando de lado el adobe, madera, y tapiales. Estos sistemas aportados influyen directamente a la estética de la imagen urbana, dando mayor importancia y generándose diferentes escalas visuales.

VI. RECOMENDACIONES

En esta parte de la investigación se recomienda que, se pueda gestionar con ayuda del sistema municipal estrategias de concientización a los pobladores acerca de del impacto que está ocasionando el comportamiento del entorno urbano hacia la movilidad peatonal, asimismo, se considera importante realizar una investigación cualitativa acerca de las características principales de accesibilidad y la movilidad peatonal en los focos comerciales de Huancayo, para así conocer cuáles son las fuentes principales de la obstrucción o impacto en la movilidad peatonal a nivel distrital.

De acuerdo con las dinámicas evidenciadas en el lugar de estudio, se recomienda a la comunidad científica que, se realice el análisis de conservación de los espacios públicos desde una perspectiva mixta, para conocer el tiempo de uso que se les da a estos espacios y como el tiempo influye en ellos. Asimismo, se recomienda realizar una investigación independiente al impacto de las dinámicas comerciales en el turismo de la ciudad.

En cuanto al análisis de la infraestructura vial y la accesibilidad peatonal observada en el lugar de estudio, se recomienda examinar los factores de riesgo que se obtienen cuando se implementan nuevas estrategias de infraestructura vial en zonas comerciales, asimismo, como este problema afecta en la accesibilidad vehicular y peatonal, este análisis tendría que ser de enfoque metodológico mixto y ayudaría a comparar porcentaje de daños o impactos en la accesibilidad vial.

Finalmente, en cuanto a las cualidades del entorno construido, se recomienda que, se analice de forma específica la calidad espacial bajo la percepción del usuario visitante, y así obtener información o resultados específicos acerca del confort que emite el espacio, asimismo, se recomienda a las autoridades que, se puedan realizar reordenamientos de

los comerciantes informales para mejorar la calidad visual y espacial del lugar.

REFERENCIAS

1. ALEJO F., & Domingo, J. (2019). El comercio ambulatorio en los alrededores del mercado modelo. Huanuco, Perú. Obtenido de <https://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13080/5333/TEC00355A39.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
2. ALFONSO, C. (2020). El comercio ambulatorio informal como problemática social. Lima, Perú. Obtenido de https://www.google.com/search?q=comercio+ambulatorio+pdf&rlz=1C1CHBF_esPE1030PE1030&oq=comercio+ambulatorio+&aqs=chrome.1.69i57j0i20i263i512j0i512i8.4200j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8
3. BRIONES, A., & Heras, J. (2021). Transformaciones sociales y urbanas del entorno de los mercados del centro histórico de Cuenca. Mercado 9 de octubre y mercado 10 de agosto. Cuenca, Ecuador. Obtenido de <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/4842/4446>
4. CANTU, C. (2020). Tipos vehiculares. Mexico. Obtenido de <https://www.gtmotive.com/tipos-vehiculos-segun-carroceria/>
5. CARRILLO, A. (2022). Resiliencia urbana, ciudades amazónicas y comercio callejero. Tena, Ecuador. Obtenido de https://revistas.uazuay.edu.ec/html/revistas/DAYA/12/articulo08/uazuay.resiliencia_urbana_ciudades_amazonicas_y_comercio_callejero_caso_de_estudio_tena_ecuador.html
6. CASPANA, C. (2021). Accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida y discapacidad motriz en la Plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del Centro Histórico del Cusco. Cusco, Perú. Obtenido de <https://revistas.upt.edu.pe/ojs/index.php/arquitek/article/view/554>
7. CRISOSTOMO, D., & Perez, S. (2020). La apropiación del espacio público y el comercio ambulatorio. Lima, Perú. Obtenido de

- <https://repositorio.cientifica.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12805/1065/TB-Crisostomo%2C%20D-%20P%2C%20A9rez%2C%20S.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
8. DE VINCHI, R. (2019). ¿Es posible desarrollar una más sólida cultura peatonal en las ciudades de América Latina? Mexico. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/cultura-peatonal-en-las-ciudades-de-america-latina/>
 9. DEZUL, M. (2018). basic application of the methodology. Estados Unidos.
 10. GARZA, A., & Hernandez, H. (2019). Estudio de la movilidad peatonal en un centro urbano: un caso en Costa Rica. Costa Rica. Obtenido de <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/11270>
 11. GONZALES, M. (2020). Señalización. Perú. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.medellin.gov.co/movilidad/documents/DEMARCACION.pdf>
 12. IMCO. (2019). Vehicular flows. Obtenido de <https://politica.expansion.mx/mexico/2019/09/10/mexicanos-pierden-18-dias-anual-traffic-imco>
 13. INEI. (2018). Estadística poblacional a nivel nacional. Lima, Perú.
 14. Junyent. (2014). methodology and instruments. Estados Unidos.
 15. MARTINEZ, G. (2020). Guía práctica de la movilidad peatonal. Bogotá, Colombia. Obtenido de <http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>
 16. MEDRANO, L. (2020). Movilidad urbana peatonal en la calle Real de la zona Monumental en la ciudad de Huancayo 2018. Huancayo, Perú. Obtenido de <https://repositorio.continental.edu.pe/handle/20.500.12394/7474>
 17. MENDEZ, L. (2016). Metodología científica. Perú.
 18. MUNTANE, R. (2019). Basic introduction to research. Estados Unidos.
 19. NARCISO, F. (2020). Enfoques teóricos y usos políticos del concepto de espacio público bajo el neoliberalismo en la ciudad de Cuernavaca, México. Colombia. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.scielo.br/j/cm/>

- a/wQ9YcZf8R4BGQyYdTf7Kzj/?lang=es&format=pdf#:~:text=Arendt%20(1972)%20define%20el%20espacio,la%20libertad%20y%20la%20igualdad.
20. PEREZ, F. (2018). Analysis of vehicular traffic flow using a macroscopic model. Mexico. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0012-73532014000200004
 21. PINO, D., & Rodas, C. (2022). El impacto de la movilidad peatonal en la infraestructura urbana de Estación Gamarra, La Victoria, Lima 2014 - 2021. Lima, Perú. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/101552>
 22. QUISPE, G. (2020). Comercio informal en ciudades intermedias del Ecuador: Efectos socioeconómicos y tributarios. Ecuador. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/280/28063519016/28063519016.pdf>
 23. RODRIGUEZ, D., & Lambertucci, C. (2020). Los ambulantes en Ciudad de México, entre la informalidad, el clasismo y la intolerancia de los vecinos. Mexico. Obtenido de <https://elpais.com/mexico/2020-08-22/los-vendedores-ambulantes-en-ciudad-de-mexico-acorralados-entre-la-pandemia-y-la-arbitrariedad-administrativa.html>
 24. RUIZ, M. (2018). Enfoque Cuatitativo para las investigaciones. Perú.
 25. SAAVEDRA, J., Iglesias, S., & Alcantara, M. (2020). Mobility in cities of Peru during the COVID-19 pandemic. Jaen, Perú. Obtenido de <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2021/10/1156705/movilidad-en-ciudades-de-peru-durante-la-pandemia-de-covid-19.pdf>
 26. SAMPIERI. (2014). Metodología .
 27. SÁNCHEZ, C. (2020). El comercio ambulatorio informal como problemática social. Barranco, Perú. Obtenido de <http://eprints.rclis.org/43129/#:~:text=El%20comercio%20informal%20ambulatorio%20es,actividades%20comerciales%2C%20con%20la%20finalidad>
 28. SARANGO, P. (2020). Mobile and web hybrid system for Data sample collection on vehicular flow in the urban regeneration area in Loja city.

- Loja, Mexico. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a20v41n08/20410804.html>
29. TANIKAWA, K., & Paz, D. (s.f.). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. Medellin, Colombia. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-36302021000200033
30. VALENZUELA, M., & Talavera, R. (2023). Pedestrian mobility environments: a review of approaches, factors and determining factors. Santiago, Chile. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612015000300001
31. VERGARA, C. (2019). Análisis del desplazamiento peatonal en la rotonda pavletich de la carretera central huánuco – tingo maría“. Huánuco, Perú. Obtenido de <http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/1206/VERGAR A%20CASTILLO%2C%20Camila%20Alexandra.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
32. VIGIL, S. (2022). Calidad del espacio público y movilidad peatonal: Caso centro. Trujillo, Perú. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/80124/Vigil_RSV-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
33. GARZA, A., & Hernandez, H. (2019). Study of pedestrian mobility in an urban center: a case in Costa Rica. Costa Rica. Obtenido de <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/11270>
34. INEI. (2018). Estadística poblacional a nivel nacional. Lima, Perú.
35. Martinez, G. (2020). Guia practica de la movilidad peatonal. Bogota, Colombia. Obtenido de <http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>
36. MEDRANO, L. (2020). Movilidad urbana peatonal en la calle Real de la zona Monumental en la ciudad de Huancayo 2018. Huancayo, Perú.

- Obtenido de <https://repositorio.continental.edu.pe/handle/20.500.12394/7474>
37. PINO, D., & Rodas, C. (2022). El impacto de la movilidad peatonal en la infraestructura urbana de Estación Gamarra, La Victoria, Lima 2014 - 2021. Lima, Perú. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/101552>
38. QUISPE, G. (2020). Comercio informal en ciudades intermedias del Ecuador: Efectos socioeconómicos y tributarios. Ecuador. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/280/28063519016/28063519016.pdf>
39. RODRÍGUEZ, D., & Lambertucci, C. (2020). Street vendors in Mexico City, between informality, classism and the intolerance of the neighbors. Mexico. Obtenido de <https://elpais.com/mexico/2020-08-22/los-vendedores-ambulantes-en-ciudad-de-mexico-acorralados-entre-la-pandemia-y-la-arbitrariedad-administrativa.html>
40. SAAVEDRA, J., Iglesias, S., & Alcantara, M. (2020). Mobility in cities of Peru during the COVID-19 pandemic. Jaen, Perú. Obtenido de <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2021/10/1156705/movilidad-en-ciudades-de-peru-durante-la-pandemia-de-covid-19.pdf>
41. VIVANCO, T. (2023). Comercio ambulatorio. Huancayo, Perú. Obtenido de <https://diariocorreo.pe/edicion/huancayo/comercio-ambulatorio-aumenta-en-50-en-huancayo-noticia/>
42. ZIAD, T. (2020). Analysis of traffic congestion for the improvement of a main road in guayaquil-ecuador. Ecuador. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5703/570363740001/html/>
43. INGRAM, G.K., J.F. Kain, and J.R. Ginn. 1972. The Detroit Prototype of the NBER Urban Simulation Model *National Bureau of Economic Research* .
https://scholar.google.com/scholar_lookup?title=Migration+and+the+Journey+to+Work&publication_year=1964&journal=Social+Forces
44. JOHNSTON, R.J. (1971). *Urban Residential Patterns*. Praeger.

45. HARRISON (1964) Migration and the Journey to Work *Social Forces* 42.

46. HAWLEY, A. (1971) *Urban Society*. Ronald Press .
https://scholar.google.com/scholar_lookup?title=Urban+Society.&publication_year=1971

Anexos

Tabla 1 Matriz de categorización

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORIA DE ANÁLISIS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS
¿De qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023?	Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.	<ul style="list-style-type: none"> • ¿De qué manera los diferentes cambios de renovación influyen en los espacios públicos que se encuentran en la avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023? • ¿De qué manera la calidad espacial influye en la accesibilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023? • ¿De qué manera las cualidades del entorno construido influyen en la percepción del usuario que transita alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023? 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar de qué manera los diferentes cambios de renovación influyen en los espacios públicos que se encuentran en la avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023. • Determinar de qué manera la calidad espacial influye en la accesibilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023. • Determinar de qué manera el entorno construido influye en la percepción del usuario que transitan alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023. 	MOVILIDAD PEATONAL	según (Vigil, 2022) Es aquel desplazamiento que las personas realizan con un fin determinado. Asimismo, esta movilidad peatonal es efectuada en los espacios públicos y comerciales brindando una satisfacción antes las necesidades humanas. Por otro lado, esta actividad es definida como el acceso a diversos servicios, instalaciones u oportunidades que se presentan para los ciudadanos.	ESPACIOS PÚBLICOS	Evaluación de la funcionalidad espacial
				ACCESIBILIDAD		Capacidad permitida	
						Análisis de las dinámicas sociales existentes	
						Evaluación del diseño de veredas peatonales	
				PERCEPCIÓN DEL USUARIO		Evaluación de la caminabilidad	
						Análisis de apropiación espacial	
						Sensorial	
				DINÁMICAS		Habitabilidad	
						Social	
						Intereses de renovación	
				ENTORNO CONSTRUIDO		Evaluación de la gentrificación	
						Análisis del turismo	
						Análisis de materiales usados	
				CUALIDAD		Evaluación Diseño	
						Evaluación de la espacialidad	
Confort							
	Calidad visual						
	Calidad espacial						

Figura 12 ficha de observación

Categoría de análisis:

Categoría	Subcategoría	Fecha /hora

Descripción:

Anexo 1 modelo de Consentimiento Informado

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada **“Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”**, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: **Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.**
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente en el cual se sienta más cómodo el participante o alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos:

Fecha y hora:

Consentimiento Informado

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Dario Angel Cañari Hyarca

Fecha y hora: 25/10/23 - 5:00 pm



Anexo 2 Entrevista: PERSONA 1

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

Alrededor del mercado siempre encuentras saturación de espacios.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

Suelen verse los espacios ocupados por diferentes actividades sociales o comerciales, de cierto modo se cumple con algunos criterios de funcionalidad.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

En ciertas calles se suele ver accesibilidad para transitar.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

No, hay días en donde hay mucha saturación

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

Si, muchas actividades comerciales se evidencian alrededor del mercado modelo.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

Suelen estar saturadas por diferentes actividades y se presencia mucha inseguridad.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Vivo cerca y logro obtener todo lo que deseo ya que un mercado siempre trae beneficios, pero hay también un descuido en los alrededores.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Sí, hay muchas construcciones que son nuevas y que cambian la imagen urbana del lugar.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Augusto Egoavil

Fecha y hora: 25/10/23 - 4:00 pm

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ayala', written in a cursive style.

Anexo 3 Entrevistas: PERSONA 2

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

El mercado y sus alrededores suelen ser muy saturados, pocas veces se puede caminar con libertad.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

Solo he podido ver actividades comerciales y algunas veces culturales, los cuales fomentan una funcionalidad buena del lugar, sin embargo, hay horas donde todo es un alboroto.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

Algunas veces es accesible ya que, la municipalidad cuando realiza trabajos de orden, las personas que comercializan a los alrededores se retiran.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

Hay muchas actividades de por medio que generan saturaciones en la zona
¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

No creo, no veo apropiación de espacios si no gente queriendo salir adelante.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

Se evidencia un crecimiento urbano porque hay muchas construcciones nuevas, debido a las actividades sociales y comerciales que se desarrolla alrededor del mercado modelo.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Vivo hace más de 12 años cerca al mercado modelo, y si camino libremente porque conozco las calles, sin embargo, las nuevas construcciones generan que las personas visiten frecuentemente la zona.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Si, hay muchas edificaciones que han cambiado el lugar por lo que es una zona comercial.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del

investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

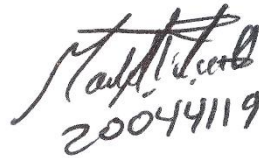
Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Maribel Vilca Quiñones

Fecha y hora: 25/10/23 - 4:25 pm



Anexo 4 Entrevistas: PERSONA 3

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

Si hablamos de las calles algunas son angostas y no se puede transitar por ellas, los parques suelen estar saturados, en conclusión, a veces están libres y otras no.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

Alrededor del mercado los espacios como las calles, parques, veredas eran ocupados y no se podía caminar.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

La accesibilidad depende de lo que se encuentre en las calles, hoy en día las nuevas construcciones generan que más gente transite por la zona del mercado.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

Algunas veces las dinámicas varían y no hay mucha gente, esto es en el horario de las tardes, sin embargo, no siempre se puede caminar libremente.

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

Bueno en cierto modo, las autoridades dejan que esto ocurra así que no podemos decir mucho de esto.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

Se evidencia un crecimiento urbano porque hay muchas construcciones nuevas, debido a las actividades sociales y comerciales que se desarrolla alrededor del mercado modelo.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Como lo dije en algunos horarios, ya que las actividades comerciales que son más principales saturan las calles.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Si el nuevo comercio se genera en las nuevas construcciones, asimismo se puede ver que existen sistemas a porticados que se han establecido en Huancayo.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad

peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud

individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

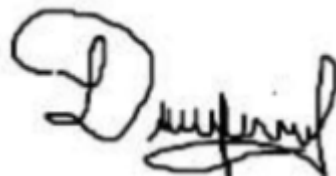
Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Lucero Aleksandra Aliaga Hernández.

Fecha y hora: 26/10/23 - 3:20 pm



Anexo 5 Entrevistas (visita temporal)

PERSONA 1

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

En mi estadía en el lugar o en la ciudad de Huancayo, dentro del mercado hay orden, sin embargo, afuera no por lo que, no funciona correctamente.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

Hasta el momento dentro y fuera del mercado modelo puedo ver cierto orden, porque solo he venido 1 vez y las actividades comerciales para mí son normales.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

Eso si no, porque miras tantos comerciantes que las calles están saturadas de ellos.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

Hoy he visto que las dinámicas varían y no hay mucha gente.

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

Por lo que he podido ver si, porque hay lugares que son de descanso y están ocupados por los comerciantes.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

Muchas construcciones nuevas, quizá las edificaciones antiguas ya cumplieron su ciclo de vida.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Hoy ha sido mi primera vez, aun me quedan 3 días si voy a venir por aquí, seguro que observare algunos cambios, por la misma presión de tumulto.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Si veo muchas construcciones nuevas que a largo tiempo este sector cambiara.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Carlos Suazo de la Cruz

Fecha y hora: 26/10/23 - 3:40 pm



Anexo 6 Entrevistas (visita temporal)

PERSONA 2

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de

Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

Es la segunda vez que vengo a Huancayo y la apropiación de espacios es normal en este sector.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

Si creo que cumplen su función con referente al ámbito comercial.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

Las obstrucciones que hemos podido presenciar dentro del mercado modelo y a sus alrededores, son el comercio ambulatorio en su gran magnitud, ya que suelen estar en las veredas, pistas, parques, etc.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

Si, por todas las calles siempre encuentras a vendedores comerciales que están en la vereda, pista, etc.

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

Bueno es parte del mismo comercio ambulatorio.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

El desarrollo de las nuevas construcciones son alcances que se están dando en el lugar.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Visualizo muchas construcciones nuevas, no suelo venir por el mercado modelo sin embargo evidencio desarrollo.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Si veo muchas construcciones nuevas que a largo tiempo este sector cambiara.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Anthony Cañari Tovar

Fecha y hora: 26/10/23 - 5:40 pm



Anexo 7 Entrevistas (Trabajadores del mercado)

PERSONA 1

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

Los que trabajamos dentro del mercado tratamos de cumplir con todos los reglamentos para que las personas puedan visitarnos libremente.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

No porque hoy la saturación comercial ha sobrepasado el límite, también hay camiones, carretas que generan daño.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

No, hoy en día no por todo lo que se encuentra uno afuera.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

Mientras que uno cumpla con los límites permitidos, parámetros otorgados creo que todos pueden transitar libremente.

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

Si, a pesar de que se están construyendo nuevas edificaciones para temas comerciales, aún se está apropiando de espacios.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

Muchos ambulantes, nuevas construcciones, la zona del mercado están cambiando mucho.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

En las mañanas no, en las tardes sí, hay muchas actividades alrededor del mercado.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Si veo muchas construcciones nuevas que a largo tiempo este sector cambiara.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Nancy Ramos

Fecha y hora: 26/10/23 - 6:00 pm



Anexo 8 Entrevistas (Trabajadores del mercado)

PERSONA 2

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

A fueras del mercado, desde sus inicios siempre fue así, por lo que, no hay funcionalidad formal.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

No porque hoy la saturación comercial ha sobrepasado el límite, también hay camiones, carretas que generan daño.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

En las noches sí, pero son más peligrosas ya que, cambian las actividades y hay venta de licor.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

En las veredas siempre encontraras ambulantes, ya que toman posesión de los espacios.

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

Si, el impedimento de la movilización peatonal como vehicular es por medio de las actividades ambulantes, que se sitúan en las veredas, pistas y calles.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

El comercio trae consigo buenos beneficios económicos y es lo importante, esa percepción puedo tener acerca del lugar, sin embargo, falta organización.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Desde que se comenzaron a saturar las calles, el temor es la principal sensación.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Si, esto lo ha logrado la comercialización que hay en la zona.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del

entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espínola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Victor Manuel Quispe Sanchez

Fecha y hora: 26/10/23 - 1:00 pm



Anexo 9 Entrevistas (Serenazgo)

PERSONA 1

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

Hay espacios que si cumplen con su funcionalidad y otros no.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

Solemos movilizar a las personas para que haya un libre tránsito, pero, siempre hay obstrucción comercial

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

Las obstrucciones que encontramos, en la mayoría son comerciales, y algunos vehículos informales.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

En las veredas siempre encontraras ambulantes, ya que toman posesión de los espacios.

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

El comercio ambulatorio es quienes se apropian de los espacios públicos,

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

El comercio trae consigo buenos beneficios económicos y es lo importante, esa percepción puedo tener acerca del lugar, sin embargo, falta organización.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Normalmente, cada día arrestamos a personas que roban, o atropellan a los transeúntes, estos son las sensaciones que existen, por lo que, la población no suele venir solos, si no en grupos para hacer sus compras.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Sí, es un desarrollo que se está dando en esta parte de Huancayo.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Tessy Sanches Cardenas.

Fecha y hora: 26/10/23 - 1:40 pm

Anexo 10 Entrevistas (policía de tránsito)

PERSONA 1

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

Hay días en que suele haber una funcionalidad adecuada entre sus espacios debido al trabajo municipal.

¿Visualiza que los espacios alrededor del mercado funcionan correctamente?

Se suele ver solo comercio.

¿Suele ser accesible las calles alrededor del mercado Modelo?

Las obstrucciones que encontramos, en la mayoría son comerciales, y algunos vehículos informales.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente?

En esta parte de Huancayo el comercio y la obstrucción de las calles es lo que se evidencia más.

¿Existe apropiación de espacios alrededor del mercado modelo?

Cada día los ambulantes se apropian e impiden la circulación de las personas.

¿Cuál es la percepción que evidencia alrededor del mercado?

Un desarrollo bastante positivo, ya que hay más trabajo para los comerciantes, pero es desordenado.

¿Suele transitar frecuentemente por el mercado modelo, cuál es su percepción de vida?

Normalmente, cada día arrestamos a personas que roban, o atropellan a los transeúntes, estos son las sensaciones que existen, por lo que, la población no suele venir solos, si no en grupos para hacer sus compras.

¿Logra ver nuevas construcciones a partir de las dinámicas que se desarrollan en el lugar?

Sí, es un desarrollo constructivo bastante positivo, por el mismo dinamismo económico.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada "Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.", cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del

investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Diego La rosa Boggio.

Fecha y hora: 27/10/23 - 2:40 pm



Arq. Diego O. La Rosa Boggio
CAP. N° 5333

Anexo 11 Entrevistas (Especialistas urbanos)

PERSONA 1

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

El entorno urbano es cambiante por lo que, de acuerdo a las necesidades, las actividades toman posesión de muchos espacios.

¿Los mercados suelen funcionar correctamente cuando hay saturaciones a los alrededores?

Los mercados modelos son focos o puntos donde se realizan diferentes actividades comerciales, sociales y culturales.

¿Suele ser accesible las calles alrededor de los mercados?

La obstrucción es inevitable, por lo que, se evidencia la informalidad tomando posesión de todo.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente por las calles?

La movilidad peatonal y vehicular es sin duda obstruida por parte de las actividades informales, ya que, no tienen respeto por el espacio público.

¿Existe apropiación de espacios a los alrededores de los mercados modelos?

Cuando hay desorden, siempre traerá consecuencias sociales, como temor y cuando el comercio es muy grande no se puede controlar los espacios aledaños.

¿Cuál es la percepción que evidencia del comportar de los mercados?

La percepción de la población comerciante es positiva debido a que, hay un beneficio de por medio.

¿Cuál es su percepción de vida acerca del entorno urbano y el mercado modelo?

Gran parte de las zonas urbanas en Huancayo fue improvisado por ese motivo se visualizan calles angostas, veredas angostas, no hay un diseño vial.

¿Cuál es la influencia de las nuevas construcciones a los alrededores de los mercados?

Sí, es un desarrollo constructivo bastante positivo, ya que permite un mejor desempeño social y económico, pero debería organizarse.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Investigador (a) (es): Rojas Vilca, Kent Breghet.

Propósito del estudio Le invitamos a participar en la investigación titulada “Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.”, cuyo objetivo es Determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional arquitectura de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución Cesar Vallejo.

Describir el impacto del problema de la investigación.:

Se logra evidenciar problemas en el comportamiento del entorno urbano afectando los espacios que están destinados para las personas como es el alrededor del mercado Modelo de Huancayo.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 10 minutos y se realizará en el ambiente de los alrededores del mercado.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador: Rojas Vilca, Kent Breghet. email: kbrojasr@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Mg. Arq. Espinola Vidal, Juan José email: jespinolav@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Ademir Holguín Reyes.

Fecha y hora: 27/10/23 - 2:40 pm



ADEMIR HOLGUÍN REYES
Arquitecto
CAP N° 13335

Anexo 12 Entrevistas (Especialistas urbanos)

PERSONA 2

Investigador: Buenas tardes

Entrevistado: Buenas tardes

Investigador: Quisiera hacerle algunas preguntas acerca de mi proyecto de investigación de la universidad Cesar Vallejo, el trabajo tiene el título de Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo.

Entrevistado: está bien, comencemos.

¿Considera que los espacios públicos son apropiados para poder transitar libremente?

Los espacios no funcionan correctamente cuando hay actividades que rompen sus límites.

¿Los mercados suelen funcionar correctamente cuando hay saturaciones a los alrededores?

Las actividades comerciales siempre predominaran en un mercado.

¿Suele ser accesible las calles alrededor de los mercados?

Es imposible caminar con libertad cuando hay un dominio de actividades en una zona comercial.

¿Las actividades o dinámicas sociales suelen permitir la accesibilidad de transitar libremente por las calles?

La apropiación de los espacios públicos es generada por el ambulante.

¿Existe apropiación de espacios a los alrededores de los mercados modelos?

Si bien es cierto hay sensaciones malas en la zona de estudio, debe también desarrollarse la seguridad.

¿Cuál es la percepción que evidencia del comportar de los mercados?

La percepción económica es positiva debido a la cantidad de personas visitan el lugar.

¿Cuál es su percepción de vida acerca del entorno urbano y el mercado modelo?

El comercio es un nexo de socialización y ayuda a que las personas puedan conocerse.

¿Cuál es la influencia de las nuevas construcciones a los alrededores de los mercados?

Para los usuarios, hay un tipo de confort, para los comerciantes hay otro tipo de confort, y para el espacio también, sin embargo, debe ordenarse y generar una armonía.

LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES

Miembro de jurado: Arq. Quispe Torre, Dalith Lizeth

Título de investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Alumno: Rojas Vilca, Kent Breghet

Asesor: Arq. Espínola Vidal, Juan José

En la introducción, mencionan la economía circular. ¿Cómo se vincula con su tesis?

De acuerdo a la observación presentada se eliminó la parte que expresaba sobre una economía circular.

La introducción no es marco teórico

De acuerdo con la observación, la investigación en la parte de la introducción tiene como fuentes principales casos internacionales, nacionales y locales que permiten conocer las categorías en otros escenarios. Es necesario citar a los autores que corroboran los datos que se exponen para poder mantener la veracidad de lo que se escribe, bajo estos criterios la forma de citación y la interpretación de las fuentes ayudan a tener una introducción acorde a lo solicitado por el RVI-2023. De todas maneras, se modificó partes de la introducción.

En la actualidad, el desarrollo del entorno urbano representa un reto importante de resolver, ya que, se evidencia actividades y costumbres que generan obstrucciones en la movilidad peatonal. El crecimiento urbano trae consigo la necesidad de mejorar las calles, avenidas, jirones, etc. Por el hecho de que las personas suelen movilizarse con problemas debido a la apropiación de los espacios, es por ello que surge la importancia de evidenciar la movilidad peatonal analizando los espacios públicos, accesibilidad y percepción del usuario.

El entorno urbano hoy en día presenta un cambio en su tejido constructivo, porque de acuerdo con los sistemas actuales las personas han generado un entorno construido en el cual se evidencia nuevas edificaciones. Es así que, es relevante analizar las dinámicas estructurales urbanas que se fomentan por medio de los usos del suelo. Existen diferentes lineamientos que describen la movilidad peatonal dentro de un espacio, por ejemplo: los diseñadores, interventores, constructores, los cuales plantean desde un inicio la perspectiva de la movilidad peatonal. Sin embargo, en el transcurrir del tiempo el peatón ya no ocupa el primer lugar como beneficiario dentro de los espacios públicos o urbanos, la movilidad urbana se encuentra obstruida por los diferentes efectos de las actividades económicas y sociales que ocurren en la ciudad.

Es por ello, que hoy en día uno de los principales problemas que aquejan a la movilidad peatonal libre en Latinoamérica, es la precaria intervención al entorno urbano, este problema se genera mayormente en los sectores emergentes los cuales tienen carencias de espacios físicos definidos, este problema social, espacial y económico impacta negativamente en la ciudad y a la trama urbana, ya que, por el reducido espacio que se le da a las vías en distintos lugares, estos no cumplen con su determinado fin y como consecuencia el afectado es el peatón.

A nivel internacional, según Rodríguez (2022) en México, Autlán, en la ciudad de Jalisco entre las calles Gerardo Vázquez, Víctor Manuel Pérez y la quebradilla el crecimiento del entorno urbano y el proceso comercial, social y cultural ha limitado la movilidad peatonal, por lo que, las diferentes dinámicas constructivas han ido cambiando el uso de los espacios, y por consiguiente la percepción del usuario de habitar no es la misma ya que, existe mucha inseguridad entre sus calles, y esto interviene directamente al confort de las personas que viven y transitan por las calles mencionadas. Según (IMCO, 2019) se calcula que se pierde un aproximado de 3875 pesos por cada persona por el mal uso del espacio que existe, asimismo, se suma la historia de división social que existe en los pueblos aledaños. (pág. 15)

En Ecuador, según Ferrin (2021) en la ciudad de Calcutas, Portoviejo, los cambios del entorno urbano con referente a lo construido, ha traído consigo dinámicas de renovación constructivas para así mejorar el entorno, por lo que, las actividades en las calles han aumentado obstruyendo la movilidad peatonal,

sin embargo, las calles suelen quedar reducidas ante tanta población, la infraestructura vial suele quedar desvariada. Para Lozano (2020) en las avenidas de esta ciudad, los espacios públicos suelen visualizarse saturados debido a las actividades asimismo, la accesibilidad se vuelve limitada. (p. 11)

Asimismo, en Colombia, según Obregon y Paz (2022) el entorno urbano en Cali, en los alrededores del mercado paloquemao, las nuevas construcciones son evidentes debido al comercio, si bien es cierto el proceso genera un malestar en los peatones, los espacios públicos son tomados por las diferentes dinámicas económicas creando una calidad visual y espacial saturada y evidenciándose la apropiación de los espacios.

Por otro lado, el beneficio que ofrece los nuevos entornos urbanos bajo la evaluación del diseño, son a largo plazo que promete accesibilidad, sin embargo, en el proceso el confort y calidad visual y espacial suele generar un problema. (Quispe, 2020) este fenómeno en los últimos años ha retrasado el diseño de movilidad peatonal en la capital, por lo que el comportamiento del entorno urbano ha traído como barrera un efecto negativo que condiciona a la persona. Asimismo, según De Vecchi (2019) en las diferentes ciudades de América del sur la infraestructura es poco óptima en cuanto a la peatonalización por ende se visualiza con frecuencia estos problemas de movilidad peatonal.

A nivel nacional, en la ciudad de Lima, la movilidad peatonal es masiva ya que, se tiene un promedio de 530 mil personas transitando por día, y ante esta circunstancia se generan saturaciones en diferentes puntos de la ciudad. De acuerdo con el INEI (2018) se tiene un aproximado de 9 millones de habitantes en todo Lima, a comparación de Sao Paulo de 12 millones en donde el sistema urbano ha presentado modificaciones positivas. Por otro lado, otros de los problemas evidenciados en Lima es la movilidad peatonal ya que se encuentran espacios reducidos por donde el usuario transita, esto conlleva a que se generen desorden en los paraderos, parques, avenidas, calles, etc., estas aglomeraciones de personas pierden dinero, tiempo, aumento de estrés, angustia, frustración entre otros males emocionales.

Otro sector en problemas es la ciudad de Huánuco, el cual tiene 4 puntos críticos de movilidad peatonal y saturación de flujo vehicular motorizado (mototaxis) por lo que, para (Vergara, 2019) el crecimiento poblacional ha sido desordenado y esto implica que se creen avenidas informales, en donde no guardan los diseños

ni las medidas reglamentarias, por lo cual diferentes personas han optado por usar las calles, plazas, mercados y avenidas como avenida y transitan con motos por esos lugares, es por ello que el dinamismo y la funcionalidad de la ciudad no es la adecuada. (pág. 3).

A nivel local, las soluciones que las personas han presentado en cuanto al entorno urbano ha sido edificar bajo otros sistemas constructivos generando un beneficio personal, y no se ha considerado la planificación de espacios, por lo que, diferentes actividades se han desempeñado y han generado una gentrificación espacial.

En la presente investigación desde la avenida Ferrocarril, hasta el Jr. Ica, Piura, Cajamarca, Huánuco y Tarapacá las aglomeraciones peatonales aumentan y el mercado modelo como punto de referencia termina por ser un espacio poco agradable para caminar. A pesar de que se hayan promulgado leyes para que esta congestión comercial se detenga y existen multas que se acerca del 3% a 10% por ocupación de vías.

En las preguntas de investigación: “diferentes dinámicas” es muy general.

De acuerdo con la observación, cuando se menciona diferentes dinámicas se considera a los intereses de renovación, la evaluación de gentrificación y el análisis de turismo. Por lo tanto, se logró modificar la pregunta de acuerdo con la observación planteada.

“¿De qué manera los diferentes cambios de renovación influyen en los espacios públicos que se encuentran en la avenida ferrocarril?” pág. (3)

La “Figura 3 localización de categorías y subcategorías en el sector de estudio” no se entiende



En cuanto a la observación mencionada se busca identificar en el escenario de estudio las categorías y subcategorías utilizadas, por ejemplo, se tiene la categoría accesibilidad y dentro de las calles del sector analizado se evidencia el diseño de las veredas, la apropiación del espacio, la trayectoria de movilidad de las personas, etc. lo que se busca evidenciar es que las categorías empleadas en la investigación existen en el caso de estudio para poder saber que se está investigando.

Los resultados deben estar sistematizados, en función a las fichas de observación u otros instrumentos

Los resultados se muestran en relación a lo que está expuesto en el RVI -2023, el cual es evidenciar resultados y discutir con los implicados, ya que, bajo los criterios cualitativos, los resultados van en compañía con la discusión, y estos deben estar entrelazados para obtener lo buscado que es una conclusión de lo que sucede.

De acuerdo con la observación se volvió a analizar y revisar, pudiendo mejorar lo expuesto:

Luego de analizar los resultados, se procedió a realizar la discusión en el cual se consideró importante determinar de qué manera el entorno urbano influye en la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo, en la avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Por lo que, la **figura (9)** evidencia que, el comportamiento del entorno urbano mediante las distintas actividades y eventos muestran diferentes convivencias sociales que se dan de forma natural en esta parte de la ciudad, asimismo la ficha de observación **figura (3)** se muestran los puntos con mayor afluencia de personas, en donde la accesibilidad es limitada debido al diseño de las calles y aceras, esto muestra que, gran parte en los alrededores del mercado evidencia un impacto relevante en la población y su movilidad.

En cuanto a los criterios conceptuales de los especialistas **entrevistados (P1)**, ellos muestran que, la funcionalidad del entorno urbano es acorde al desarrollo económico que se genera en los alrededores del mercado, este impacto genera diferentes consecuencias en los espacios públicos como en las personas, asimismo lo corrobora el **especialista (P2)** quien menciona que, en un lugar comercial, las mismas actividades económicas son las que predominaran debido

a la inversión y a las ganancias, por ende, se dan estos resultados de influencia en la movilidad peatonal.

La “Figura 10 ficha de entrevistas” es ilegible = Se logró mejorar la calidad de imagen de la entrevista.

	POBLACIÓN			VISITA TEMPORAL		TRABAJADORES DEL MERCADO		SERENAZGO	POLICÍA DE TRANSITO	ESPECIALISTAS URBANOS		
	P1.	P2.	P3.	P1.	P2.	P1.	P2.	P1.	P1.	P1.	P2.	
Espacios públicos – evaluación de la funcionalidad espacial.	El mercado y sus alrededores suelen ser muy saturados, pocas veces se puede caminar con libertad.	Alrededor del mercado los espacios eran ocupados y no se podía caminar por las calles.	En cuanto a la función de los espacios, creo que no cumplen por las actividades comerciales.	Dentro del mercado hay orden, sin embargo, afuera no por lo que, no funciona correctamente.	Primera vez que vengo por el mercado y suele estar muy congestionado por las actividades comerciales.	A raíz de la informalidad afueras del mercado, no se respeta la funcionalidad de los ambientes.	A fuera del mercado, desde sus inicios siempre fue así, por lo que, no hay funcionalidad formal.	Hay espacios que si cumplen con su funcionalidad y otros no.	Hay días en que suele haber una funcionalidad adecuada entre sus espacios debido al trabajo municipal.	El entorno urbano es cambiante por lo que, de acuerdo a las necesidades, las actividades toman posesión de muchos espacios.	Los espacios no funcionan correctamente cuando hay actividades que rompen sus límites.	
Accesibilidad– Análisis de las dinámicas sociales existentes.	Solo he podido ver actividades comerciales y algunas veces culturales.	Solo he podido ver en el tiempo que vivo aquí, dinámicas o actividades comerciales.	Solo comerciales, ya que es un espacio muy conocido.	Hasta el momento he podido ver solo actividades comerciales.	Hasta el momento dentro y fuera del mercado modelo, actividades comerciales.	Aquí en el mercado modelo en las noches suelen ser espacios solitarios y hay delincuencia.	En las noches cambian las actividades y hay venta de licor.	Las actividades comerciales son lo que predominan en el mercado y sus alrededores.	Se suele ver solo comercio y algunas veces actor culturales por las calles.	Los mercados modelos son focos o puntos donde se realizan diferentes actividades comerciales, sociales y culturales.	Las actividades comerciales siempre predominaran en un mercado.	
Accesibilidad– Evaluación de caminabilidad	La obstrucción que siempre encontramos es la comercial, ambulantes por las calles. Suelen apropiarse de las veredas, incluso las pistas de la calle Mantaro suelen estar saturados de actividades comerciales.			Las obstrucciones que hemos podido presenciar dentro del mercado modelo y a sus alrededores, son el comercio ambulatorio en su gran magnitud, ya que suelen estar en las veredas, pistas, parques, etc.		Afuera del mercado los comerciantes ambulantes son los que dominan las calles.		En las veredas siempre encontraras ambulantes, ya que toman posesión de los espacios.	Solemos movilizar a las personas para que haya un libre tránsito, pero, siempre hay obstrucción comercial	Las obstrucciones que encontramos, en la mayoría son comerciales, y algunos vehículos informales.	La obstrucción es inevitable, por lo que, se evidencia la informalidad tomando posesión de todo.	Es imposible caminar con libertad cuando hay un dominio de actividades en una zona comercial.
Accesibilidad– Análisis apropiación espacial	Si, en gran cantidad, ya que, todos los que desean vender suelen apropiarse del espacio.	Si, entre las calles Mantaro, Cajamarca y Ancash, las personas suelen apropiarse de todos los espacios.	Hay muchas actividades comerciales que necesitan un espacio grande, por lo que, la gente se apropia del espacio.	Si, a los alrededores del mercado hay mucha apropiación de espacios públicos.	Si, por todas las calles siempre encuentras a vendedores comerciales que están en la vereda, pista, etc.	El impedimento de la movilidad peatonal como vehicular es por medio de las actividades ambulantes, que se sitúan en las veredas, pistas y calles.		El comercio ambulatorio es quienes se apropian de los espacios públicos,	Cada día los ambulantes se apropian e impiden la circulación de las personas.	La movilidad peatonal y vehicular es sin duda obstruida por parte de las actividades informales, ya que, no tienen respeto por el espacio público.	La apropiación de los espacios públicos es generada por el ambulante.	
Percepción del usuario– Sensación	Las calles al ser saturadas y no poder caminar con libertad, genera temor al robo, por las cantidades de personas que transitan, asimismo, es incómodo poder comprar en el mercado y ver en las calles mucha necesidad, la sensibilidad es de tristeza por momentos.			Calles muy saturadas, temor a la delincuencia y a los atropellos por los vehículos.		De donde yo vengo hay estos tipos de mercados, si bien es cierto puedes comprar de todo, hay problemas de miedo al robo.	Desde que se comenzaron a saturar las calles, el temor es la principal sensación.	Se suele evidenciar mucho temor por los robos, hoy en día es el pan de cada día.	Normalmente, cada día arrestamos a personas que roban, o atropellan a los transeúntes, estos son las sensaciones que existen, por lo que, la población no suele venir solos, si no en grupos para hacer sus compras.	Cuando hay desorden, siempre traerá consecuencias sociales, como temor.	Si bien es cierto hay sensaciones malas en la zona de estudio, debe desarrollarse la seguridad.	
Percepción del usuario– Habitabilidad	Siento que hay beneficios de comprar o tener todo a la mano, sin embargo,	Hay beneficios que se deberían recalcar, ya que, hay todo al alcance de la mano, sin	Mi percepción de vivir aquí es beneficiosa ya que todo está a la mano, sin embargo,	Aquí en el mercado se encuentra de todo, cuando preguntamos nos dirigieron aquí.	El beneficio es tener todo a la mano, sin embargo, no deja de ser un espacio	Trae consigo buenos beneficios comerciales y es lo importante, esa percepción puedo	Los beneficios económicos son importantes para nosotros como	Tenemos un gran potencial económico, sin embargo, hay problemas que se	Al ser un lugar conocido las personas vienen y sitúan el lugar, eso lo hace un	La percepción de la población comerciante es positiva debido a que, hay un beneficio de por medio.	La percepción económica es positiva debido a la cantidad de	
Percepción del usuario– Social	Solemos ir al mercado y venir directamente a nuestras casas.	A los alrededores del mercado, se venden comida y solemos comer por ahí, pero después nada más.	Constantemente no solemos quedarnos en el mercado o a en sus alrededores.	Hoy que estamos aquí, si hemos socializado con las personas y los ambulantes.	Si he paseado por los alrededores del mercado y he comido algo por las calles.	Normalmente dentro del mercado si estamos socializando, afueras del mercado no.	Como comerciantes hablamos con mucha gente en nuestros puestos, fuera de ello, solamente con los del mercado.	Por lo general no socializamos mucho por el trabajo que tenemos como serenazgo.	El trabajo muchas veces no nos permite socializar tanto con la población ya que debemos estar alertas.	El punto comercial suele ser foco de socialización en la rama del comercio, pocas veces cambia de rama.	El comercio es un nexo de socialización y ayuda a que las personas puedan conocerse.	
Entorno construido– Evaluación del diseño	Las calles no están bien diseñadas ya que, no hay distinción de veredas.	Creo que hay problemas de diseño de las veredas y pistas porque suelen estar dañadas.	Creo que no fue diseñado la vía peatonal.	La pista y las veredas están unidas y no hay distinción de ellas.	Las vías peatonales son muy angostas y no se puede caminar.	Las circulaciones peatonales internas en el mercado si está diseñado, más las calles no.	Las calles son angostas y otras anchas, pasan distintos carros es un problema.	Considero que las calles y las veredas no están diseñadas.	Todo fue realizado bajo los criterios propios, no hubo una planificación.	Gran parte de las zonas urbanas en Huancayo fue improvisado por ese motivo se visualizan calles angostas, veredas angostas, no hay un diseño vial.		
Entorno construido– Evaluación de la espacialidad	Cerca al mercado hay dos parques que también se encuentran saturados por el comercio ambulatorio.	Por las calles no se puede caminar por lo que la espacialidad no es la adecuada.	No hay espacios libres donde uno pueda realizar sus actividades sociales.	No hemos encontrado cerca al mercado modelo parques libres o calles libres, siempre hay comercio.	Hasta el momento solo hemos encontrado comercio y no espacios para realizar una actividad social.	A raíz del comercio desarrollado en el mercado y en sus alrededores, los espacios públicos no suelen tener espacios para los visitantes por lo que no hay una espacialidad.	El comercio ambulatorio es quienes se apropian de los espacios públicos.	Cada día los ambulantes se apropian e impiden la circulación de las personas.	Cuando el comercio es muy grande no se puede controlar los espacios aledaños..	La apropiación de los espacios públicos es generada por el ambulante.		
Cualidad– Confort	El confort es económico, debido a la facilidad de poder obtener los productos	El estar cerca del mercado, y tener los productos a la mano causa un confort o beneficio económico.	La calidad de vida es buena, ya que estamos cerca a los productos y es fácil adquirirlo.	Hay algún tipo de confort social, ya que, se evidencia constantemente facilidad de adquirir algo.	El confort es económico ya que solo adquieres todo lo que deseas.	El confort que ofrece el mercado modelo y sus alrededores es de conocer la cultura de la ciudad.	El confort que ofrece este sector es la gastronomía y economía.	Siempre estos tipos de mercados y alrededores brindara la calidad de gastronomía diferente.	Creo que hay muchos beneficios económicos y gastronómicos.	Para los usuarios, hay un tipo de confort, para los comerciantes hay otro tipo de confort, y para el espacio también, sin embargo, debe ordenarse y generar una armonía.		

En la Figura 11 Diagrama de sankey, falta explicar qué significa la imagen

De acuerdo con la observación se pudo mejorar el documento. Complementando en un párrafo sobre la interpretación del diagrama de Sankey, cual evidencia que entre las categorías de análisis existe una influencia y flujo directo.

El diagrama de Sankey, evidencia que entre las categorías de análisis existe una influencia y flujo directo. Por lo tanto, el entorno urbano está vinculado con la movilidad peatonal, en donde la figura (11) muestra una línea color celeste de grosor considerable, expresando que, las subcategorías se encuentran en el caso de estudio. Debido a ello, el entorno urbano tiene un impacto significativo en la movilidad peatonal, de acuerdo con los diversos factores del entorno, como el diseño de calles, la presencia de aceras, accesibilidad, percepción del usuario, el entorno construido, la seguridad y otros elementos, pueden influir en la forma en que las personas se desplazan en una ciudad. Pág. (25)

En la parte de resultados del objetivo 1 dice: “se pudo evidenciar mediante la ficha de observación (figura 6) que, la densidad poblacional en esta área específica, expresa que”.... ¿De donde se obtiene esa información? Porque aglomeración de personas no es igual a densidad.

De acuerdo con la observación, el termino que se debió haber usado era aglomeración.

Los resultados del objetivo 1 son muy generales

De acuerdo con las observaciones, se pudo modificar el objetivo 1.

El cual fue determinar de qué manera los diferentes cambios de renovación influyen en los espacios públicos que se encuentran en la avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo, se pudo evidenciar mediante la ficha de observación (figura 6) que, la aglomeración poblacional en esta área específica, responde a los diferentes cambios de uso que se le da al espacio público como también a las

edificaciones que han sido renovadas para usarse como espacios comerciales estos también influyen directamente en el espacio. De acuerdo con el impacto que estos cambios que se han generado a partir de las diferentes actividades económicas, sociales y culturales que se desarrollan, ha conllevado a que se expresen efectos negativos como el desorden, deterioro, etc. en las calles, veredas, parques, etc. espacios que se encuentran alrededor del mercado.

De acuerdo con lo mencionado en las figuras expuestas, el antecedente Briones y Heras (2021) muestra en su investigación que, las diferentes actividades o cambios como desarrollo e interacción comercial y social en un espacio es necesaria para que el entorno urbano pueda expresar las falencias existentes de una zona con respecto al diseño y planificación urbana, es por ello que afirma el resultado obtenido ya que, estos cambios mencionados forman parte de la naturaleza urbana.

Dado lo expresado por los autores, la ficha de observación (figura 4) también muestra que las actividades han generado diferentes cambios no solo en el diseño y planificación urbana, sino también se ha visualizado la limitada calidad espacial, corroborándose lo descrito por los antecedentes. Desde otro punto de vista para Tanikawa y Paz (2020) priorizando al peatón, logra entender que los procesos de cambios sociales y comerciales que ocurren hoy en día en los espacios públicos suelen pasar, generan malestares, incomodidades, inseguridades, etc. siendo el peatón y el espacio vulnerados ante lo ocurrido.

En cuanto a los involucrados, para el poblador entrevistado (P2) afirma que, entre las calles Mantaro, Cajamarca y Ancash, los diferentes cambios como comerciales, ambulantes, locales, nuevas construcciones suelen centrarse alrededor del mercado modelo y las personas logran desplazarse hacia los espacios públicos para comercializar productos obstaculizando el uso de los espacios, esto evidencia lo afirmado por Tanikawa y Paz, asimismo, el serenazgo (P1) corrobora mencionando que, las actividades económicas predominan en los espacios públicos. Finalmente, de acuerdo con el diagrama de Sankey (figura 11) mostrándose los flujos directos entre las subcategorías mencionadas, se corrobora lo que se plantea como objetivo, ya que los implicados responden a que si existe una influencia de los cambios realizados en los espacios públicos

alrededor del mercado como las calles, veredas, vías vehiculares y parques. pag. (27,28)

En la parte de resultados del objetivo 1 dice: “Finalmente, de acuerdo con el diagrama de Sankey (figura 11) esto es corroborado por la vinculación directa entre estas categorías de análisis y muestra que las diferentes dinámicas alteran las calles, veredas, vías vehiculares y parques” ...¿Dónde se evidencia eso?

De acuerdo con la pregunta hay evidencia de eso, en el diagrama de Sankey, ya que, se muestra una vinculación entre las dinámicas del entorno urbano y los espacios públicos, como en la ficha de observación donde se muestran imágenes analizadas las cuales evidencian que las renovaciones generan mayor actividad y aglomeración de la población, y esto hace que sea insuficiente el diseño de los espacios públicos.

La conclusión 1 es muy general

Se pudo modificar lo mencionado enfatizando los resultados y discusiones realizadas.

En esta parte de la investigación, luego de analizar las fuentes de información y obtener los resultados, se logra concluir que, el desarrollo del entorno urbano por medio de los diferentes cambios, construcciones y cualidades naturales de confort de la zona han generado una influencia en la funcionalidad de los espacios, habitabilidad de las personas y en la accesibilidad del mercado. Además, el actual comportamiento de los comerciantes y usuarios de la misma ciudad genera que exista un comportamiento predominante, evidenciándose así un impacto significativo en la calidad espacial a los alrededores del mercado modelo, es por ello, que se muestran resultados muy marcados con respecto al valor del peatón. Mediante diferentes actividades, percepciones y accesibilidades, las personas no pueden transitar libremente, por otro lado, la actividad económica es la que predomina en el sector, debido a la inversión comercial, aglomeración pública y a las ganancias ambulatorias, por ende, se ha podido comprender que el comportar del entorno urbano genera un impacto en la movilidad peatonal. Pag.(31)

En los resultados incluir términos utilizados en las subcategorías, para enriquecer el texto

De acuerdo con las observaciones, en la parte de resultados y discusión se incluyó términos de las subcategorías.

Revisar la redacción general del documento.

Se hizo la revisión de redacción del documento.

Corregir matriz de categorización, dice: “Habitabilidad”

De acuerdo con las observaciones, se pudo modificar la matriz de categorización, redactando bien la falla ortográfica de “Habitabilidad”.

Las fichas de observación se repiten con las de los anexos

De acuerdo con la observación, se modificó el documento eliminando las fichas de observación de los anexos.

LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES

Miembro de jurado: Arq. Rivas Kubler, Carlos Daniel

Título de investigación: Influencia del entorno urbano sobre la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo, Junín, 2023.

Alumno: Rojas Vilca, Kent Breghet

Asesor: Arq. Espínola Vidal, Juan José

Dice Actividad peatona

De acuerdo a la observación se realizó la corrección.

Existe pag 8

Social y peatona pag 9

De acuerdo a la observación se revisó las páginas y se hizo la corrección.

Metodología pag 34 (falta acento)

De acuerdo a la observación, se pudo modificar lo mencionado.

Falta destacar en las conclusiones más el aporte propio “...luego de analizar las fuentes de información...”

De acuerdo a la observación, se volvió analizar lo presentado y se pudo modificar las conclusiones según lo mencionado.

En esta parte de la investigación, luego de analizar las fuentes de información y obtener los resultados, se logra concluir que, el desarrollo del entorno urbano por medio de los diferentes cambios, construcciones y cualidades naturales de confort de la zona han generado una influencia en la funcionalidad de los espacios, habitabilidad de las personas y en la accesibilidad del mercado. Además, el actual comportamiento de los comerciantes y usuarios de la misma ciudad genera que exista un comportamiento predominante, evidenciándose así un impacto significativo en la calidad espacial a los alrededores del mercado modelo, es por ello, que se muestran resultados muy marcados con respecto al valor del peatón. Mediante diferentes actividades, percepciones y accesibilidades, las personas no pueden transitar libremente, por otro lado, la actividad económica es la que predomina en el sector, debido a la inversión comercial, aglomeración pública y a las ganancias ambulatorias, por ende, se ha podido comprender que el comportar del entorno urbano genera un impacto en la movilidad peatonal.

En cuanto a la conclusión del objetivo específico 1, se pudo determinar qué las dinámicas sociales y comerciales, las cuales son más resaltantes en la zona, influyen en los espacios públicos y a los alrededores del mercado modelo y mayormente en la avenida ferrocarril. Es por ello que, la aglomeración poblacional en los alrededores del mercado modelo siendo un área específica comercial, expresa diferentes actividades naturales (de ventas) por medio de los lugareños las cuales son económicas, sociales y culturales, y estas diversas afectaciones generan cambios drásticos en el espacio, que conllevan a que se expresen efectos negativos como el desorden, deterioro y mal funcionamiento de los espacios alrededor del mercado.

En cuanto a la conclusión del objetivo específico 2, se pudo determinar qué la calidad espacial influye en la accesibilidad peatonal alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Mediante la evaluación de

los espacios de descanso y el diseño de las calles y aceras, no se suele percibir algún tipo de calidad debido a la saturación, asimismo, las vías suelen estar improvisadas, estos muestran que no se ha considerado el diseño de los mobiliarios, por lo tanto, no se cuenta con medidas estándares ni se respeta las normas urbanas. Desde un enfoque de accesibilidad, los espacios suelen ser obstruidas por diferentes actividades, letreros, carretas, autos, etc., los cuales fomentan una polución visual y espacial, generando disconformidad dentro del entorno urbano.

Finalmente, en cuanto a la conclusión del objetivo específico 3 se logró determinar de qué manera las cualidades del entorno construido influyen en la percepción del usuario que transita alrededor del mercado modelo, avenida ferrocarril, en la ciudad de Huancayo. Mostrándose a las edificaciones modernas como parte de un nuevo entorno urbano y construyéndose con materiales de concreto armado y dejando de lado el adobe, madera, y tapiales. Estos sistemas apoticados influyen directamente a la estética de la imagen urbana, dando mayor importancia y generándose diferentes escalas visuales.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ESPINOLA VIDAL JUAN JOSE, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "El entorno urbano y la movilidad peatonal alrededor del mercado modelo avenida ferrocarril, Huancayo,

Junín, 2023.", cuyo autor es ROJAS VILCA KENT BREGHET, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 7.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 20 de Diciembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ESPINOLA VIDAL JUAN JOSE DNI: 08518979 ORCID: 0000-0001-7733-7558	Firmado electrónicamente por: JESPINOLAV el 20- 12-2023 15:47:24

Código documento Trilce: TRI - 0702892