



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y
ARQUITECTURA**

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de la
ciudad de Yurimaguas - Alto Amazonas

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTOR:

Mozombite Gonzales, Orick Williamns (orcid.org/0000-0002-3618-2411)

ASESORA:

Dra. Contreras Velarde, Karina Marilyn (orcid.org/0000-0003-4130-6906)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA – PERÚ

2023

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación está dedicado a mis amados padres, quienes dedicaron su vida para formar hijos de bien y dedicados a Dios. Además de ser ejemplos de perseverancia, superación y fe. Nunca dejaron de creer en mí.

Agradecimiento

Mi agradecimiento especial para Jehová Dios, quien nunca me abandonó, siempre estuvo presente hasta en los momentos mas oscuros de mi vida. Agradezco a mis padres y hermanos y a mi asesora de investigación quien nos orientó debidamente para lograr este objetivo.

Índice de contenidos

Carátula:	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas:	v
Índice de Figuras	vi
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I.- INTRODUCCIÓN	1
II.- MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA	56
3.1 Tipo y diseño de investigación	57
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	58
3.3. Escenario de Estudio	61
.....	61
3.4. Participantes.....	62
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	63
3.6. Procedimientos.....	66
3.7. Rigor científico.....	67
3.8. Método de Análisis de Datos.....	68
3.9. Aspectos éticos	68
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	71
V. CONCLUSIONES.....	124
VI. RECOMENDACIONES.....	128
Referencias.....	142
ANEXOS	151

Índice de tablas:

Tabla 1.- Categorías.....	58
Tabla 2.- Subcategorías.	59
Tabla 3.- Muestreo mediante especialistas.	63
Tabla 4.- Muestreo de equipamientos.	63
Tabla 5.- Técnicas e instrumentos según categoría.	64
Tabla 6.- Validación de instrumentos	64
Tabla 7.- Instrumento: Ficha de entrevista.	65
Tabla 8.- Instrumento: Ficha de Observación.....	65

Índice de Figuras

Figura 1.- Evolución del suelo urbano en ciudades chinas.	8
Figura 2.- Vacío urbano en Zaragoza, España.....	10
Figura 3.- Creación de los vacíos urbanos.	11
Figura 4.- Representación de un vacío urbano.	13
Figura 5.- Estructura Urbana de Hong Kong.	15
Figura 6.- Diseño de la estructura urbana de Mackay, Richmond, USA.	17
Figura 7.- Laderas de Lima.	19
Figura 8.- Piura y sus distritos.	21
Figura 9.- Estructura Urbana del Centro de Lima.....	22
Figura 10.- Estructura Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.....	24
Figura 11.- Centro histórico de Lima.	26
Figura 12.- Laderas de Lima.	28
Figura 13.- Vacíos Urbanos en Detroit.	30
Figura 14.- Mapa de Vacíos urbanos en la ciudad de Cuenca, México.	31
Figura 15.- Impactos negativos de los vacíos urbanos.	33
Figura 16.- La topografía como una condicionante en el diseño de intervención a un vacío urbano.....	34
Figura 17.- Contexto Urbano de un vacío.	36
Figura 18.- Plan de desarrollo urbano.	38
Figura 19.- Ciudad de Ur, Mesopotamia.	39
Figura 20.- Estructura Urbana propuesta para Tampere.....	40
Figura 21.- Propuesta de uso de suelo para Tempere.	42
Figura 22.- Zonificación de Busan.....	44
Figura 23.-Diseño de la estructura vial de Mackay, Richmond, USA.	45
Figura 24.-Jerarquía de las calles en los EE.UU.	45
Figura 25.- Urban Sprawl en Ciudad de México.....	49
Figura 26.- Área de estudio de Yurimaguas.	61
Figura 27.- Predio Vacío 01.....	73
<i>Figura 28. Predio vacío 02</i>	75
<i>Figura 29. Predio vacío 03</i>	76
<i>Figura 30. Predio vacío 04</i>	77

<i>Figura 31. Predio vacío 05</i>	78
<i>Figura 32. Predio vacío 06</i>	80
<i>Figura 33. Predio vacío 07</i>	81
<i>Figura 34. Predio vacío 08</i>	82
<i>Figura 35. Predio vacío 09</i>	84
Figura 36. Predio vacío 10	85
Figura 38. Propuesta de Zonificación en vacío urbano.	131
Figura 39. Propuesta de zonificación en 3D.....	132
Figura 40. Propuesta de sentido de Vías en un vacío urbano y su contexto.....	133
Figura 41.- Sentido de vías de este a oeste.....	134
Figura 42. Sentido de vías de norte a sur.	134
Figura 43. Propuesta de clasificación de vías en un vacío urbano.....	134
Figura 44. Plano de planta de un bloque de edificio multifamiliar de tipo social.	137
Figura 45. Corte de edificio multifamiliar.	138
Figura 46. Plano de planta de departamento de 01 hab.	139
Figura 47. Plano de planta de departamento de 02 hab.	139
Figura 48. Conjunto habitacional de vivienda tipo social desarrollado en un vacío urbano.	140
Figura 49. Edificio multifamiliar 3D	140
Figura 50. Corte de edificio multifamiliar.Figura 51. Edificio multifamiliar 3D	140
Figura 52. Vista este del conjunto habitacional.	141
Figura 53. Vista sur del conjunto habitacional.....	141

RESUMEN

La investigación realizada tuvo como objetivo general analizar el impacto de los vacíos urbanos en el desarrollo de la estructura urbana de Yurimaguas.

La metodología es de tipo cualitativo y el diseño es fenomenológico. Las técnicas que se usan son Entrevista y Observación. Se apoyan en fundamentos teóricos como Berruete (2017) quien estableció una nueva definición de Vacíos urbanos mencionando criterios para su identificación, así como Negeri, et ál. (2023) quienes indican que la estructura urbana puede verse afectada por distintos factores que crean problemas urbanos. Se utilizaron como participantes a 10 predios urbanos y 03 especialistas. La validez del instrumento se obtuvo mediante el juicio de 2 expertos. La recolección de datos se obtuvo a través de la guía de entrevista (18 ítems) y la ficha de observación (20 ítems). Teniendo como resultados la coincidencia con los expertos por lo que se concluye que la estructura urbana de Yurimaguas se ve afectada por vacíos urbanos que impactan negativamente en indicadores como el uso de suelo, la conectividad vial y la densidad poblacional. Por ello, la estructura urbana presenta una trama inconsistente y obsoleta para las necesidades de la ciudad creando desorden en su zonificación, congestión vial y fragmentación urbana.

Palabras clave: Baldío, ciudad, intervención, urbanismo.

ABSTRACT

The general objective of the research was to analyze the impact of urban voids on the development of the urban structure of Yurimaguas.

The methodology is **qualitative**, and the design is phenomenological. The techniques used are interview and observation. They are supported by theoretical foundations such as Berruete (2017) who established a new definition of Urban Voids mentioning criteria for their identification, as well as Negeri, et al. (2023) who indicate that the urban structure can be affected by different factors that create urban problems. Ten urban properties and 03 specialists were used as participants. The validity of the instrument was obtained through the judgment of 2 experts. Data collection was obtained through the interview guide (18 items) and the observation sheet (20 items). The results showed agreement with the experts and concluded that the urban structure of Yurimaguas is affected by urban gaps that have a negative impact on indicators such as land use, road connectivity and population density. As a result, the urban structure is inconsistent and obsolete for the city's needs, creating zoning disorder, road congestion and urban fragmentation.

Keywords: Waste land, city, intervention, urbanism.

I.- INTRODUCCIÓN

Se vive en un mundo cada vez más urbano, las poblaciones se siguen mudando del campo a la ciudad desde hace ya algunas décadas y esto no ha variado. Commission on population and development of Economic and social council (ONU, 2020) estimó que ahora aproximadamente el 55% de toda la población mundial vive en ciudades y se calcula que en el 2050 será de hasta el 66%.

Por su parte, Gardine et al. (2013) mencionaron que, específicamente, en los Estados Unidos el declive económico y una crisis hipotecaria de magnitud considerable ha dado como resultado una disminución de la población en muchas ciudades y esto ha provocado los “vacant lots” o terrenos baldíos. Dubeaux y Sabot (2018) definieron como espacios vacíos a aquellos lugares urbanos en desuso, un gran problema de las ciudades en contracción.

Sin embargo, Berruete (2017) adujo que el modo de crecimiento de las ciudades ha cambiado, caracterizado por tener fronteras indeterminadas causados por la constante expansión que a su vez produce un crecimiento discontinuo, por ende, este crecimiento discontinuo genera entornos cautivos: espacios libres que aparecen entre la trama urbana como residuos de la propia expansión. A estos espacios cautivos o libres se les denomina “vacíos urbanos”.

El comentó que los vacíos urbanos se generan por ser condicionados ya sea por elementos naturales, infraestructuras importantes o de un aumento súbito del desarrollo urbano, es decir, de un crecimiento inesperado del área urbana. Por lo que al realizarse este crecimiento urbano discontinuo se originan espacios intermedios que terminan fraccionando la ciudad y una ruptura de sus límites. Entonces los Vacíos Urbanos son los espacios que se apartaron del dinamismo urbano y que han perdido su respectiva funcionalidad esperando su propio desarrollo o terminando como un lugar residual. Se pueden verlos desde perspectivas opuestas: negativamente son espacios no integradas a la ciudad, pero que tienen la posibilidad de impulsar una reforma aportando mucho a esta con un enorme potencial para convertirse en espacios que la transformen.

Por otro lado, Zvelebil y Malcolm (2000) relató que, durante los últimos 10,000 años, desde que se creó la agricultura, se dio esta estudiada transición entre los humanos nómadas a la de vivir en asentamientos agrícolas. El comercio e incluso la cultura se benefició de la aglomeración poblacional y esta evidente realidad conllevó a un aumento constante del tamaño de estos asentamientos

prácticamente ya urbanos. Desde entonces las ciudades han ido acomodándose y creciendo sobre una trama urbana (también llamado tejido urbano) reflejando su propia realidad y respondiendo a sus necesidades. Loureiro de Matos (2018) relacionó la forma urbana con elementos físicos que dan la estructura y forma a la ciudad tales como: calles, manzanas, predios y edificios.

Kropf (1996) consideró a la estructura urbana como una síntesis de todos los componentes de una ciudad, un todo orgánico listo para ser estudiado y evaluado. Las estructuras urbanas representan desafíos y/o oportunidades para una sostenible planificación. Wheeler (2015) planteó lo especialmente complicado que puede significar conseguir una adecuada relación entre la trama urbana y el uso de suelo. Se puede decir que la estructura urbana es el resultado de la construcción espacial ligada a los patrones de desarrollo y de la actividad. Tsai (2005) sustentó que la conectividad, la densidad, el tipo de uso de suelo, la contigüidad y la forma del entorno son elementos que influyen en que la trama urbana de cada ciudad vaya evolucionando.

En las ciudades latinoamericanas, al realizarse la planificación urbana, no siempre se considera a elementos como la dinámica espacial, los tejidos urbanos y la distribución territorial. Por lo general muestran procesos de dispersión como resultado de un crecimiento vertiginoso y muy desconectado de los centros urbanos, resultando en una afectación en la forma, la dinámica y el funcionamiento social e incluso económica de una ciudad, por lo que tiene una relación directa con la planificación. Muchas veces la estructura urbana se ve afectado o interrumpido por los vacíos urbanos y esto conlleva a una problemática en su propia conectividad, en el aspecto social, ambiental e incluso económica.

En nuestro país, específicamente en las ciudades de la Amazonia, al contar con mucho espacio para el crecimiento urbano de la mayoría de estas y con un rápido crecimiento demográfico urbano, resultó en ciudades con una estructura urbana discontinua afectada por la aparición de vacíos urbanos que, aun siendo un problema, también se traduce en una apropiada oportunidad de mejorar el enfoque del desarrollo de estas ciudades.

En Yurimaguas, ciudad intermedia de la selva peruana en Loreto, desde el 2010 hasta ahora se sigue dando una expansión urbana sin precedentes debido a la importancia que ha ido adquiriendo como uno de los dos puertos que une las

ciudades de la costa y sierra norte del país con Iquitos, el resto del Amazonas y Brasil. Evidentemente no estaba, ni sigue estándolo, preparado para ese crecimiento urbano agresivo lo que ha creado una ciudad con varios vacíos urbanos a lo largo y ancho de ella de tamaños y formas heterogéneos, además de una estructura urbana discontinua, problemática y obsoleta.

Por ello, en la presente investigación se responderá lo siguiente ¿Cuál es el impacto de los vacíos urbanos en el desarrollo de la estructura urbana de Yurimaguas?

Esta Investigación llega a justificarse a raíz de la problemática encontrada como también al menester de explicar la utilidad de esta. En la justificación se detalla las razones del porqué de la investigación y sus posibles beneficios. Estos son:

Teóricamente llega a justificarse debido a que aún no está claro el concepto de Vacíos Urbanos desde la óptica de la realidad del país y, específicamente, de la Amazonia peruana. Así como también de la influencia que esta tiene en el sano desempeño de la trama urbana de nuestras ciudades. Que los profesionales especialistas en temas urbanos comprendan la teoría de vacíos y estructura urbanas, podrán singularizarlo para nuestra realidad y crear teorías propias para adecuados manejos de la planificación y/o intervención urbana que redundará en la mejora de nuestras ciudades, explotando el potencial de las ciudades amazónicas en especial.

Así mismo, en la práctica se justifica esta investigación porque sirve para dar un real diagnóstico y de la problemática actual que existe en la ciudad de Yurimaguas debido a los abundantes vacíos urbanos y su impacto en la estructura urbana. Los resultados conseguidos podrían servir de hoja de ruta para acciones que la Municipalidad Provincial de Alto Amazonas deba tomar con el objetivo de lograr una ciudad más compacta, con una mejor estructura urbana continua que incluya más áreas verdes, habilitaciones urbanas adecuadas, equipamiento urbano y al tomar como referencia la actual normativa del Plan de Desarrollo Urbano, estos vacíos urbanos pueden ser la oportunidad propicia de mejorar estos aspectos planteados para lograr una ciudad mejor integrada, más amigable con sus habitantes y proyectándose a ser una urbe de importancia en la amazonia por el enorme potencial que tiene.

Por otro lado, en lo social este trabajo logra justificarse debido a que al tener una ciudad más compacta y con mejor estructura urbana, la calidad de vida de los Yurimaguinos mejorará exponencialmente, puesto que al tener mejor vialidad será fácil el acceso hacia el equipamiento urbano y de infraestructura como el hospital, colegios, mercado, entre otros. Además, la población podrá contar con más y mejores lugares de recreación al aire libre como parques o plazas. Ubicar infraestructura que beneficie a la cultura y educación como Bibliotecas o Centros Culturales sería de mucho beneficio en la sociedad Yurimaguina. Como podemos ver, se abre un abanico de posibilidades y toda la población saldría muy beneficiada.

Por esto mismo, en esta investigación el objetivo principal es: Analizar el impacto de los vacíos urbanos en el desarrollo de la estructura urbana de Yurimaguas. Por otro lado, también tenemos como Objetivos Específicos OE.1 Identificar los vacíos urbanos de la ciudad de Yurimaguas. OE.2 Analizar la importancia de la normativa del Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas para las zonas de los vacíos urbanos. OE.3 Explorar la problemática de la distribución del uso de suelo en la estructura urbana actual. OE.4 Explorar la problemática de la vialidad en la estructura urbana actual. O.E. 5 Identificar la problemática de la densidad poblacional en la estructura urbana actual.

Cabe resaltar que, esta investigación ha tomado como referencia, en su gran mayoría, a artículos científicos y libros, así como también a tesis de autores internacionales y nacionales. Todo esto para sustentar la importancia de observar los vacíos urbanos como uno de los orígenes de problemas urbanos, pero también como una oportunidad del mejoramiento de la trama urbana de la ciudad de Yurimaguas.

II.- MARCO TEÓRICO

Para Carlino los antecedentes son empleados para demostrar hallazgos que se han obtenido en previos estudios, teniendo en cuenta variables e indicadores de la investigación. En la presente se brindan antecedentes provenientes de diversos medios, buscando tener en cuenta puntos, opiniones y perspectivas sobre los indicadores que se indican.

Como antecedentes internacionales se pueden destacar a los siguientes autores: En China, Liao (2023), en su artículo "Impactos espaciotemporales de la estructura urbana sobre la eficiencia del uso de suelo urbano: Evidencia de 280 ciudades en China", se centró en examinar cómo la estructura urbana afecta la eficiencia del uso del suelo en las ciudades chinas. El estudio utilizó un enfoque cuantitativo basado en datos geoespaciales y estadísticos, y se enfoca en 280 ciudades chinas durante el período 2000-2015. Los autores definen a estructura urbana como la disposición de los elementos que configuran la ciudad, incluyendo su patrón de uso del suelo, al transporte, la accesibilidad, el tamaño de la ciudad, la densidad de población, el desarrollo económico y la estructura de suelo.

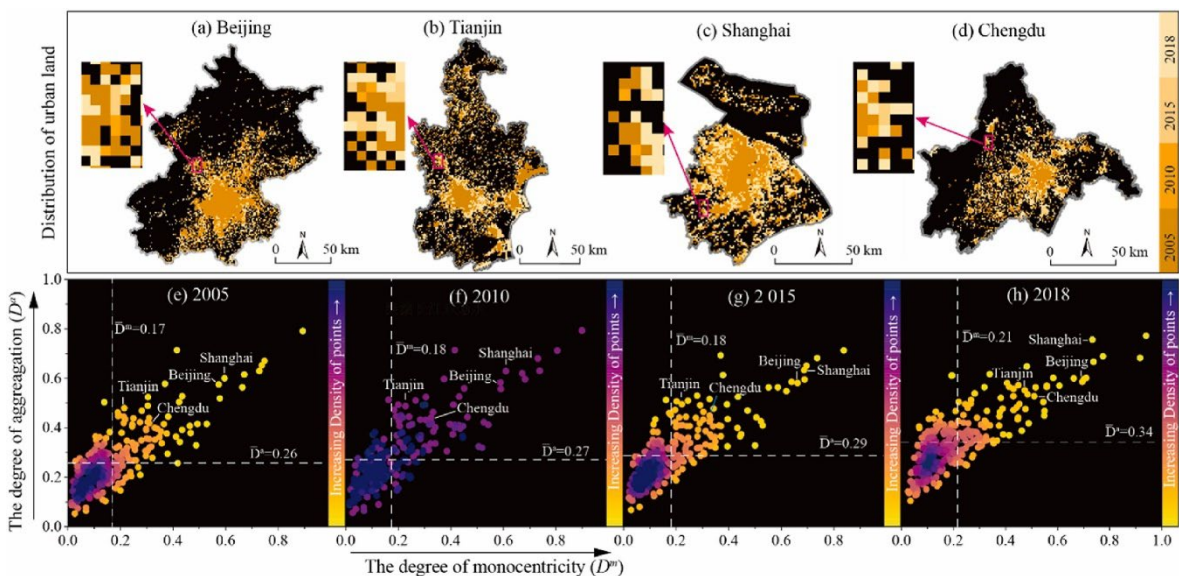
El objetivo principal del estudio es: explorar la relación entre la estructura urbana y la eficiencia del uso de suelo urbano en China. Además, el estudio tiene como otros objetivos: (1) Explorar la relación entre la estructura urbana y la eficiencia del uso de suelo en las ciudades chinas. (2) Proponer estrategias de planificación urbana adaptadas a cada ciudad para mejorar la eficiencia del uso de suelo. (3) Identificar los impactos de la estructura urbana en la eficiencia del uso del suelo a la largo del tiempo y en diferentes ciudades. (4) Proporcionar una simplificación manejable de la estructura urbana para identificar puntos de intervención para la planificación urbana. (5) Destacar la necesidad de más investigación sobre la relación entre la eficiencia del uso de suelo urbano y la equidad social, así como el papel de las intervenciones políticas en la promoción del desarrollo urbano sostenible.

En la metodología del estudio utilizaron datos geoespaciales y estadísticos para estudiar la conexión entre la eficiencia del uso del suelo y la estructura urbana en las ciudades chinas. La eficiencia del uso del suelo se mide mediante el uso de la producción marginal del suelo, que se define como la producción económica

generada por unidad de superficie de suelo. Los factores que examinaron incluyen la densidad de población, la accesibilidad al transporte, el tamaño de la ciudad, el desarrollo económico y la estructura de la tierra. Utilizaron técnicas de regresión espacial para examinar la relación estudiada.

Las conclusiones del artículo son: (1) Se encuentra que la estructura urbana afecta significativamente la eficiencia del uso del suelo en las ciudades chinas. En particular, la densidad de población, la accesibilidad al transporte y el tamaño de la ciudad tienen efectos positivos en la eficiencia del uso del suelo. (2) Es importante perfeccionar la conectividad del transporte público en las ciudades chinas mejoren la conectividad del transporte público para progresar en la eficiencia del uso del suelo. Esta mejora no solo es de la red de transporte público, sino también la promoción del uso de bicicletas y la implementación de programas de transporte compartido. (3) Es relevante fomentar la densidad de población en las ciudades chinas para mejorar la eficiencia del uso de suelo. Esto puede lograrse mediante la construcción de edificios más altos, la generación de viviendas compartidas y el progreso de la calidad de vida en los vecindarios densamente poblados.

Figura 1.- Evolución del suelo urbano en ciudades chinas.



Nota: El cambio de color amarillo a púrpura representa el aumento de la densidad, es decir, muestra que estas ciudades tienen un sesgo relativo hacia el patrón de estructura urbana policéntrica y dispersa. habitatint

Cuatro: Equilibrar el desarrollo urbano en las ciudades chinas es muy importante. Esto puede lograrse mediante el fomento de la inversión en las zonas menos

desarrolladas y la generación del desarrollo económico en áreas rurales. (5) Es necesario mejorar la planificación urbana en las ciudades chinas para mejorar la eficiencia del uso del suelo. Esto puede incluir la mejora de la regulación y supervisión de la construcción, la promoción de la planificación participativa y la adopción de políticas para perfeccionar la calidad del aire y del agua. (6) Es necesario más investigación sobre la relación entre la eficiencia del uso del suelo urbano y la equidad social, así como el papel de las intervenciones políticas en la promoción del desarrollo urbano sostenible.

Se proporcionaron varias recomendaciones importantes para mejorar la eficiencia del uso del suelo en las ciudades chinas. Estas son algunas de las principales recomendaciones del artículo: (1) Formular estrategias de planificación urbana adaptadas a cada ciudad para mejorar la eficiencia del uso del suelo. (2) Perfeccionar la conectividad del transporte público: Los autores recomiendan que las ciudades chinas (3) Fomentar la densidad de población: Los autores sugieren que las ciudades chinas fomenten una mayor densidad de población para mejorar la eficiencia del uso del suelo. (4) Equilibrar el desarrollo urbano, los autores recomiendan que las ciudades chinas adopten un enfoque más equilibrado para el desarrollo urbano, evitando el desarrollo urbano desequilibrado. (5) Mejorar la planificación urbana: Los autores recomiendan que las ciudades chinas mejoren la planificación urbana. (6) Se recomienda más estudios empíricos para evaluar los impactos de la estructura urbana en la eficiencia del uso del suelo en diferentes regiones y a lo largo del tiempo.

En España, Berruete (2017), en un excelente artículo titulado “Vacíos Urbanos, una nueva definición”, se enfocó en la identificación y análisis de los vacíos urbanos y propone una nueva definición de este término. El objetivo del artículo es la de contribuir a la comprensión y gestión de los vacíos urbanos en y proporcionar una herramienta para la planificación urbana en otras ciudades. Definió a los vacíos urbanos como espacios vacíos o infrautilizados dentro de un tejido urbano existente que no están asignados a un uso específico y que presentan un potencial de desarrollo para usos alternativos y complementarios a los usos dominantes de la ciudad. Esta definición se enfoca en el potencial de estos espacios para ser utilizados de manera creativa y sostenible, en lugar de ser vistos

como espacios vacíos o no utilizados. La nueva definición también reconoce que los vacíos urbanos no necesariamente tienen que ser grandes áreas abandonadas, sino que pueden ser pequeñas esquinas o huecos que no se están utilizando de manera efectiva.

El autor llevó a cabo un análisis teórico y empírico para el desarrollo del artículo. En primer lugar, se revisaron diferentes definiciones y conceptos sobre los vacíos urbanos presentados en la literatura y se evaluó su pertinencia y relevancia en la actualidad. Posteriormente, se realizó una investigación empírica mediante el análisis de casos de estudio de diferentes ciudades para entender la diversidad de los vacíos urbanos en diferentes contextos y su impacto en la planificación urbana.

Figura 2.- Vacío urbano en Zaragoza, España.



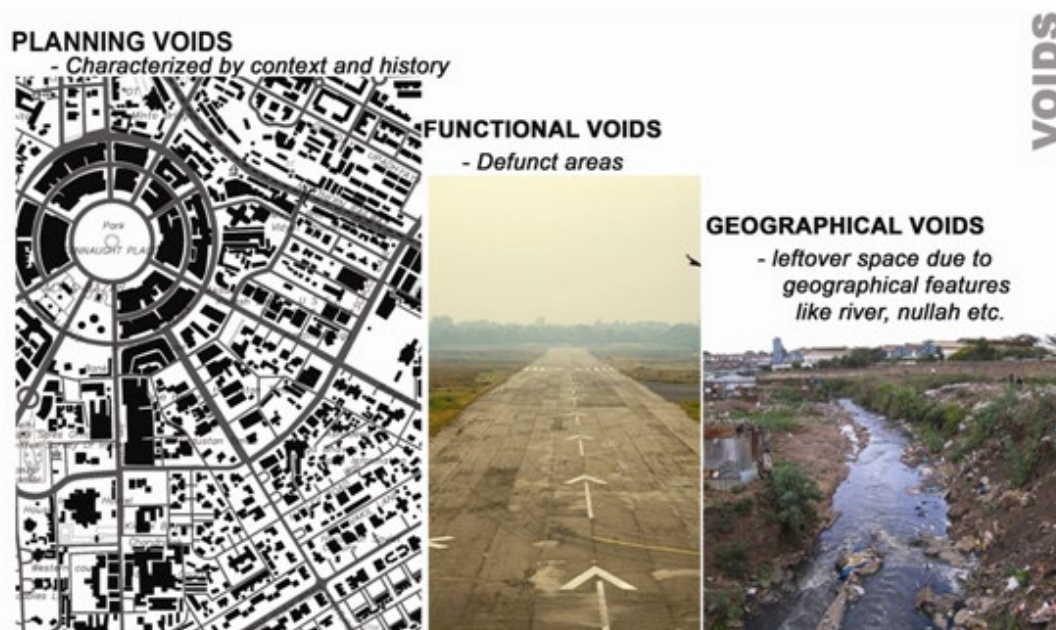
<https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.09>

El artículo concluye que los vacíos urbanos son espacios que se encuentran sin uso o desaprovechados dentro de la ciudad y que, aunque a menudo se asocian con aspectos negativos, como la falta de seguridad o el abandono, pueden ser oportunidades para el desarrollo urbano sostenible y el perfeccionamiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. El autor también concluye que la definición tradicional de los vacíos urbanos no es suficiente para abordar su complejidad en la actualidad, y propone una nueva definición que considera la multifuncionalidad, la temporalidad y la identidad de estos espacios.

Por último, el autor propone varias recomendaciones para el uso efectivo de los vacíos urbanos, entre las cuales destacan: (1) Reconocer la diversidad de los vacíos urbanos y su potencial para la regeneración urbana. (2) Fomentar la multifuncionalidad de los vacíos urbanos dándoles usos momentáneos de los mismos. (3) Incluir la participación ciudadana en el proceso de diseño y planificación de los vacíos urbanos. (4) Considerar la identidad y la historia del lugar en la intervención de los vacíos urbanos. (5) Implementar políticas públicas que fomenten el uso efectivo y sostenible de los vacíos urbanos.

En USA, Newman et ál. (2018), en su artículo “Áreas urbanas vacías: Causas y factores interconectados”, definen los vacíos urbanos como áreas dentro de un entorno urbano que se caracterizan por la falta de desarrollo y la ausencia de construcciones o la presencia de edificios subutilizados o abandonados. Los autores señalan que estos vacíos urbanos son el resultado de una serie de factores interconectados que incluyen la economía, la demografía, la planificación urbana y la política.

Figura 3.- Creación de los vacíos urbanos.



Nota: Formas de generación de los vacíos urbanos: Planificados, áreas en desuso y los originados por su contexto geográfico. nipppo.wordpress.com

El objetivo principal del artículo es comprender los factores que contribuyen a la presencia de vacíos urbanos en áreas metropolitanas de los Estados Unidos. Los autores del estudio buscaron identificar los factores que contribuyen a la

presencia de vacíos urbanos y cómo estos factores están interconectados. Además de comprender los factores y las causas que contribuyen a la presencia de vacíos urbanos, los autores también tuvieron como objetivo ofrecer recomendaciones para abordar el problema de los vacíos urbanos. Estas recomendaciones incluyen políticas y prácticas de planificación urbana que pueden reducir la presencia de vacíos urbanos y fomentar un desarrollo más sostenible y equitativo. En resumen, los objetivos de la elaboración del artículo son: (1) Comprender los factores que contribuyen a la presencia de vacíos urbanos y cómo estos factores están interconectados. (2) Ofrecer recomendaciones para abordar el problema de los vacíos urbanos y promover un desarrollo más sostenible y equitativo en ciudades de los Estados Unidos.

La metodología utilizada en el artículo es fruto de la combinación de métodos cuantitativos y cualitativos. Los autores utilizaron una variedad de herramientas y técnicas de investigación para lograr sus objetivos de comprender las causas y factores interconectados que posibiliten la presencia de vacíos urbanos y ofrecer recomendaciones para tratar el problema. Para analizar la presencia de vacíos urbanos, los autores utilizaron herramientas de análisis espacial para mapear y analizar las áreas vacantes en dos ciudades de los Estados Unidos. Esta técnica les permitió identificar patrones espaciales y tendencias en la distribución de vacíos urbanos en estas áreas metropolitanas.

Además, los autores realizaron entrevistas a profundidad con expertos en planificación urbana y desarrollo económico para obtener una comprensión más detallada de las causas y factores que contribuyen a la presencia de vacíos urbanos. Estas entrevistas se utilizaron para identificar los factores interconectados que contribuyen a la presencia de vacíos urbanos, así como para obtener recomendaciones de políticas y prácticas de planificación urbana para abordar el problema. Por último, los autores revisaron la literatura existente sobre el tema de vacíos urbanos para obtener una comprensión más amplia de las causas y consecuencias de los vacíos urbanos en todo el mundo.

La principal conclusión de la investigación es que los vacíos urbanos son el resultado de una compleja interacción de factores sociales, políticos, económicos y ambientales. Los autores identificaron varios factores específicos que contribuyen

a la presencia de vacíos urbanos, como la especulación inmobiliaria, la fragmentación y falta de coordinación entre las políticas de desarrollo urbano y la presión económica para maximizar la rentabilidad de la tierra. Además, los autores destacaron la importancia de abordar los vacíos urbanos desde una perspectiva integrada y colaborativa que involucre a múltiples actores y sectores, incluyendo a los líderes comunitarios, a los residentes locales y a las autoridades locales.

Otra conclusión importante del estudio es que los vacíos urbanos no son un problema aislado y localizado, sino que tienen consecuencias más amplias para la sostenibilidad y la calidad de vida de las áreas metropolitanas en general. Los vacíos urbanos pueden contribuir a la gentrificación, la segregación socioeconómica y la disminución de la biodiversidad urbana.

Entre las recomendaciones está en primer lugar que las autoridades locales adopten políticas y prácticas de planificación urbana más integradas y colaborativas, que involucren a múltiples actores y sectores y promuevan un desarrollo más sostenible y equitativo. Esto podría incluir la promoción de una vivienda asequible, la revitalización de áreas marginadas y la coordinación de las políticas de desarrollo urbano con la inversión pública en infraestructuras y servicios. En segundo lugar, los autores recomiendan que se aborden los factores económicos que contribuyen a la presencia de vacíos urbanos, como la especulación inmobiliaria y la presión económica para maximizar la rentabilidad de la tierra. Esto podría lograrse a través de políticas y prácticas que fomenten la inversión en áreas marginadas y la protección de la tierra pública para el beneficio comunitario.

En Hong Kong, Huai, et ál. (2021), en el artículo “Estructura urbana monocéntrica versus policéntrica: estudio de caso de Hong Kong”. Definieron la estructura urbana como la organización espacial de una ciudad, es decir, cómo están dispuestos los diferentes elementos que conforman la ciudad en el espacio, como los edificios, los parques, las calles y otros espacios públicos. El artículo se enfocó en dos tipos de estructuras urbanas: la estructura monocéntrica, donde hay un centro urbano predominante y los demás barrios o zonas están periféricas a este centro, y la estructura policéntrica, donde hay múltiples centros urbanos importantes dispersos por toda la ciudad.



Nota: Propuesta para regenerar vacíos urbanos y la reactivación económica en España.
<https://www.archdaily.pe>

El objetivo de esta investigación es el de analizar y comparar la estructura urbana de Hong Kong en términos de monocentricidad versus policentricidad, y evaluar cómo esta estructura influye en la accesibilidad y conectividad en la ciudad. Los autores también se proponen identificar los patrones de desarrollo urbano en Hong Kong y determinar qué factores influyen en la configuración espacial de la ciudad. Otro objetivo importante es proporcionar información y evidencia empírica sobre la estructura urbana de Hong Kong, que pueda ser importante para los responsables de los que toman las decisiones en el ámbito urbano y para los estudiosos del urbanismo en general.

En cuanto a la metodología usada fue del tipo cuantitativo para analizar los datos espaciales y urbanos de Hong Kong. Los autores utilizaron una combinación de métodos, incluyendo el análisis de redes urbanas y el análisis de componentes principales para identificar y caracterizar la estructura urbana de Hong Kong. Para analizar la accesibilidad y conectividad, se utilizó el Índice de Accesibilidad Global (GAI, por sus siglas en inglés), que es el indicador que mide la accesibilidad de los diferentes barrios de la ciudad en función de la distancia y el tiempo necesario para llegar a otros lugares clave. Los datos utilizados en el estudio incluyen información

de diferentes fuentes, como el Censo de Población y Vivienda, el Registro de Empresas y Establecimientos, el Departamento de Planificación y Tierras, y el Departamento de Transporte. Los autores también utilizaron técnicas de análisis estadístico y de modelización espacial para analizar los patrones de desarrollo urbano y los factores que se relacionan con la configuración espacial de la ciudad.



Nota: Modelado 3D de la estructura urbana de Hong Kong 70km. <https://3docean.net>

Se concluye con que Hong Kong tiene una estructura urbana predominantemente policéntrica, en la que se han desarrollado varios centros urbanos importantes. Sin embargo, el estudio también encontró que la estructura urbana de Hong Kong sigue siendo altamente jerarquizada y centralizada, con el centro de negocios de Central como el principal polo de atracción económica y social de la ciudad. También identificaron que la accesibilidad y la conectividad son factores relevantes que influyen en la estructura urbana de Hong Kong, y que la expansión de la red de transporte público puede mejorar la accesibilidad y reducir la jerarquización espacial de la ciudad. Además, el estudio reveló que la estructura urbana de Hong Kong está influenciada por una serie de factores como la de densidad poblacional, el uso del suelo, la infraestructura de transporte y las políticas de planificación urbana. Los autores sugieren que una planificación urbana más integrada y

coherente, que tenga en cuenta estos factores, puede mejorar la sostenibilidad y eficiencia de la estructura urbana de Hong Kong.

La recomendación de los autores es que las ciudades deben tener en cuenta la importancia de la estructura urbana en el diseño y planificación urbana para, de esa manera, mejorar la calidad de vida de sus habitantes, y deben adaptar sus políticas y estrategias a las condiciones específicas de cada ciudad. Además, los autores destacaron la importancia de considerar no solo la densidad y la forma urbana, sino también otros factores, como la accesibilidad, la conectividad y la calidad del transporte público, al tomar decisiones sobre el desarrollo urbano y su planificación. También destacan la importancia de continuar investigando la relación entre la estructura urbana y su influencia en la calidad de vida en las ciudades, especialmente en el contexto de la creciente urbanización a nivel global.

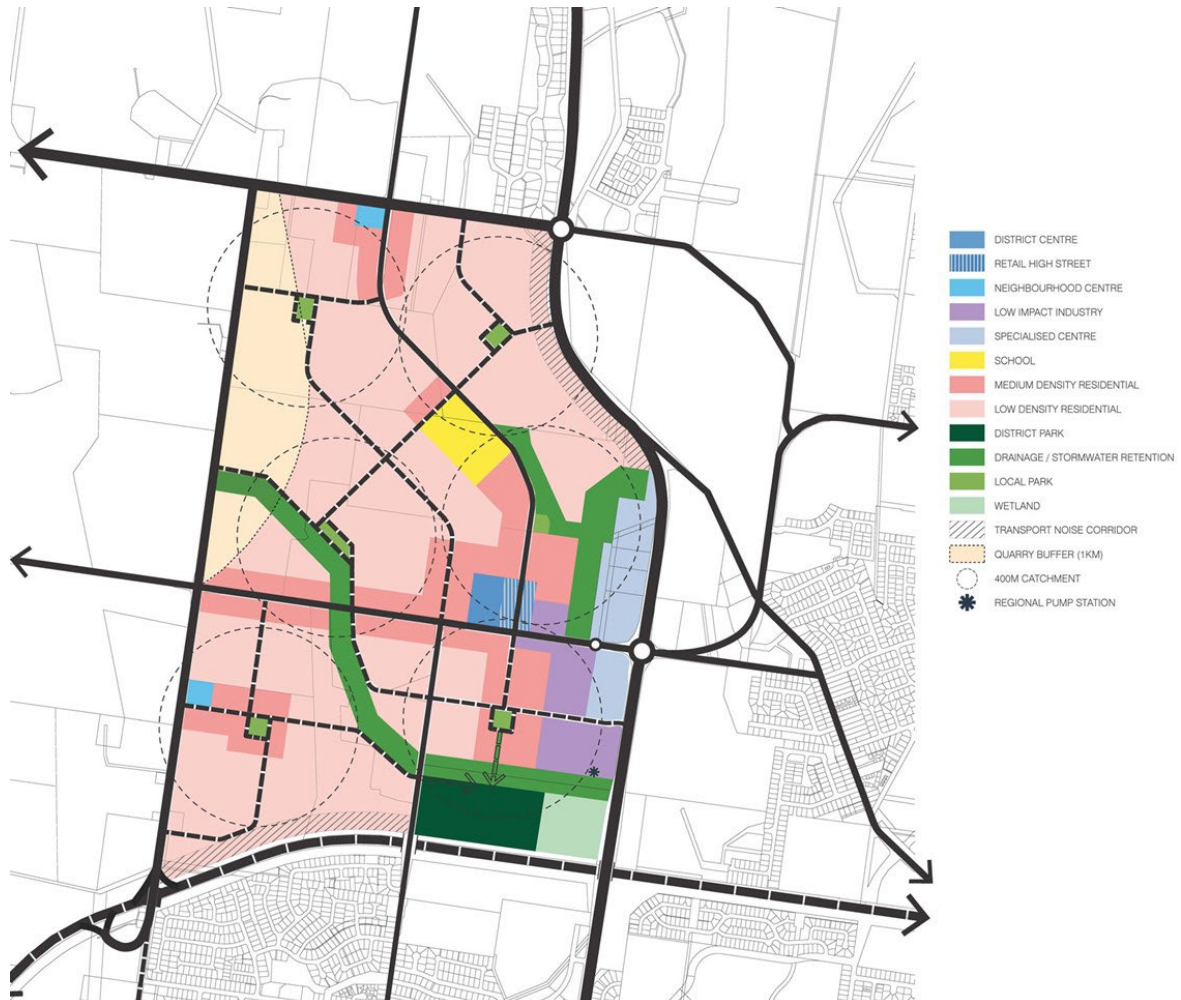
Basso, et ál. (2021), en el artículo “Transporte público y estructura urbana” definieron estructura urbana como la disposición y organización de los elementos que componen la ciudad, tales como edificios, calles, plazas, espacios públicos y privados, y su relación con el transporte público y la movilidad de las personas. La estructura urbana, mencionaron, está influenciada por factores históricos, culturales, socioeconómicos y políticos, y puede ser monocéntrica o policéntrica según como se distribuya las actividades económicas en la población en la ciudad.

Los objetivos de este artículo se podrían resumir en estos: (1) Analizar cómo la estructura urbana influye en la demanda de transporte público. (2) Evaluar cómo los sistemas de transporte público influyen en la estructura urbana. (3) Investigar cómo las políticas públicas pueden influir en la relación entre el transporte público y la estructura urbana. Además, buscaban comprender cómo los atributos de la estructura urbana influyen en la elección del transporte público por parte de los ciudadanos.

La metodología de investigación utilizada en este artículo fue principalmente de tipo descriptivo-analítico, utilizando una revisión bibliográfica exhaustiva y análisis de datos empíricos. En la revisión bibliográfica se analizaron diversas teorías y modelos relacionados con la relación entre estructura urbana y transporte público, mientras que en el análisis empírico se utilizó información sobre la

demanda y oferta del transporte público en diferentes ciudades. También se utilizaron técnicas de análisis estadístico y de modelado para identificar las relaciones entre variables y evaluar el impacto de la estructura urbana en la demanda del transporte.

Figura 6.- Diseño de la estructura urbana de Mackay, Richmond, USA.



Nota: Terreno virgen de 340 hectáreas para el desarrollo del área urbana de Mackay en 10 años.
Latstudios.com

Las conclusiones del artículo es que el sistema de transporte público y la estructura urbana están estrechamente relacionados y que uno en buenas condiciones puede mejorar la eficiencia y la accesibilidad de la estructura urbana. Además, se identifican algunos desafíos que enfrentan las ciudades en relación con la integración de transporte público y estructura urbana, como la falta de coordinación entre diferentes agencias y la necesidad de considerar las

necesidades de movilidad de diferentes grupos de población. También concluye que la mejora de la estructura urbana y el transporte público puede tener beneficios sociales y ambientales, como una mayor equidad en el acceso a oportunidades, la reducción de la contaminación ambiental y la mejora de la calidad del aire y la salud pública.

Las recomendaciones que da el artículo son: (1) Fomentar la densidad urbana: Dado que se encontró que la densidad de población es un factor importante en la eficiencia del transporte público, se recomienda fomentar la densidad urbana para lograr un uso más eficiente del transporte público. (2) Mejorar la accesibilidad: Es importante mejorar la accesibilidad al transporte público, tanto a través de mejoras en la infraestructura de transporte como de una planificación urbana que promueva una mayor integración del transporte público en la estructura urbana. (3) Promover la intermodalidad: El estudio destaca la importancia de la intermodalidad en la eficiencia del transporte público, por lo que se recomienda fomentar la integración de diferentes modos de transporte y mejorar la interconexión entre ellos. (4) Incentivar la demanda de transporte público: Se sugiere promover la demanda del transporte público a través de la mejora del servicio, la reducción de costos y la promoción de hábitos de movilidad sostenible. (5) Diseñar políticas de transporte público adaptadas a la estructura urbana: Dado que la estructura urbana varía en función del contexto geográfico y socioeconómico, se recomienda diseñar políticas de transporte público adaptadas a la estructura urbana específica de cada ciudad.

Por otro lado, como antecedentes nacionales, se tiene a los siguientes autores: En Lima, Ludeña (2006) en su artículo “ Ciudad y patrones de asentamiento. Estructura urbana y tipologización para el caso de Lima” definió a estructura urbana como "el patrón físico-espacial que caracteriza a la ciudad, su configuración, su forma y su organización, el conjunto de elementos que se interrelacionan para dar lugar a un modelo territorial determinado". Es decir, se refiere a la disposición y organización de elementos urbanos tales como calles, edificios, espacios públicos, servicios, entre otros, en una ciudad o territorio urbano.

Figura 7.- Laderas de Lima.



Nota: Las laderas de Lima son condicionantes en la expansión y/o planificación de la estructura urbana. Archdaily.com

El objetivo principal de la investigación fue la de analizar la estructura urbana y los patrones de asentamiento en Lima, con el fin de identificar las principales características y tipologías de sus diferentes áreas urbanas. Los objetivos específicos de la investigación son: (1) Identificar y analizar las principales características de la estructura urbana de Lima, incluyendo su forma, tamaño, densidad, y distribución espacial. (2) Desarrollar una tipología de áreas urbanas para Lima, basada en criterios de uso del suelo, densidad, tamaño, forma y accesibilidad. (3) Analizar los patrones de asentamiento de la población en Lima, identificando las áreas de mayor y menor densidad y sus patrones de distribución espacial. (4) Comparar la estructura y los patrones de asentamiento de Lima con otras ciudades de América Latina, con el fin de identificar similitudes y diferencias y de destacar las características específicas de Lima.

La metodología utilizada en el artículo es principalmente descriptiva y analítica. Se realiza una revisión bibliográfica y documental sobre la ciudad de Lima y su estructura urbana. A partir de esta revisión se propone una tipología que clasifica los patrones de asentamiento en la ciudad en relación de las características de la estructura urbana. También se utilizan datos estadísticos y cartográficos para analizar la distribución espacial de la población y la relación entre la estructura urbana y los patrones de asentamiento.

Las conclusiones del artículo se encuentran las siguientes: (1) La ciudad de Lima presenta una estructura urbana fragmentada y diversa, con patrones de asentamiento que varían significativamente en función de la ubicación geográfica. (2) La tipología propuesta permite clasificar los patrones de asentamiento en función de las características de la estructura urbana, lo que permite comprender

mejor la relación entre ambas variables. (3) Existe un alto grado de segregación urbana en Lima, especialmente en las áreas de bajos ingresos, lo que se relaciona con la estructura urbana y patrones de asentamiento. (4) La evaluación de la estructura urbana y los patrones de asentamiento es fundamental para el diseño de políticas urbanas que promuevan una ciudad más equitativa y sostenible.

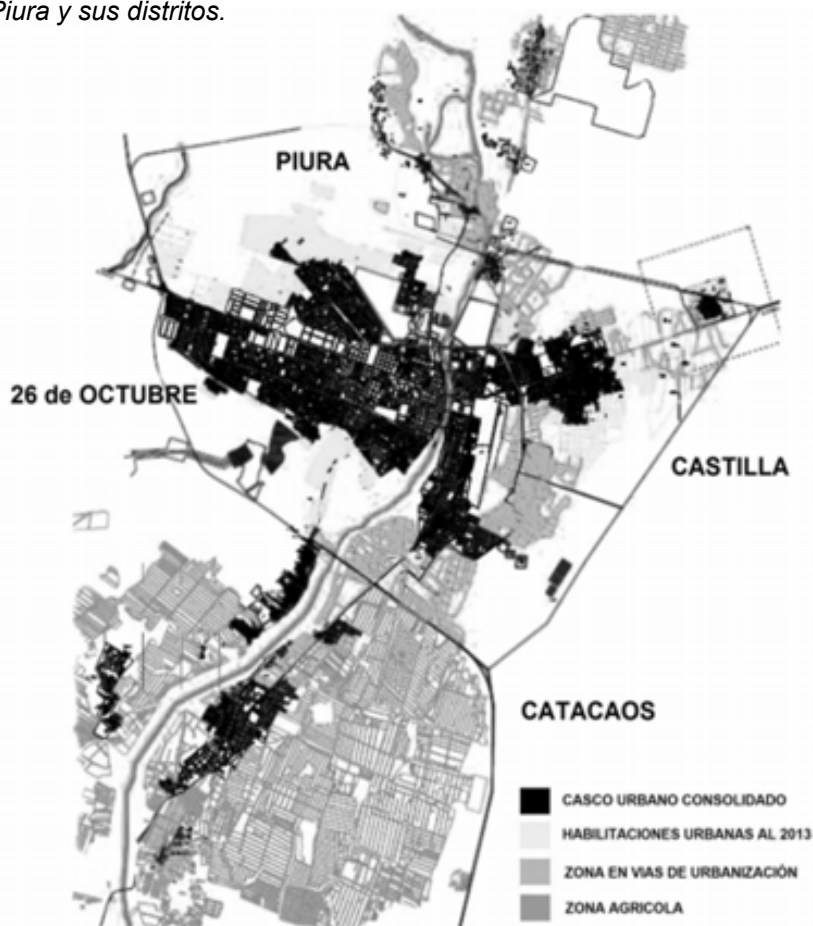
Se puede inferir algunas posibles recomendaciones a partir de las conclusiones y reflexiones finales del artículo como, por ejemplo: (1) La importancia de seguir profundizando en el estudio de la estructura urbana y los patrones de asentamiento de Lima, con el fin de comprender mejor sus dinámicas y problemáticas. (2) La importancia de considerar la heterogeneidad y diversidad de los patrones de asentamiento y la estructura urbana de Lima, y evitar la imposición de soluciones homogéneas y estandarizadas. (3) La necesidad de promover una gestión urbana más integrada y sostenible, que considere las interacciones entre la estructura urbana, el transporte y la calidad de vida de los habitantes. (4) La importancia de involucrar a la sociedad civil, a los actores locales y a los expertos en la toma de decisiones urbanas fomentando una cultura de participación y diálogo en la planificación y gestión urbana.

En Piura, Rodríguez y Miranda (2020) en su artículo “Vacíos Urbanos: Dimensión física o existencial” tuvo como objetivo principal el de estudiar la relación entre los vacíos y la estructura urbana, así como explorar la dimensión existencial de los vacíos urbanos. Para ello, se propusieron estos objetivos específicos: (1) describir la tipología y características de los vacíos urbanos, (2) analizar la relación entre los vacíos y la estructura urbana, (3) explorar la dimensión existencial de los vacíos urbanos y su impacto en la experiencia urbana, y (4) proponer recomendaciones para la gestión y activación de estos vacíos urbanos.

La metodología de esta investigación fue de una revisión teórica y conceptual de la literatura que ya existe sobre vacíos urbanos, trama y experiencia urbanas. Se hizo mediante una revisión minuciosa de la teoría disponible y en una reflexión crítica sobre los conceptos y teorías existentes en estos ámbitos. El artículo concluyó con que son los vacíos urbanos una parte integral e importante de la trama urbana y que su presencia y uso pueden tener influencia significativa en la experiencia urbana de los habitantes. Además, el artículo destacó que los vacíos

urbanos no solo tienen una dimensión física, sino que también tienen una dimensión existencial, que puede ser positiva o negativa según su uso y gestión. El artículo también destacó la importancia de la planificación urbana y la gestión de los vacíos urbanos para maximizar su potencial y minimizar su impacto negativo.

Figura 8.- Piura y sus distritos.



Nota: revistas.uss.edu.pe

El artículo propuso algunas recomendaciones para la gestión y activación de los vacíos urbanos, entre las que se incluyen: (1) involucrar a la población en la identificación y gestión de los vacíos urbanos, (2) utilizar los vacíos urbanos como espacios temporales para actividades culturales y comunitarias, (3) diseñar los vacíos urbanos para fomentar el encuentro y la interacción social, (4) integrar los vacíos urbanos en la trama urbana y la planificación urbana a largo plazo, y (5) regular el uso y la gestión de los vacíos urbanos para minimizar su impacto negativo en la experiencia urbana de las personas.

En Lima, Muñoz (1991) en su artículo “Estructura urbana metropolitana de Lima” definió a la estructura urbana como la forma en que se distribuye y organiza el uso del suelo en el territorio urbano, así como la relación que hay entre los diferentes elementos que conforman el tejido urbano, como los edificios, calles, plazas y parques. Además, se consideró la estructura urbana como el resultado de la relación entre los procesos sociales, económicos y culturales que se dan en la ciudad y que, a su vez, influyen en la forma en que se desarrolla y se transforma el espacio urbano.

Figura 9.- Estructura Urbana del Centro de Lima.



Nota: Simulación 3D de la estructura urbana 80km del Centro de Lima, a orillas del río Rímac. renderhub.com

El objetivo principal de esta investigación fue el de analizar la estructura urbana de la ciudad de Lima, identificar las tendencias en su desarrollo y proponer medidas para mejorar la planificación y gestión urbana en la ciudad. Específicamente el artículo busca: (1) Analizar la estructura urbana de la ciudad de Lima a través de la identificación de sus componentes y patrones de organización espacial. (2) Identificar las tendencias en el desarrollo urbano de Lima, en términos de crecimiento poblacional, expansión territorial, uso del suelo y accesibilidad. (3) Evaluar la calidad de vida en la ciudad y sus principales problemas urbanos, como el transporte y la vivienda. (4) Proponer medidas y recomendaciones para mejorar la planificación y gestión urbana en Lima, todo esto para promover un desarrollo

urbano sostenible y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La metodología utilizada es el de análisis de la evolución histórica de la ciudad de Lima, desde su fundación hasta la década de los 80, identificando los diferentes patrones de crecimiento y desarrollo que ha experimentado la ciudad. Para esto, se usa una amplia variedad de fuentes documentales, incluyendo mapas históricos, documentos oficiales, estudios previos y publicaciones académicas.

Las conclusiones del artículo son: (1) Es de mucha importancia la planificación urbana y del ordenamiento territorial para lograr una estructura urbana más equilibrada y sostenible en la ciudad de Lima. (2) Es de prioridad fomentar la descentralización y el desarrollo de centros urbanos alternativos en la periferia de la ciudad, como estrategia para descongestionar el centro histórico y mejorar la calidad de vida de las personas ciudadinas.

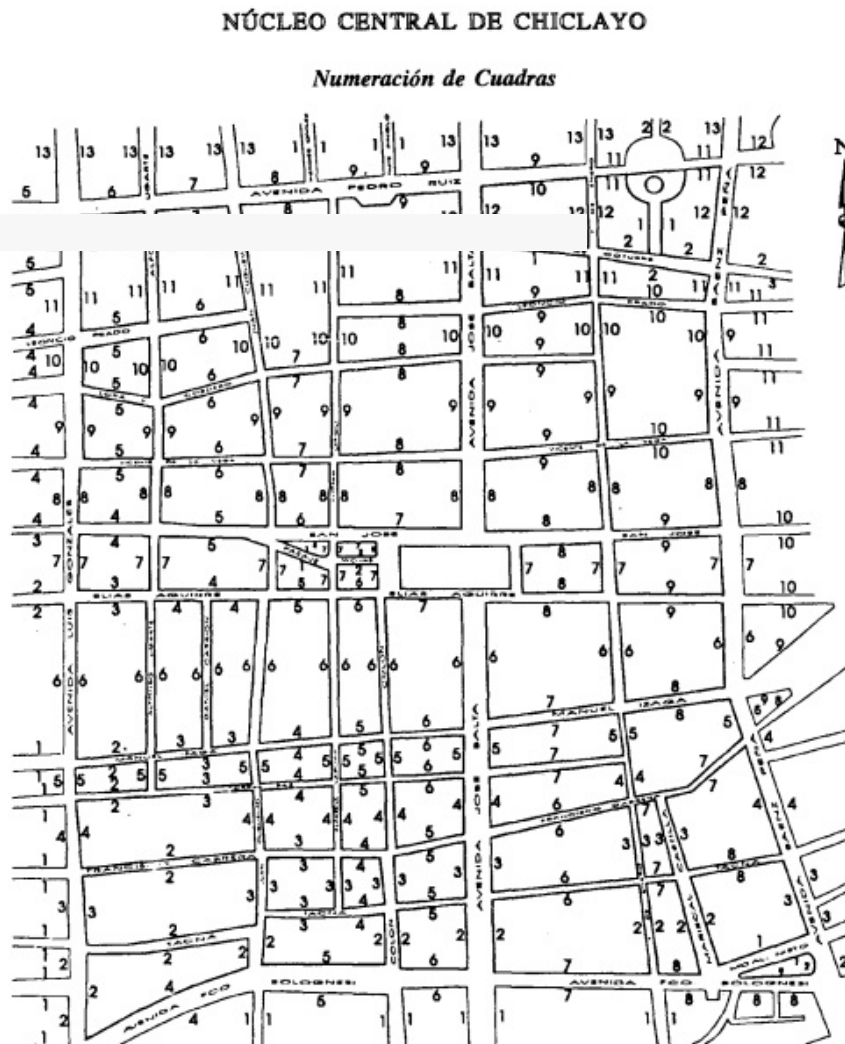
En cuanto a las recomendaciones están: (1) Elaborar un plan de ordenamiento territorial que tenga en cuenta las características y necesidades detalladas de cada zona de la ciudad, así como la promoción de políticas públicas que fomenten la inversión en infraestructuras y servicios en las áreas periféricas de la ciudad. (2) La ejecución de programas de vivienda social y la rehabilitación de los centros históricos y barrios populares como estrategias para mejorar la calidad de vida de las personas ciudadinas y reducir la segregación socioeconómica.

En Chiclayo, Carrasco et ál. (2021), en su artículo “De vacíos urbanos a espacios públicos. Zona urbana monumental de Chiclayo” definió los vacíos urbanos como espacios no utilizados, mal utilizados o subutilizados dentro de la ciudad, que generan una sensación de abandono y desorden. Estos espacios son vistos como oportunidad para que se desarrollen nuevos proyectos urbanos y para mejorar la calidad de vida de ciudadanos. Además, se mencionó que los vacíos urbanos también pueden ser una fuente de riesgos para la seguridad y la salud pública, ya que a menudo se convierten en lugares de acumulación de basura y escombros, y pueden ser utilizados para actividades ilegales.

El objetivo principal de esta investigación fue la de analizar la transformación de los vacíos urbanos en espacios públicos en el Centro histórico de Chiclayo. Los objetivos específicos son: (1) Identificar los vacíos urbanos en el centro histórico de

Chiclayo y sus características. (2) Analizar las transformaciones que han sucedido en el centro histórico de Chiclayo en cuanto a la recuperación de espacios públicos. (3) Evaluar el impacto social y urbano de la recuperación de los espacios públicos en el centro histórico de Chiclayo.

Figura 10.- Estructura Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.



Nota: Núcleo central de Chiclayo. Dialnet.unirioja.es

La metodología usada en el artículo fue de investigación cualitativa basada en el estudio de casos. Para ello, se realizó un análisis del centro histórico de Chiclayo, a través de la observación directa, entrevistas a actores clave y revisión de documentos y datos secundarios. En el estudio de caso, se analizaron los vacíos urbanos identificados en la zona y se propusieron soluciones para convertirlos en espacios públicos. Para ello, se evaluaron diferentes estrategias, como la creación

de parques, plazas y paseos peatonales, así como la integración de actividades culturales y recreativas en el área. La metodología también involucró la participación de la comunidad y los actores locales, quienes fueron consultados y colaboraron en el diseño de soluciones y propuestas para la transformación de los vacíos urbanos.

Las conclusiones del artículo son las siguientes: (1) Los vacíos urbanos deben establecerse como los principales articuladores para el desarrollo próximo de la ciudad, ya que brindan un espacio físico de intervención. (2) La mejora de la calidad del nuevo espacio público debe conseguirse a través del uso temporal del vacío urbano, como medio de comprensión, configuración y de hacer ciudad. (3) Las nuevas configuraciones deben partir del ser humano como eje principal fomentando de esa forma la cohesión social. (4) Es fundamental la búsqueda de alianzas de participación entre los sectores públicos y privado, pudiendo potenciarse las políticas de intervención nacional de obras por impuestos y/o brindar incentivos adicionales hacia la parte privada, para el rescate y utilización de los espacios inertes y convertirlos en agentes dinamizadores de la ciudad y sus habitantes.

Quinto: Los vacíos urbanos se presentan como territorios de gran potencialidad para ser descubiertos, reinterpretados, reactivados y reinsertados dentro de las dinámicas urbanas de la ciudad, pero sumándole la posibilidad de transformarse en una alternativa para la creación de nuevas redes o sistemas de regeneración urbana a partir de su nuevo espacio público. (6) Las acciones encaminadas a mejorar la calidad y a aumentar la superficie del espacio público, debe darse desde el interior haciendo uso temporal de los vacíos urbanos, generando con ello procesos de revitalización urbana con repercusión positiva hacia las dinámicas ciudadanas.

Las recomendaciones del artículo son: (1) Se recomienda aprovechar los vacíos urbanos como áreas que pueden ser transformados en espacios públicos y lugares de encuentro. (2) Promover la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos, involucrando a los vecinos y a las organizaciones de la sociedad civil en el proceso de diseño y mantenimiento. (3) Se recomienda que la transformación de los vacíos urbanos en espacios públicos incida directamente en la mejora de la seguridad y promueva el desarrollo económico local. (4) Se

recomienda que la implementación de proyectos para transformar estos vacíos urbanos en espacios públicos tiene que respetar el patrimonio cultural y natural de la zona.

Robert, et ál. (2022), en su artículo “Estructura Urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis” definieron la estructura urbana como el conjunto de características físicas, sociales y económicas que conforman el entorno urbano de una ciudad. Esto incluye aspectos como la densidad de población, la distribución de servicios y equipamientos, la accesibilidad y la conectividad de transporte, entre otros. Los objetivos de esta investigación son dos: Primero el de analizar la relación entre la estructura urbana y las condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá, para así entender cómo influyen los factores urbanos, como la densidad de población, los servicios y la conectividad de transporte, en las condiciones de movilidad de las personas que viven en las periferias populares de Lima y Bogotá. La investigación busca identificar si existen patrones y relaciones entre estos factores y las condiciones de movilidad, así como cuáles son las principales barreras que enfrentan los residentes de estas zonas para acceder a oportunidades y servicios en la ciudad.

Figura 11.- Centro histórico de Lima.



El segundo objetivo de esta investigación es la de desarrollar una metodología de estudio que permita analizar de manera integral las condiciones de movilidad en las

periferias populares de Lima y Bogotá. La metodología debe ser capaz de recopilar información sobre los desplazamientos de los residentes, las características de los hogares y las condiciones de movilidad en estas zonas, y debe permitir un análisis estadístico que permita identificar patrones y relaciones entre estas variables. La metodología desarrollada busca ser útil para futuras investigaciones y para la toma de decisiones en políticas públicas relacionadas con la movilidad urbana en estas zonas.

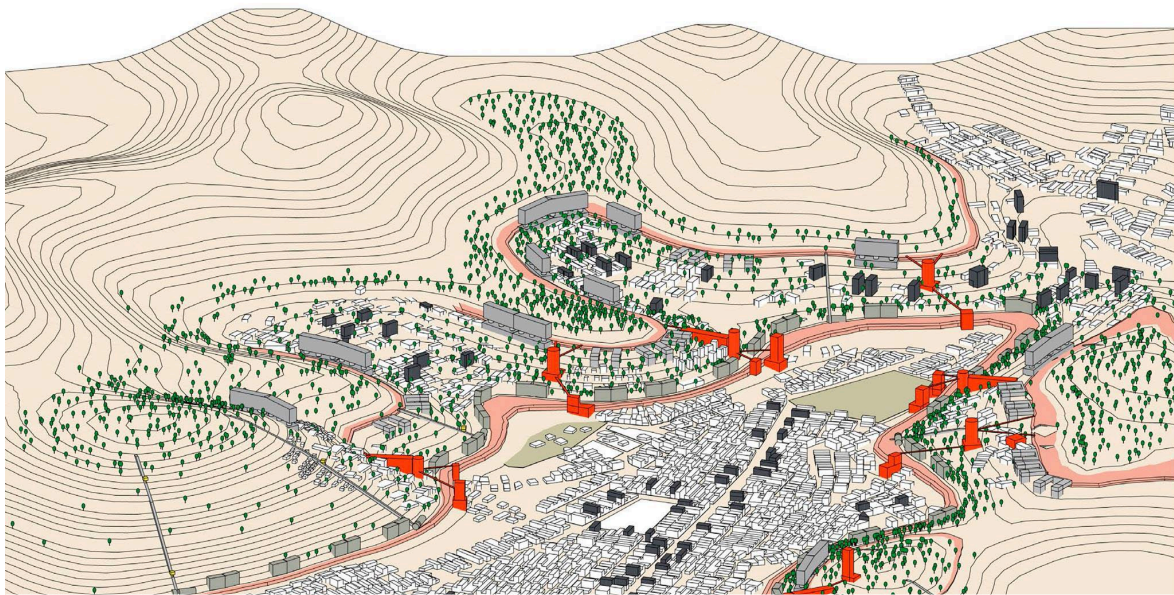
La metodología usada en esta investigación se basó en un enfoque mixto, combinando métodos cuantitativos y cualitativos para recopilar y analizar datos. A continuación, se describen los principales componentes de la metodología: (1) Muestreo y selección de casos: Se seleccionaron cuatro barrios de Lima y cuatro barrios de Bogotá que representan diferentes condiciones socioeconómicas y características urbanas. En cada barrio se seleccionaron 100 hogares para ser encuestados. (2) Encuesta: Se diseñó una encuesta estructurada que incluyó preguntas sobre las características de los hogares, los desplazamientos de los residentes y las condiciones de movilidad en la zona. La encuesta se realizó en persona en cada hogar seleccionado y se utilizó un sistema de muestreo aleatorio para seleccionar a los participantes.

Tercero, grupos focales: Se llevaron a cabo grupos focales con residentes de los barrios seleccionados para obtener información cualitativa sobre sus experiencias y percepciones sobre las condiciones de movilidad en la zona. (4) Análisis de datos: Los datos cuantitativos obtenidos a través de la encuesta se analizaron mediante estadísticas descriptivas y modelos de regresión múltiple para identificar las relaciones entre las variables estudiadas. Los datos cualitativos obtenidos a través de los grupos focales se analizaron mediante análisis de contenido. (5) Validación de resultados: Los resultados obtenidos se presentaron y discutieron con expertos y actores relevantes en cada ciudad, incluyendo representantes de organizaciones sociales, investigadores y autoridades gubernamentales, para validar y contextualizar los resultados.

Las conclusiones del artículo se resumen en los siguientes: (1) La densidad de población es un factor clave en la movilidad de los residentes de las periferias populares. En ambas ciudades, se encontró que la densidad de población está

relacionada con una mayor cantidad de viajes y una mayor dependencia del transporte público. (2) La falta de servicios y equipamientos en las periferias populares es un problema importante que afecta la movilidad de los residentes. En ambos casos, se encontró que la falta de servicios y equipamientos cercanos obliga a los residentes a realizar viajes más largos y a depender más del transporte público. (3) La accesibilidad y conectividad del transporte público son factores cruciales para la movilidad de los residentes de las periferias populares. Se encontró que los residentes de zonas con mayor accesibilidad y conectividad del transporte público tienen mejores condiciones de movilidad y mayor acceso a oportunidades y servicios en la ciudad.

Figura 12.- Laderas de Lima.



Nota: Típica periferia de Lima. investigacion.pucp.edu.pe

Cuarto: La metodología desarrollada en la investigación fue efectiva para analizar las condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá. Se identificaron patrones y relaciones entre las variables estudiadas, y se obtuvieron datos cuantitativos y cualitativos que permitieron un análisis integral de las condiciones de movilidad en las zonas seleccionadas. (5) Se concluye que es necesario abordar la problemática de la movilidad en las periferias populares de

manera integral, considerando la relación entre la estructura urbana y las condiciones de movilidad. Se recomienda la implementación de políticas públicas que promuevan la densificación de servicios y equipamientos, la mejora de la accesibilidad y conectividad del transporte público, y la promoción de alternativas de transporte sostenible.

Las recomendaciones del artículo son: (1) Promover la densificación de servicios y equipamientos: Se recomienda la implementación de políticas públicas que promuevan la densificación de servicios y equipamientos en las periferias populares, para reducir la necesidad de realizar desplazamientos largos y mejorar la calidad de vida de los residentes. (2) Mejorar la accesibilidad y conectividad del transporte público: Se sugiere la implementación de medidas que mejoren la accesibilidad y conectividad del transporte público en las periferias populares, como la expansión de la red de transporte, la mejora de la calidad y frecuencia del servicio, y la implementación de sistemas de transporte integrados. (3) Promover alternativas de transporte sostenible: Se recomienda la promoción de alternativas de transporte sostenible en las periferias populares, como el uso de bicicletas, caminar y sistemas de transporte compartido. Esto puede contribuir a reducir la dependencia del transporte motorizado y mejorar la calidad del aire en las zonas.

Cuarto: Fomentar la participación ciudadana: Se sugiere la inclusión de la participación ciudadana en la planificación y diseño de políticas públicas relacionadas con la movilidad urbana en las periferias populares. Esto puede permitir una mejor comprensión de las necesidades y demandas de los residentes y promover soluciones más efectivas y sostenibles. (5) Fortalecer la coordinación interinstitucional: Se recomienda fortalecer la coordinación interinstitucional entre los diferentes niveles de gobierno y las organizaciones sociales para abordar la problemática de la movilidad en las periferias populares. Esto puede permitir una planificación más integral y efectiva de las políticas públicas y una mejor asignación de recursos para abordar los desafíos de la movilidad en estas zonas.

A continuación se describe el Marco Teórico de esta investigación que según Tamayo (2012) es la integración del tema de alguna investigación con otros conceptos teóricos, esto con el objetivo de ampliar la descripción del problema, e integrar la teoría investigativa, con el fin de brindar más información y mejores

conceptos de las categorías, temas y subtemas de lo investigado.

De acuerdo a la investigación se tiene la categoría 1: Vacíos urbanos. Vaughan (2018) describió los vacíos urbanos como lugares sin actividad humana perceptible, como edificios abandonados, lotes baldíos, espacios verdes abandonados y otros lugares en la ciudad que parecen estar en un estado de espera. Según Vaughan, estos vacíos urbanos tienen una gran importancia en la vida urbana ya que pueden ser espacios de potencial para la transformación urbana. Él argumentó que estos espacios pueden ser vistos como oportunidades en lugar de problemas, y que pueden ser utilizados para fomentar la innovación, la creatividad y la construcción de nuevas comunidades.

Figura 13.- Vacíos Urbanos en Detroit.

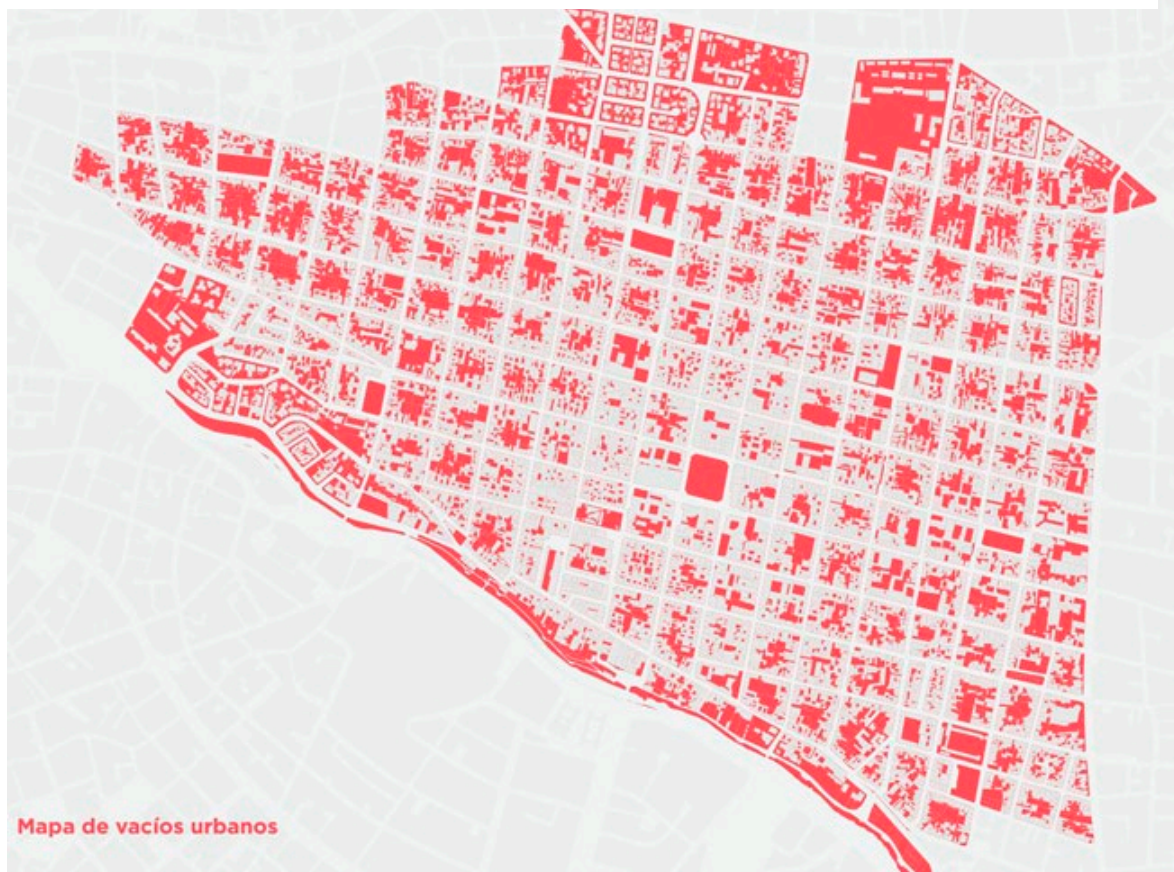


Nota: Vacíos urbanos en Detroit como un grave problema en su estructura urbana.
www.dailymail.co.uk

Por su parte, Lee (2021) definió a los vacíos urbanos como áreas de tierra dentro de los límites urbanos que no están ocupadas por estructuras urbanas o infraestructura y que no son utilizadas activamente para fines específicos, como el uso agrícola, industrial o recreativo. Esta definición amplía la idea de los vacíos urbanos más allá de las áreas sin desarrollo o abandonadas, y considera también las áreas que no están siendo utilizadas para fines específicos. Kim, Newman y Jiang (2020) conceptualizan a "vacíos urbanos" como áreas urbanas que se

caracterizan por una falta de uso y actividad, a menudo debido a la demolición de edificios abandonados o en ruinas. Estos vacíos urbanos son una característica común en ciudades en declive, que han experimentado una disminución en la población y la actividad económica.

Figura 14.- Mapa de Vacíos urbanos en la ciudad de Cuenca, México.



Nota: www.morethangreen.es

Gobster, et ál. (2020) llamó vacíos urbanos a las áreas dentro de los límites urbanos que no están ocupadas por edificios o estructuras permanentes, que son abandonadas o subutilizadas, y que están en desuso o han perdido su función original. Esta definición incluye tanto las áreas no desarrolladas como las áreas que antes tenían uso, pero que han perdido su función original, como edificios abandonados o zonas industriales en desuso. Bustelo (2011) describió a los vacíos urbanos como zonas de una determinada ciudad que se han quedado vacías de actividad y vida debido a una incompleta conexión con el resto de la ciudad. Estos vacíos, dijo Jacobs, pueden ser causados por la construcción de grandes infraestructuras, como autopistas o parques, que dividen la ciudad y cortan la

conexión entre los barrios cercanos. También, adujo, pueden ser el resultado de decisiones urbanísticas que han dado prioridad a los edificios de oficinas y han dejado poco espacio para las viviendas y los negocios locales.

Solá-Morales (1995) llamó "Terrian Vague" a los vacíos urbanos definiéndolos como aquellos espacios en abandono y si se le da una mirada desde el punto de vista antropológico, Augé (2000) renombró a los vacíos urbanos como los "no lugares". Estos son aquellos que no se definen ni como espacio relacional, ni de identidad y tampoco un espacio histórico. Nuevamente Solà-Morales, mencionó que estos vacíos como lugar urbano, y teniendo algo de historia, figura como promesa de o para algo, un "espacio de lo posible" que genera expectación.

La primera subcategoría de vacíos urbanos es: Solares Baldíos. Hadavi, Rigolon, Gobster y Stewart (2021) definieron un "vacant lot" como "una parcela de tierra que ha sido abandonada y está rodeada de propiedades habitadas o de uso mixto en una zona urbana. Además, especificaron que estas parcelas pueden ser de propiedad pública y/o privada y que su estado visual puede variar desde estar completamente abandonadas y llenas de basura, hasta estar bien cuidadas y mantenidas por los residentes de la zona. Destacaron que estos espacios son a menudo considerados como zonas muertas o áreas abandonadas y, como resultado, pueden ser percibidos como lugares peligrosos o no deseados, pero que también pueden ser espacios valiosos para la creatividad y la comunidad.

Por su parte, Sivk, et al. (2021) definieron a solares baldíos como terrenos urbanos abandonados, no utilizados o subutilizados que a menudo están mal cuidados y se caracterizan por la falta de actividad humana. Señalaron que los solares baldíos pueden ser tanto propiedades públicas como privadas, y que pueden variar en tamaño y características, desde pequeñas parcelas en las áreas urbanas hasta terrenos baldíos más grandes en las zonas rurales. Stewart, et al. (2019), definieron los solares baldíos como parcelas de tierra urbanas que están desocupadas, subutilizadas o en transición entre usos. También señalaron que los solares baldíos pueden ser propiedad pública o privada, y que a menudo se encuentran en áreas urbanas que han experimentado un declive económico y social. Pero también reconocieron que los solares baldíos pueden ser una

oportunidad para la creación de espacios verdes, jardines comunitarios y áreas de recreación.

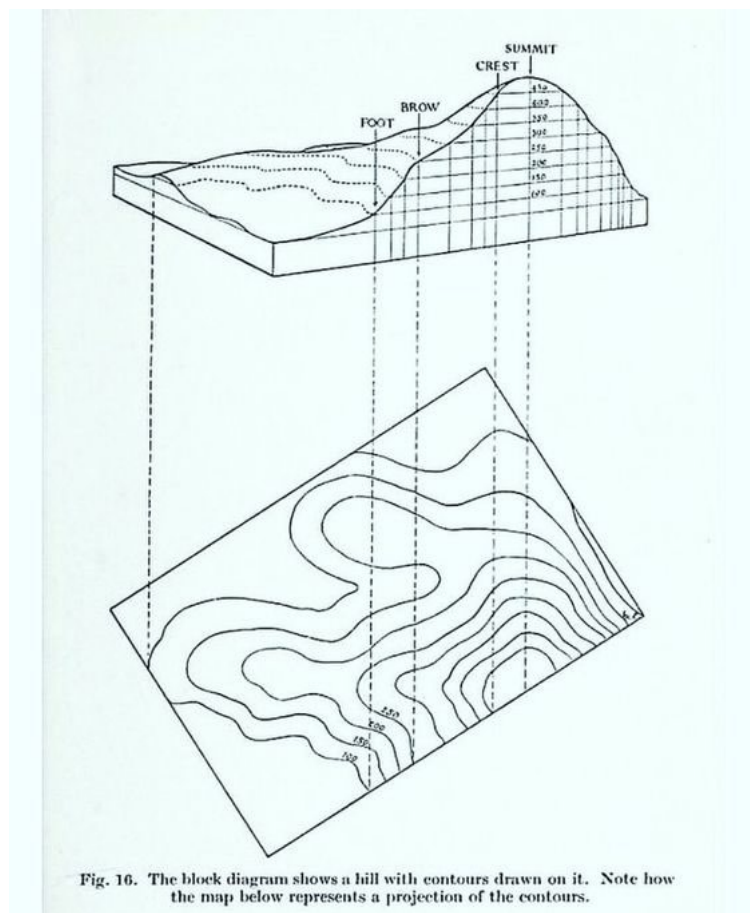
Figura 15.- Impactos negativos de los vacíos urbanos.



Nota: Principales consecuencias de la aparición de vacíos urbanos. <https://in.pinterest.com>

Para la subcategoría 1, se tiene el indicador 1: Características Físicas. Low (2000) identificó las características físicas como un indicador importante a considerar al estudiar la subcategoría de solares baldíos. Las características físicas de los solares baldíos incluyen factores como el tamaño, la forma, la topografía y la vegetación, entre otros. Por ejemplo, los solares baldíos más grandes pueden tener un mayor potencial para ser utilizados como espacios públicos o para la construcción de viviendas asequibles. Por otro lado, los solares baldíos más pequeños pueden ser más adecuados para jardines comunitarios o instalaciones recreativas. La forma del solar baldío también puede ser un factor importante para considerar. Por ejemplo, los solares baldíos estrechos y alargados pueden ser menos deseables para el desarrollo de viviendas o edificios comerciales, pero pueden ser utilizados de manera efectiva como corredores verdes o senderos.

Figura 16.- La topografía como una condicionante en el diseño de intervención a un vacío urbano.



Nota: <https://in.pinterest.com>

La topografía del solar baldío también puede influir en su utilidad. Los solares baldíos con una topografía accidentada o inclinada pueden ser más difíciles de utilizar para ciertos fines, como la construcción de edificios, pero pueden ser aprovechados para la creación de jardines en terrazas o instalaciones deportivas. La vegetación y el paisaje también son importantes. Los solares baldíos con una vegetación abundante pueden proporcionar sombra y un ambiente atractivo para la recreación, mientras que los solares baldíos sin vegetación pueden ser más propensos a la erosión y la degradación. Entonces al comprender cómo la forma, la topografía, la vegetación y otros factores influyen en la utilidad de los solares baldíos, se pueden identificar oportunidades para su mejor uso y desarrollo en beneficio de la comunidad.

La segunda subcategoría es: Contexto del vacío urbano. Lerner (2005) a lo largo de su libro “Acupuntura Urbana” argumentó que para lograr una intervención efectiva en los vacíos urbanos es necesario comprender el contexto local en el que se encuentran. El contexto local se refiere a las características culturales, sociales, históricas, económicas y geográficas de una ciudad o barrio en particular. Lerner sostuvo que estos factores pueden influir significativamente en la forma en que se utilizan y se perciben los espacios urbanos, y deben ser considerados en cualquier intervención en vacíos urbanos. Root, et al. (2017) se refirieron al contexto urbano como el entorno urbano más amplio que rodea a la zona de estudio, incluyendo la configuración física del entorno construido, las características de la comunidad y los patrones de uso de la tierra, además de la presencia de espacios verdes, la densidad de construcción, la accesibilidad a los servicios y la seguridad.

Gallardo-Frías (2014), argumentó que el contexto urbano se refiere a las características y condiciones del entorno físico, cultural, social, histórico y económico en el que se inserta un proyecto arquitectónico. Esto incluye elementos como la topografía, la infraestructura, el uso del suelo, la densidad poblacional, la historia y la cultura del lugar, así como las dinámicas económicas y sociales que lo caracterizan. El contexto urbano es un factor fundamental para considerar en el proceso de cualquier tipo de diseño urbano-arquitectónico, ya que influye mucho en la forma en que interaccionan las personas con el espacio construido y en cómo se relacionan entre sí y con su entorno.

El indicador para la segunda subcategoría es: Características del entorno urbano. Gehl (2010) enfatizó la importancia de considerar el contexto urbano al diseñar y planificar la intervención en espacios vacíos. Señaló que esto es de vital importancia lo que incluye factores como la densidad poblacional, la presencia de servicios públicos, la calidad del ambiente y la historia del lugar. Al comprender estos factores, se puede diseñar una intervención en el espacio vacío que se ajuste a la realidad, deseos y necesidades de la comunidad.

A continuación, se detalla cada factor a considerar: (1) Densidad poblacional: La densidad poblacional de un área puede influir en la forma en que se utiliza un espacio vacío. Por ejemplo, en áreas densamente pobladas, es probable que haya una mayor demanda de áreas verdes y de recreación al aire libre. Comprender la

densidad poblacional también puede ser importante para planificar la escala y el tamaño de la intervención. (2) Presencia de servicios públicos: La presencia de servicios públicos, como transporte, baños públicos, y puntos de acceso a internet, puede influir en el uso y la percepción de un espacio vacío. Es importante considerar qué servicios públicos están disponibles en la zona circundante del espacio vacío, y si se necesitan mejoras o adiciones para hacer que el espacio sea más atractivo y útil para la comunidad.

Figura 17.- Contexto Urbano de un vacío.



Nota: <https://in.pinterest.com>

(3) Calidad del ambiente: La calidad del ambiente es un factor importante en el diseño de espacios públicos. Por ejemplo, la presencia de árboles y vegetación puede mejorar la salud mental de los residentes y la calidad del aire, mientras que la contaminación acústica y la falta de aire fresco pueden ser perjudiciales para la salud. (4) Historia del lugar: La historia del lugar puede influir en la forma en que se percibe y utiliza un espacio vacío. Por ejemplo, un espacio que ha sido abandonado durante mucho tiempo puede ser visto como inseguro o poco atractivo. Comprender la historia del lugar puede ayudar a diseñar intervenciones que respondan a los deseos y necesidades de la comunidad y que respeten la historia y el patrimonio del lugar.

Así mismo, se considera como subcategoría 3 de la categoría 1 a: Normativa Urbana.

Castillo et al. (2017) se refirieron a Normativa Urbana a las leyes, reglamentos y ordenanzas que establecen las reglas y requisitos para el desarrollo urbano en una determinada área geográfica. Esta se debe realizar desde una perspectiva multidisciplinaria que incluye aspectos urbanísticos, ambientales, sociales y económicos. Orellana et al. (2017) señalaron que la normativa urbana es una herramienta fundamental de la planificación urbana, ya que permite orientar el desarrollo urbano hacia objetivos sociales, económicos y ambientales, y proteger la calidad y estilo de vida de los habitantes ciudadanos. Asimismo, la normativa urbana tiene un impacto directo en la forma en que se configura el espacio urbano, influyendo en la distribución espacial de la población, la movilidad, la accesibilidad y la calidad del medio ambiente urbano. Por lo que esta normativa establece las reglas y requisitos para el uso del suelo, la construcción de edificios, la infraestructura, el equipamiento urbano, la conservación del patrimonio cultural y natural, así como la protección del medio ambiente.

Breymann (2017) mencionó que las normativas urbanas tienen como objetivo establecer un marco legal y técnico que oriente a las ciudades en su proceso de transformación y crecimiento, de la mano con las demandas y necesidades de la sociedad. Esto no solo son las regulaciones técnicas de la construcción y uso del suelo, sino también son los planes de ordenamiento territorial, las políticas públicas de vivienda, transporte, medio ambiente y otros factores que influyen en la calidad de vida de las personas ciudadanas. La normativa urbana puede tener un impacto importante en la morfología de la ciudad, ya que establece las condiciones y restricciones para la construcción y uso del suelo, así como para la movilidad urbana y la accesibilidad a los servicios y equipamientos. Influye en la morfología de la ciudad, es decir, en la configuración y distribución de los elementos urbanos como edificios, calles, plazas, parques y equipamientos.

El indicador 1 de la subcategoría 3 es el Plan de desarrollo urbano, de Yurimaguas. El PDU de Yurimaguas tiene como objetivo el de guiar el desarrollo urbano y territorial de la ciudad en un horizonte temporal de 10 años, a través de la definición de políticas, estrategias y acciones que permitan garantizar un crecimiento urbano sostenible, inclusivo y equitativo. Es un documento de gestión para planificar un proceso que tiene como objetivo la optimización de la calidad de

vida de las personas y su entorno por medio del desarrollo de una ciudad de Yurimaguas eficiente, saludable, equitativa y atractiva para presentes y futuras generaciones. Según el Reglamento de Zonificación Urbana de la Ciudad de Yurimaguas (2015), esta tiene un ámbito de Intervención en la ciudad que considera el área urbana del lugar, las áreas pensadas o tomadas para la expansión urbana y el área de influencia geoeconómica, que incluya las zonas rurales y las del tipo protección de área (PDU Yurimaguas).

Figura 18.- Plan de desarrollo urbano.



Nota: <https://prezi.com>

Por otro lado, la investigación tiene la categoría 2: Estructura Urbana. Álvarez (2017), la define como la organización y disposición espacial de los elementos que conforman una ciudad. Esta estructura puede ser analizada a través de diversos aspectos, como el uso del suelo, la distribución de la población, la accesibilidad y la conectividad, la morfología de las edificaciones y la distribución de los servicios públicos. Enfatiza que la estructura urbana no es simplemente una cuestión de diseño arquitectónico, sino que es el resultado de procesos sociales, económicos, políticos y culturales que interactúan en el espacio urbano.

Andrés (2019), menciona que la estructura urbana no es un fenómeno

estático, sino que está en constante evolución y es resultado de una compleja interacción entre los diversos elementos que conforman la ciudad. Puede ser estudiada a través de la distribución de los edificios, el trazado de las calles y avenidas, la distribución de los servicios públicos y equipamientos, así como también la ubicación y disposición de los espacios verdes y de las zonas residenciales, comerciales e industriales. Menciona que la estructura urbana es un elemento clave para entender el funcionamiento de la ciudad, ya que puede influir en la calidad de vida de sus habitantes, así como en su competitividad y sostenibilidad. Por ejemplo, una estructura urbana bien planificada puede contribuir a reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar el acceso a los servicios públicos, mientras que una estructura urbana mal planificada puede generar problemas de congestión, contaminación y exclusión social.

Figura 19.- Ciudad de Ur, Mesopotamia.



Nota: Estructura Urbana de la ciudad de Ur, actual Irak. Año 1900 aC. <https://in.pinterest.com>

Cabrera y Delgado (2019) utilizan el término "estructura urbana" para hacer referencia a la organización espacial y funcional de la ciudad a lo largo del tiempo. La estructura urbana incluye aspectos como la distribución de la población, la localización de las actividades económicas y los servicios públicos, la red vial y de transporte público, y la distribución de los usos del suelo, entre otros. Argumentan que la estructura urbana, como la de la ciudad de Puebla, han sido moldeadas en gran medida por el sector inmobiliario, que ha jugado un papel importante en la configuración del paisaje urbano y en la expansión de la ciudad. Los autores analizan la evolución del sector inmobiliario en diferentes momentos históricos, desde la época colonial hasta la actualidad, y muestran cómo este ha influido en la forma en que se ha organizado el territorio urbano.

Figura 20.- Estructura Urbana propuesta para Tampere.



Nota: Estructura Urbana propuesta para el distrito de Hiedanranta de la ciudad de Tampere en Finlandia. Propuesta realizada por el equipo de MandaWorks y Schauman & Nordgren Architects. <https://worldlandscapearchitect.com>

Song, et ál. (2023) utilizan el término "estructura urbana" para referirse a la organización espacial de una ciudad y cómo esta se relaciona con su sistema de transporte, en particular con la red de metro. Argumentan que la red de metro de una ciudad puede tener un impacto significativo en su estructura urbana, ya que puede afectar la distribución espacial de la población y de las actividades económicas, así como el uso del suelo y la conectividad de los diferentes barrios y áreas urbanas.

Negeri, et él. (2023) argumentan que la estructura urbana está compuesta por diferentes elementos, como la distribución espacial de la población, las actividades económicas, las infraestructuras y los servicios públicos, el uso del suelo y la conectividad vial. Estos elementos interactúan entre sí para definir la forma en que se organizan y funcionan las diferentes partes de la ciudad. También señalan que la estructura urbana muchas veces es influenciada por diferentes factores, como la falta de una planificación adecuada, la debilidad de las instituciones encargadas de la planificación urbana y la gestión del territorio, la falta de recursos financieros y humanos, y la creciente presión demográfica y económica. Estos factores llevan a la aparición de problemas urbanos, como la informalidad, la falta de infraestructuras básicas y la degradación ambiental.

La primera subcategoría de Estructura Urbana es: Usos de suelo. Brown, Sanders y Reed (2018) se refirieron a cómo se permite que se utilice una parcela de tierra específica dentro de un área geográfica más grande. El uso del suelo puede incluir una amplia variedad de actividades, como residencial, comercial, industrial, agrícola, recreativo, institucional, entre otros. La planificación del uso del suelo es de vital importancia porque tiene un impacto significativo en el ordenamiento (o cambio) de la estructura urbana de las ciudades que se traduce en el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos, así como en la salud del medio ambiente y, en general, en la trama urbana de una ciudad. Por ejemplo, el uso del suelo puede afectar la calidad y cantidad del agua, del aire, la biodiversidad, la productividad agrícola, el acceso a la vivienda y el transporte, y la seguridad pública.

Vannier et al. (2019) mencionó que el uso del suelo puede incluir una amplia lista de actividades, como la industria, el uso recreativo, la agricultura y la vivienda. Su planificación es un proceso importante para garantizar que los recursos naturales se utilicen de manera sostenible y equitativa y para satisfacer las necesidades de los ciudadanos con relación a la vivienda, transporte y empleo. En este sentido, la definición de uso del suelo en el artículo se centra en cómo se puede utilizar la tierra de manera efectiva para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y preservar el medio ambiente. Es por ello la importancia de la población en este proceso de planificación. Al involucrar a la comunidad en la creación de

escenarios futuros de uso del suelo, se pueden considerar diferentes perspectivas y preferencias, lo que puede ayudar a garantizar que los planes de uso del suelo sean más inclusivos y equitativos. Entonces, se puede decir que la definición de uso del suelo se amplía para incluir no solo las actividades físicas en el terreno, sino también las preferencias, las necesidades y los valores de la comunidad en relación con el uso de la tierra. Esto implica una comprensión más holística y multifacética del uso del suelo, que se centra no solo en la actividad física en el terreno, sino también en cómo esa actividad afecta la calidad de vida de las personas.

Figura 21.- Propuesta de uso de suelo para Tampere.



Nota: Uso de suelo propuesto para el distrito de Hiedanranta de la ciudad de Tampere en Finlandia. Propuesta realizada por el equipo de MandaWorks y Schauman & Nordgren Architects. <https://worldlandscapearchitect.com>

Jiménez et al. (2011) hablando del uso de suelo en áreas urbanas, lo definió como la forma en que se hace uso de la tierra dentro de estas áreas. Se mencionaron varios tipos de uso de suelo, incluyendo: (1) Uso residencial: áreas utilizadas para la construcción de viviendas, ya sea unifamiliares o multifamiliares. (2) Uso comercial: áreas utilizadas para la construcción de edificios comerciales, como tiendas, restaurantes, centros comerciales, entre otros. (3) Uso industrial: áreas

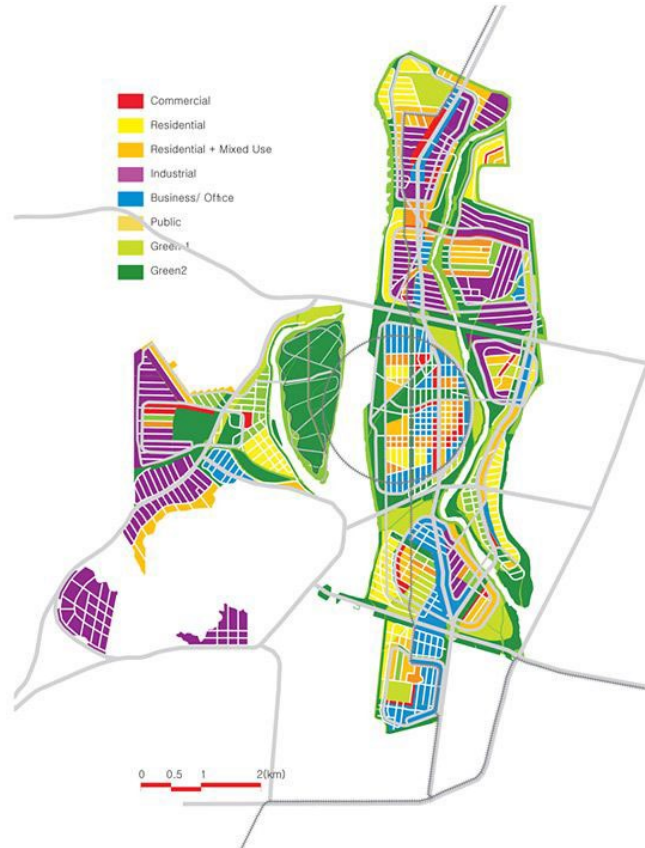
utilizadas para la construcción de edificios y fábricas relacionadas con la producción y manufactura de bienes. (4) Uso público: áreas utilizadas para la construcción de espacios públicos como parques, plazas, hospitales, escuelas, entre otros. Se menciona la importancia de la planificación del uso del suelo en áreas urbanas, ya que esto puede tener una influencia significativa en la calidad de vida de los ciudadanos que viven en estas áreas, para ello la zonificación es una herramienta vital.

Para esta subcategoría, se cuenta con el indicador 1: Zonificación. Nuevamente Jiménez (2011) mencionó que la zonificación es una herramienta utilizada por los planificadores urbanos para regular el uso del suelo y asegurar que los diferentes usos estén ubicados adecuadamente en un área determinada. puede ser utilizada para dividir áreas urbanas en diferentes zonas según su uso. Por ejemplo, se pueden establecer zonas para uso residencial, comercial, industrial y público. Cada zona puede tener regulaciones específicas sobre el tipo de construcciones permitidas, la altura máxima de los edificios, la densidad de población, entre otros aspectos. La zonificación puede ayudar a garantizar un desarrollo urbano sostenible y a evitar los problemas generados por la contaminación, la congestión del tráfico, y la pérdida de hábitats naturales. Además, la zonificación puede dar una base sólida para tomar decisiones informadas en la planificación del uso del suelo en áreas urbanas.

También contamos en esta subcategoría con el siguiente indicador 2: Suelo Vacante. Montalvo y Monserrat (2018) al hablar del término "suelo vacante" se refieren a parcelas de terreno ubicadas en áreas urbanas que están sin uso o infrautilizadas, es decir, que no están siendo utilizadas para su máximo potencial o que están en desuso. Estas parcelas de suelo vacante pueden ser identificadas a través de un análisis detallado de imágenes satelitales y datos geoespaciales, y su identificación es importante para la planificación urbana y el desarrollo sostenible de las ciudades. En este sentido, la identificación del suelo vacante permite conocer los espacios dentro de la estructura urbana que no están siendo utilizados o están infrautilizados, lo que puede proporcionar oportunidades para la reutilización o reconfiguración de los espacios urbanos. La identificación de suelo vacante puede permitir a las autoridades locales y a los desarrolladores identificar oportunidades

para la construcción de viviendas, infraestructura y otros proyectos que pueden mejorar la calidad de vida de las comunidades locales y aumentar la eficiencia de los recursos urbanos.

Figura 22.- Zonificación de Busan.



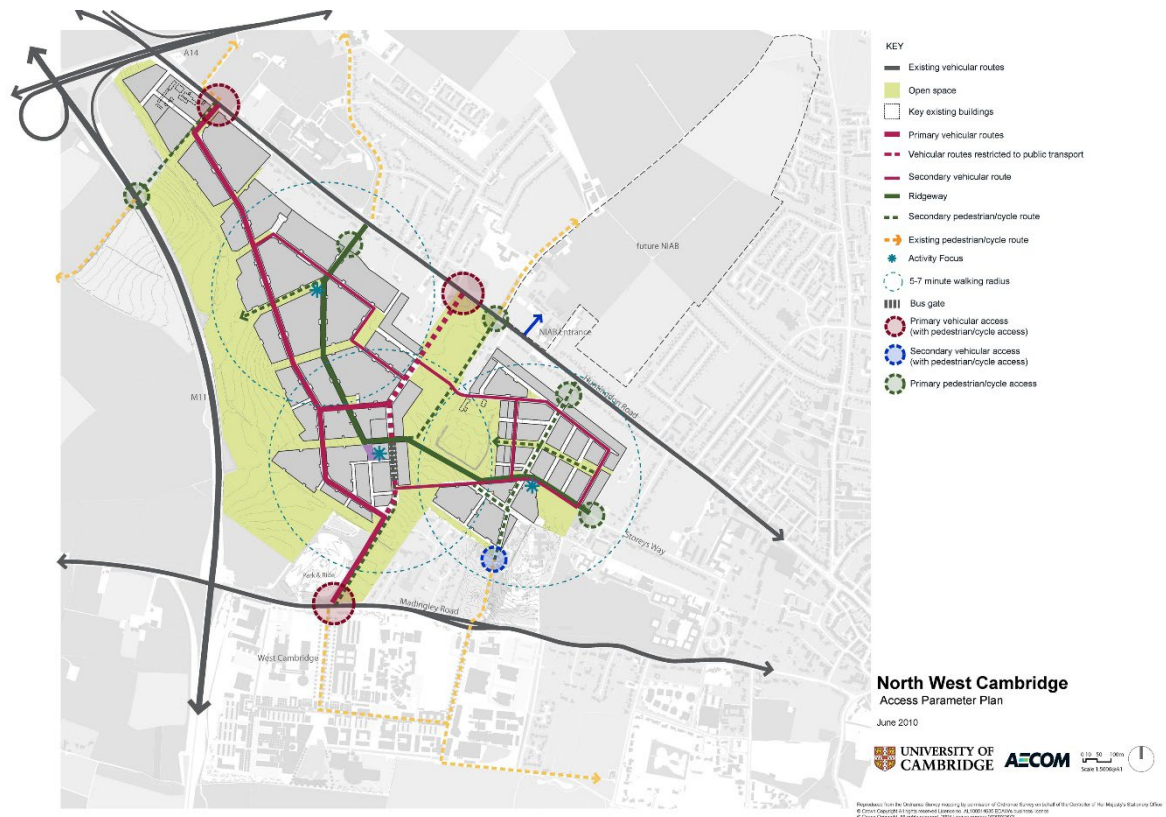
Nota: Propuesta de Zonificación en Busan, en la desembocadura del río Nakdong, en Corea del Sur. <http://www.unitedlab.org>

La segunda subcategoría de esta categoría es: Conectividad Vial. Montoya et al. (2020) definió la conectividad vial como la capacidad dada en la red de carreteras o calles de una ciudad para permitir que los usuarios se desplacen de manera rápida y eficiente a diferentes destinos, ya sea a pie, en bicicleta, en automóvil u otro medio de transporte. La conectividad vial es importante para mejorar la accesibilidad urbana y el acceso a los servicios, lugares de interés y empleo. Además, también puede influir en la calidad de vida de los habitantes de una ciudad al reducir la congestión del tráfico y los tiempos de viaje.

López (2019) al hablar de conectividad vial se refirió a la capacidad de una red de calles para permitir la movilidad de personas y bienes, conectando diferentes lugares y espacios urbanos. La autora mencionó que la conectividad vial no solo se

limita al número de calles, sino también a su ubicación, ancho, dirección y la calidad de los componentes usados en su construcción. Destacó la importancia de la conectividad vial para el desarrollo de ciudades sostenibles y accesibles. Además, enfatizó en que la conectividad vial debe ser considerada no solo para la movilidad de vehículos, sino también para el transporte peatonal y ciclista, lo que puede mejorar la accesibilidad y seguridad en las calles.

Figura 23.-Diseño de la estructura vial de Mackay, Richmond, USA.

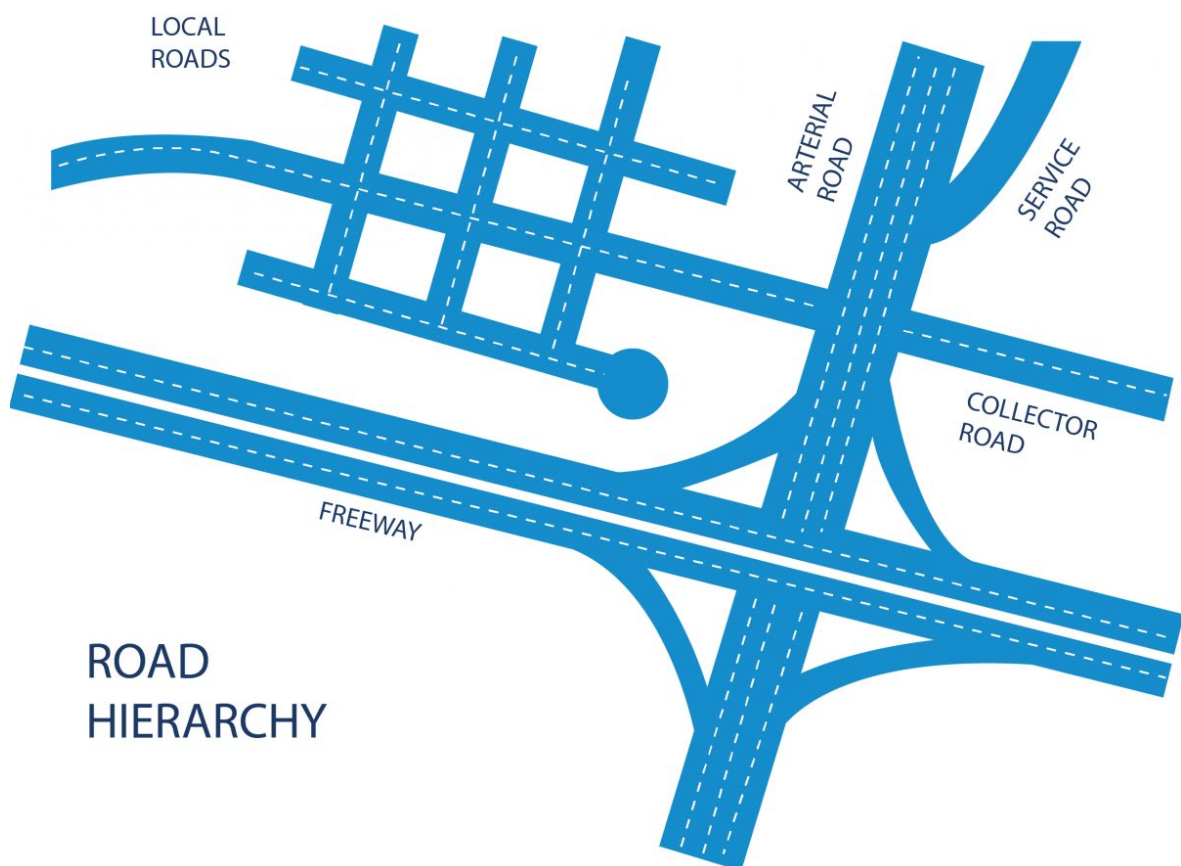


Nota: Terreno virgen de 340 hectáreas para el desarrollo del área urbana de Mackay en 10 años.
<https://www.latstudios.com>

Garrinson y Levinson (2006) definieron la conectividad vial como la medida en que las calles y carreteras se conectan entre sí en una red coherente. En otras palabras, se refirieron a la facilidad con que las personas pueden moverse a lo largo y ancho de una ciudad o región en un vehículo o en transporte público. En otras palabras, se refirieron a la facilidad con que las personas pueden moverse a lo largo y ancho de una ciudad o región en un vehículo o en transporte público.

Como indicador 1 de la subcategoría 2, se encuentra: Red de Calles. Southworth y Ben-Joseph (1997) conceptualizó la red de calles como la totalidad de vías que conforman la distribución básica de la ciudad. Destaca que la red de

calles es el elemento más importante de la trama urbana, ya que es a través de ella que las personas se mueven y acceden a los diferentes lugares de la ciudad. Se debe dar mucha importancia a la conectividad vial como elemento clave en la planificación urbana y la movilidad sostenible, ya que la red de calles es el soporte fundamental para garantizar la accesibilidad y la movilidad en la ciudad. Se identificó las siguientes características que hacen una calle sea "grande" o exitosa en términos de su función en el entorno urbano: (1) Ancho adecuado, (2) Bordillos y aceras amplias, (3) Edificios interesantes y variados, (4) Vegetación y (5) Complementariedad con otros usos de suelo.



Nota: Diseño de la típica jerarquía de la red vial urbana y periurbana de los Estados Unidos.
<https://www.cnu.org>

Como indicador 2 de la subcategoría 2, se encuentra: Congestión Vial. Wang y Debbage (2021) se refiere a la "traffic congestion" como la situación en la que el flujo de tráfico se reduce o se detiene debido a un exceso de vehículos en una determinada vía o área, lo que ocasiona retrasos en los desplazamientos y aumenta los tiempos de viaje. Los autores examinan cómo la morfología urbana influye en la

congestión del tráfico en ciudades, y sugieren que la densidad de población, la diversidad funcional de los barrios y la accesibilidad son factores importantes que influyen en la congestión del tráfico. Destacan la importancia de abordar la congestión del tráfico desde una perspectiva de planificación urbana integrada y sostenible, que considere la combinación de políticas de transporte, de uso del suelo y de diseño urbano.

La tercera subcategoría dentro de la categoría 2, se tiene a: Dispersión Urbana. Weilenmann et al. (2017) lo definieron como la expansión urbana desordenada que se produce fuera de las zonas urbanas consolidadas y que conduce a la fragmentación del territorio y a la separación de las diferentes áreas de la ciudad. Ellos, por ejemplo, analizaron como la dispersión urbana en Suiza ha sido impulsada por factores socioeconómicos como el aumento del poder adquisitivo, la mayor movilidad de la población, la creciente demanda de viviendas unifamiliares y la liberalización del mercado inmobiliario. Estos factores han llevado a un aumento en la construcción de viviendas y en la expansión de las áreas urbanas en zonas suburbanas y rurales, lo que ha generado una mayor dispersión urbana. Argumentan que la dispersión urbana tiene implicaciones en la calidad de vida de los ciudadanos y en la naturaleza, como el aumento del tráfico, la pérdida de tierras agrícolas y espacios verdes, y la mayor dependencia del automóvil como medio de transporte.

Wei y Ewing (2018) definieron a la dispersión urbana como el crecimiento no planificado y desordenado de las áreas urbanas que conduce a la expansión urbana hacia áreas periféricas y rurales, generando una mayor distancia entre los diferentes usos del suelo y reduciendo la conectividad y la accesibilidad dentro de la ciudad. La dispersión urbana puede generar una serie de desigualdades sociales y económicas, como la segregación espacial, el acceso desigual a servicios e infraestructuras urbanas, la exclusión social y la discriminación. Estas desigualdades pueden a su vez generar una mayor exclusión y marginalización de los sectores más vulnerables de la sociedad, como los migrantes, los pobres y las minorías étnicas y raciales. Incluso, puede tener repercusiones negativas para la naturaleza, como el que la calidad del aire y del agua se degraden, así como la pérdida de hábitats naturales y la mayor dependencia del automóvil como medio de

transporte.

Nazarnia, Harding y Jaeger (2019) usaron el término "urban sprawl" para referirse a la expansión urbana desordenada y no planificada, que se caracteriza por la ocupación de grandes extensiones de territorio y la dispersión de los asentamientos humanos. Un fenómeno en el que los asentamientos humanos se encuentran dispersos y alejados unos de otros, lo que implica mayores distancias de desplazamiento y mayores demandas de infraestructura. Por su parte, Hayter (2006), definieron la dispersión urbana como un patrón de desarrollo urbano que se caracteriza por la baja densidad, la expansión urbana en áreas periféricas, la dispersión de los usos del suelo y la dependencia del automóvil. Según el autor, la dispersión urbana es una consecuencia del crecimiento de las ciudades y el constante aumento de la demanda de vivienda y espacio urbano en las áreas suburbanas. Sostuvo que la dispersión urbana no es necesariamente un fenómeno negativo, ya que puede ofrecer ventajas como una mayor calidad de vida, más espacio y más opciones de vivienda. Sin embargo, Hayter también destacó las desventajas de la dispersión urbana, como la dependencia del automóvil, el aumento del tiempo de viaje y la falta de cohesión social y comunitaria.

En la subcategoría 2, se encuentra el indicador 1: Densidad poblacional. Núñez (2023) la definió como la suma de personas que viven en determinada unidad de área en una zona urbana. En términos más precisos, se trata de la cantidad de habitantes por kilómetro cuadrado en un área urbana específica. La densidad poblacional es un factor importante en la planificación y diseño urbano, así como en tomar decisiones en asuntos relacionados con el transporte público, la vivienda, los servicios y la infraestructura en general.

Xu et al. (2019) se refirió a densidad poblacional a la suma de personas que viven en un área urbana determinada en relación con la superficie de tierra disponible. Es una medida importante para entender cómo las personas están distribuidas en el espacio urbano y cómo se utilizan los recursos urbanos, como el transporte, la energía, el agua y la vivienda. En las áreas urbanas con una alta densidad poblacional, es más probable que se desarrollen tramas urbanas compactas y continuas, mientras que, en las áreas con baja densidad poblacional, es más común que se produzca una dispersión de la ciudad. Esto puede tener un

impacto importante en la calidad de vida de las personas. En áreas con una alta densidad poblacional, por ejemplo, es más fácil acceder a servicios y equipamientos públicos mientras que, en áreas con baja densidad poblacional, puede ser más difícil acceder a estos servicios y equipamientos. Esta se mide, según Jiménez (2013), dividiendo el número de habitantes entre: (1) Superficie municipal, (2) Superficie urbanizada y (3) Superficie de uso residencial. También se da importancia la relación entre el número de viviendas y la superficie bruta. No existen patrones de densidad aceptados internacionalmente, pero se menciona que los óptimos valores de densificación en las ciudades del mundo son de 60 viv/hab, es decir, unos 240 hab/ha (Rueda, 2008).

Figura 25.- Urban Sprawl en Ciudad de México.



Nota: Expansión urbana no planificada en los suburbios de Ciudad de México.
<https://www.buzzfeednews.com>

También tenemos, en esta tercera subcategoría, el indicador 2: Fragmentación urbana. Escolano, et ál. (2018) definen la fragmentación urbana como un proceso mediante el cual se crean divisiones en el espacio urbano que pueden dificultar la cohesión social y territorial de una ciudad. Esta puede manifestarse de diversas

formas, como la segregación residencial, la creación de áreas exclusivas y la concentración de servicios y equipamientos en ciertas áreas de la ciudad, entre otras. Estas divisiones pueden generar desigualdades socioeconómicas y espaciales, así como limitar la movilidad y la accesibilidad de algunos grupos de la población.

Dewa, et ál. (2022) argumenta que la dispersión urbana puede contribuir a la fragmentación urbana al crear áreas segregadas y desconectadas que dificultan la movilidad urbana y el acceso a los servicios públicos. Además, la dispersión urbana puede aumentar la dependencia del automóvil y la congestión del tráfico, lo que a su vez contribuye a la fragmentación urbana. Para ellos la fragmentación urbana se refiere a la desconexión o separación de diferentes partes de una ciudad en función de la distancia física, la accesibilidad y la función socioeconómica. Por otro lado, la dispersión urbana se refiere a la expansión de la ciudad en áreas periféricas, lo que puede tener un efecto en la fragmentación urbana.

A continuación, se presenta el análisis de 02 casos, como referentes de esta investigación:

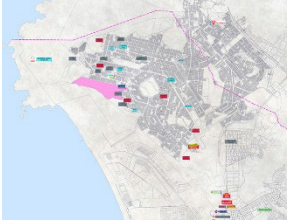
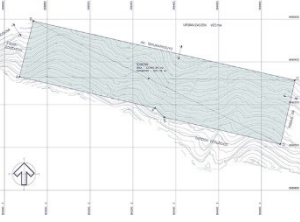

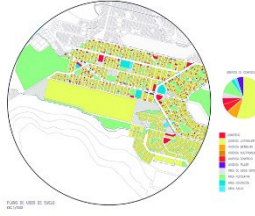
CUADRO SÍNTESIS DE CASOS ESTUDIADOS

Caso N.º 01 ESTRATEGIAS DE OCUPACIÓN URBANA PARA (RE)HABITAR LAS LADERAS

Ubicación: Ciudad Pachacútec, Ventanilla. - Resumen: La ciudad de Pachacútec, que pronto será un distrito independiente, ya no es la "ciudad dormitorio" de los años 90, debido al crecimiento acelerado de la población y su ubicación estratégica generando un nuevo enfoque y concepto de ciudad. Es por ello por lo que este proyecto surge como respuesta o alternativa a la necesidad de estrategias de diseño y habitabilidad en laderas para recuperar e integrar el manto ecológico con el hábitat urbano. El diagnóstico se basó en el análisis urbano del sector, trabajo participativo y entrevistas a especialistas nacionales e internacionales, dando como resultado un enfoque urbanístico que propone la creación de supermanzanas, **que** en integración con el proyecto de paisaje permitieron lograr un hábitat sostenible, sustentado mediante el uso de tecnologías renovables para mejorar la conservación del entorno inmediato.


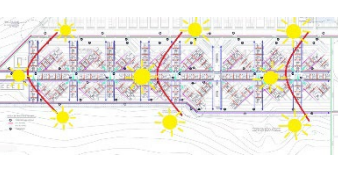
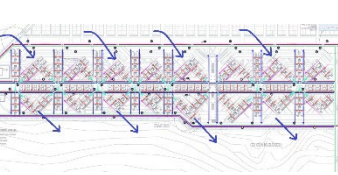

ANÁLISIS CONTEXTUAL

Conclusiones y Aportes

EMPLAZAMIENTO		El proyecto se ubica en el distrito de Ventanilla, al noreste de la Provincia de Callao en Lima Metropolitana. Se localiza muy cerca del mar. Esta ubicación es de gran relevancia. Por una parte, significa el alejamiento de los centros políticos y administrativos tanto nacional como regional, provincial e incluso distrital.	MORFOLOGÍA DEL TERRENO		La forma del terreno es como un rectángulo, la superficie se presenta de manera uniforme y con algunos desniveles, puesto que no presenta grandes variaciones en cuanto a su elevación y pendiente, esto generó ciertas ventajas y desventajas para su uso y aprovechamiento.	Se concluye que el lugar donde se ubica el vacío urbano es adecuado y de óptimas condiciones para el desarrollo de habitación urbana. El acceso vial no es el mejor, necesita mejorarlo. El terreno es casi plano, lo que es ventajoso. El proyecto se mimetiza con su entorno inmediato.
ANÁLISIS VIAL		La configuración física de este conjunto define los dos ejes principales norte-sur y este-oeste, a partir de los cuales se desarrollan las manzanas residenciales, de dimensiones y proporciones adecuadas. Se clasifican así estas vías: --- vial Colectoras --- vías Locales	RELACIÓN CON EL ENTORNO		Por su ubicación cercana al mar y en una altura considerable por sobre esta, posee una vista hermosa del litoral en esa zona. Actualmente este vacío urbano es usado, eventualmente, como un circuito de carrera de vehículos menores. Está rodeada de una zona residencial y también de una industrial, aunque poco consolidada.	El aporte de este proyecto es con respecto a la importancia vital de tener una adecuada ubicación del vacío urbano para desarrollar un proyecto que se integre a su contexto urbano. Además de contar con buen acceso vial.

ANÁLISIS BIOCLIMÁTICO

Conclusiones y Aportes





CLIMA		Posee un clima cálido, húmedo y desértico en los meses de verano sin embargo el clima en los meses de invierno es frío, húmedo, nuboso y con fuertes vientos T. Max; 24° T. Min: 12°	ASOLEAMIENTO		La vista de la puesta del sol es uno de los atractivos del lugar. Se ha diseñado como protección del asoleamiento con una franja como cordón ecológico. Esta sirve de "colchón" para las viviendas residenciales.	Se concluye que el proyecto en el vacío urbano logró un buen diseño bioclimático, con el uso adecuado de los vientos y la creación de un cordón ecológico como protección.
VENTILACIÓN		Los vientos son fuertes en la zona, por lo que se ha tratado de aprovecharlas, pero con equilibrio. Para ello se ha diseñado bloques con 2 orientaciones distintas que se protegen entre sí.	ORIENTACIÓN		Existen 2 tipos de bloques con orientación distinta. Esta para protección de ambas del asoleamiento y los fuertes vientos de la zona. Está bastante lograda para los objetivos buscados.	El aporte de este proyecto es con respecto a la importancia del diseño de cordones ecológicos como una opción de protección al asoleamiento y al aprovechamiento de los vientos. Además del uso adecuado de la orientación de los bloques para ayudar a lo anterior.

CUADRO SÍNTESIS DE CASOS ESTUDIADOS

Caso N.º 01 ESTRATEGIAS DE OCUPACIÓN URBANA PARA (RE)HABITAR LAS LADERAS



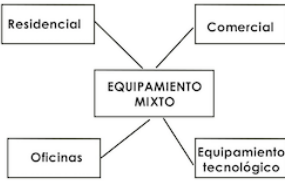
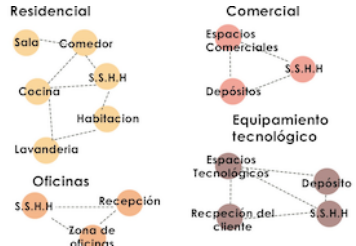
ANÁLISIS FORMAL

Conclusiones y Aportes

IDEOGRAMA CONCEPTUAL		El enfoque urbanístico propone la creación de supermanzanas, que en integración con el proyecto de paisaje permitieron lograr un hábitat sostenible, sustentado mediante el uso de tecnologías renovables para mejorar la conservación del entorno inmediato.	PRINCIPIOS FORMALES		Tienen 3 tipos de ejes: comerciales, de servicios e institucionales y residenciales. Por su topografía, uso y ubicación: manzana contigua, libre acceso y control. Conectividad: Vertical. Patios laterales y centrales integran las áreas comerciales. Terrazas colectivas. Espacios colectivos. Cuadrados de aire. Espacios de ocio y congregación.	Se concluye con que el proyecto logra integrar y recuperar las parcelas existentes, específicamente con el análisis de flujo e impacto urbano, entorno y densidades, visuales y viales, componiendo un esquema multifocal de usos educativos y comerciales en los extremos y culturales en el centro.
CARACTERÍSTICAS DE LA FORMA		Son 8 supermanzanas que funcionan como organismos "independientes", entre las cuales están conectadas por un sistema de circulación peatonal y vial caracterizado por su accesibilidad, calidad visual, camuflaje urbano e integración comunitaria.	MATERIALIDAD		Para la construcción de los bloques se usó un sistema constructivo de hormigón armado. Estructura: bloques de hormigón, OSB, tabiquería triple (posteriormente reutilizada para mobiliario) y tabiquería "pallet-totora".	El aporte de este proyecto es la generación de un eje cultural continuo que parte de la plaza principal de la ciudad, logrando mejoras en la movilidad urbana y el reordenamiento territorial, considerando los usos públicos y la reforestación en el cordón ecológico, dinamizando los límites urbanos.

ANÁLISIS FUNCIONAL

Conclusiones y Aportes


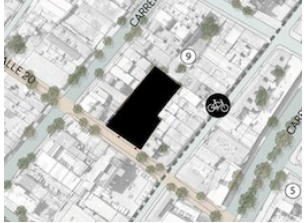



ZONAFICACIÓN	 	<ul style="list-style-type: none"> ● Residencial ● Comercial ● Servicios 	ORGANIGRAMA		El proyecto es un equipamiento de usos mixtos, con la finalidad de dinamizar el lugar y repotenciar, el cual presenta 3 zonas, todas conectadas por una plaza/parque central y, a su vez, por un cordón ecológico.	Se concluye que el proyecto supo aprovechar usos de suelo distintos que resultaban importantes en el proyecto. La integración de ellas es precisa, aunque nunca perdiendo la esencia de la jerarquía de uso residencial para el que fue pensado.
FLUJOGRAMA		<ul style="list-style-type: none"> ● residencial ● comercial ● oficinas (terciario) 	PROGRAMA URBANÍSTICO	Residencial: 14,822.95m ² Comercial: 555.30 m ² Oficinas: 5,250.00 m ² Total Terreno: 42,898.00	Si bien el programa es amplio, este termina articulando las estructuras urbanas adyacentes generando una continuidad espacial en el proyecto con su entorno inmediato.	Aporta a la investigación el parque central que conecta los bloques y sus distintos usos de suelo de manera sutil y práctica. El proyecto es, casi en su totalidad, para uso residencial, pero se dispuso brindar otros usos y servicios afines que permiten cierta independencia.

CUADRO SÍNTESIS DE CASOS ESTUDIADOS





Caso N 02: SEGUNDO LUGAR EN EL DISEÑO DE LA ALCALDÍA DE SANTA FE EN COLOMBIA

Ubicación: Santa fe, Colombia. Resumen: Entre 68 propuestas recibidas, el equipo integrado por Arquitectura en Estudio y NOMENA Arquitectura se ha adjudicado el segundo lugar en el concurso de diseño de la alcaldía local de Santa Fe en Bogotá, Colombia, Ubicado en el centro histórico de esta ciudad colombiana, el equipo ha propuesto convertir al edificio mismo en un espacio público, transparente y accesible, dinámico y vibrante que se amarre al tejido urbano circundante entre a formar parte de la red de espacios públicos existente en el sector.

ANÁLISIS CONTEXTUAL

		ANÁLISIS CONTEXTUAL		Conclusiones y Aportes		
EMPLANTAMIENTO		El lugar que ocupará la nueva Alcaldía de Santa Fe es un lote anónimo, ubicado entre medianeras, que forma parte de un tejido urbano consolidado el cual se encuentra en un importante estado de deterioro. La aparición de un edificio e institucional en este preciso lugar genera una oportunidad única para construir un espacio representativo, generar sentido de apropiación y de pertenencia y detonar una transformación positiva en su entorno.	MORFOLOGÍA DEL TERRENO	 	La forma del terreno es casi un trapecio, de forma irregular con un área de 3500 m ² y su topografía es llana.	El proyecto tiene una muy buena ubicación siendo una zona comercial la que dinamiza el entorno inmediato.
ANÁLISIS VIAL		En el análisis vial se encuentran 2 tipos de vías, la colectoras que comunica con la vial arterial de la ciudad, y las vías locales las cuales comunican internamente a la ciudad. --- vial Colectoras --- vías Locales	RELACION CON EL ENTORNO		Dentro del entorno del proyecto se encuentra una variedad de equipamientos que complementan la zona para darle ese dinamismo que se busca, es por ello por lo que se hace una zonificación de usos donde el comercio es lo que más influye en la zona, permitiendo la interacción de las personas con su entorno inmediato.	Con respecto a la sociedad aporta la contribución de zonas comerciales, lo que hace que los usuarios tengan mayor acceso a su alcance de viviendas.

ANÁLISIS BIOCLIMÁTICO

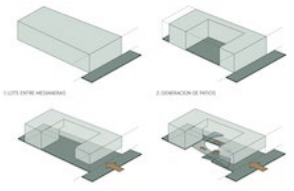
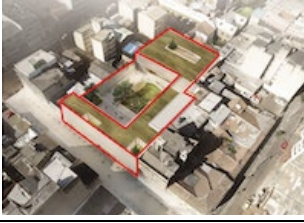
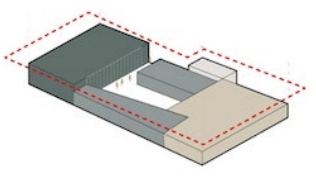
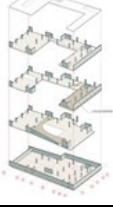
		ANÁLISIS BIOCLIMÁTICO		Conclusiones y Aportes		
CLIMA		Se caracteriza Sub Tropical Húmedo según la clasificación de Köppen. T* Max: 31.9 / 36% T* Min: 19 / 8% Húmedad: 75 a 82 %	AISLAMIENTO		Se protegen los espacios interiores de ganancias térmicas excesivas a partir de cortisoles. Estos elementos, prefabricados en concreto/GRC, se disponen de manera vertical por delante de ventanas de suelo a techo para maximizar su eficiencia, evitando la acumulación de calor excesivo, pero permitiendo la entrada de la mayor cantidad de luz natural posible.	Se concluye que la edificación presenta un buen aporte con respecto a los aspectos climáticos como el sol y los vientos, a través de la de la apertura de un gran patio y la utilización de corta soles.
VIENTOS		El diseño genera un gran patio central y una multiplicidad de patios más pequeños que reducen la profundidad de los espacios construidos, facilitando la posibilidad de ventilación cruzada al interior de los espacios.	ORIENTACIÓN		La buena orientación de la edificación permite que en la fachada principal la cual da para norte se pueda usar los corta soles como estrategia bioclimática para controlar la temperatura interna, además de la apertura del gran patio como sistema de captación de ventilación natural.	Los aportes a la sociedad son con respecto a la integración de estrategias pasivas para regular el ambiente con respecto al clima de la zona.

CUADRO SÍNTESIS DE CASOS ESTUDIADOS

Caso N 02: SEGUNDO LUGAR EN EL DISEÑO DE LA ALCALDÍA DE SANTA FE EN COLOMBIA

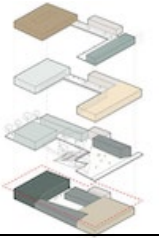


ANÁLISIS FORMAL

Conclusiones y Aportes

IDEOGRAMA CONCEPTUAL	 <p>La idea conceptual nace de la apertura de un gran patio, como espacio público que conecte el interior con el exterior, asimismo se apertura más patios, para dar un mejor recorrido al volumen.</p>	PRINCIPIOS FORMALES	 <p>El volumen se compone a través de un gran patio central, este eje marca su característica principal 4 generando un juego de llenos y vacíos en los techos por la apertura de otros patios.</p>	<p>Se concluye que la edificación presenta un buen uso de materialidad, además de la importancia al patio como eje articulador del espacio interior y exterior.</p>
CARACTERÍSTICAS DE LA FORMA	 <p>La forma del proyecto es bloques rectangulares adosados entre sí, lo cual genera un juego de volúmenes, alturas Y espacialidad buscando abrirse hacia el exterior a través de su patio central.</p>	MATERIALIDAD	 <p>Las fachadas del edificio se plantean en concreto/GRC y vidrio, materiales de alta durabilidad y fácil mantenimiento, cuyo proceso constructivo se adapta al conocimiento y la tecnología local. Los pisos de los espacios públicos/ «exteriores se construirán en terrazo fundido en sitio, material durable y resistente que ofrece un carácter institucional. Los espacios interiores tendrán pisos en linóleo/caucho reciclado, cuyas propiedades acústicas aportan al confort interior.</p>	<p>Los aportes a la sociedad son con respecto a la integración del volumen con su exterior, en este caso se integra a través del gran patio central, y de su materialidad el uso es duradero.</p>

ANÁLISIS FUNCIONAL

Conclusiones y Aportes

ZONAFICACIÓN	 <ul style="list-style-type: none"> ■ JAL ■ CAL ■ SERVICIOS ■ AUDITORIO ■ PARQUEADERO ■ DESPACHO ALCALDIA ■ OTRAS DEPENDENCIAS ■ GESTIÓN Y COORDINACIÓN POLICIVA ■ GESTIÓN PARA EL DESARROLLO LOCAL 	ORGANIGRAMA	 <p>El proyecto es la nueva alcaldía de santa fe, con la finalidad de ser un establecimiento que se integre con el entorno.</p>	<p>Siendo un equipamiento de la alcaldía, esta no es una barrera y se termina integrando con su exterior a través del espacio público que tiene.</p>
FLUJOGRAMA	 <p>La relación interior exterior de los espacios por cada zona, en este caso los espacios giran en torno al patio central de la edificación.</p>	PROGRAMA ARQUITECTÓNICO	<p>Parqueadero: 1500 m2 Otras dependencias: 400 m2 Auditorio: 555 m2 Ss.hh.: 136 m2 Hall: 650 m2 Despacho de alcaldía: 485 m2</p> <p>Si bien el programa es amplio donde se proponen esos espacios con la finalidad de lograr un nuevo equipamiento en este caso la nueva alcaldía de santa fe.</p>	<p>Aporta a la sociedad la integración de un equipamiento como generador de dinamismo a través de la integración de un patio para conectar de manera interior- exterior.</p>

MATRIZ COMPARATIVA DE APORTES DE CASOS		
	CASO 1	CASO 2
Análisis Contextual	En el entorno del proyecto se genera dinamismo, ya que en la mayoría de la zona hay diversos equipamientos.	El proyecto tiene muy buena ubicación siendo una zona comercial, lo que dinamiza el entorno inmediato.
Análisis Bioclimático	la edificación presenta un buen aporte con respecto a los aspectos climáticos como el sol y los vientos, a través de la vegetación y apertura de patios propuestos.	Se concluye que la edificación presenta un buen aporte con respecto a los aspectos climáticos como el sol y los vientos, a través de la de la apertura de un gran patio y la utilización de cortisoles.
Análisis Formal	la edificación presenta un buen uso de materialidad, la abstracción de la forma también es un muy interesante generando estos bloques alargados.	Se concluye que la edificación presenta un buen uso de materialidad, además de la importancia al patio como eje articulador del espacio interior y exterior.
Análisis Funcional	Aporta una gran mixtura de usos en un solo terreno, sin embargo, estos usos dinamizan el lugar haciendo que sea una zona mas dinámica	Aporta a la sociedad la integración de un equipamiento como generador de dinamismo a través de la integración de un patio para conectar de manera interior - exterior.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

En este trabajo se presenta el alcance inicial de la investigación aplicado al contexto específico del estudio, Arias y Covinos (2021), mencionó que el procedimiento fundamental que un investigador debe tener como prioridad para contestar una problemática definida es el diseño de la investigación. Es por esto mismo que para dar respuesta a las preguntas de la investigación y así cumplir con los objetivos del estudio se ha establecido un adecuado diseño a fin de conseguir estos resultados.

El enfoque que se aplicó a la presente aplicación es de Enfoque Cualitativo, esto debido a que, como expresó Blasco y Pérez (2007) esta estudia una realidad desde el contexto y su desarrollo interpretando estos sucesos mediante el estudio. Las herramientas de recolección de datos utilizan instrumentos como las entrevistas, observaciones, entre otros para describir una situación y su contexto, así como las situaciones actuales para lograr obtener conocimientos directos y, a su vez, resaltar la validez de la investigación.

El tipo de investigación que se emplea es de naturaleza básica, puesto que se enfoca en ampliar el conocimiento científico y teórico sin tener una aplicación práctica inmediata. Este tipo de investigación tiene como objetivo la adquisición de conocimientos en un campo específico, con el fin de entender los fenómenos que se estudian, cómo funcionan, cuáles son sus características, entre otros aspectos. En la investigación de naturaleza básica no se busca resolver un problema o desarrollar una solución práctica, sino que se busca entender los fenómenos desde una perspectiva más fundamental y teórica. En este tipo de investigación, el investigador suele plantear hipótesis o preguntas de investigación que buscan comprender los procesos y mecanismos subyacentes a un fenómeno, y realiza experimentos o estudios empíricos para probarlas o responder a dichas preguntas.

El diseño de la presente investigación es fenomenológico. García y Sánchez (2020) aduce que este diseño de investigación se trata de buscar y analizar conceptos sobre el tema que se investiga, describiendo y comprendiendo los fenómenos desde la óptica del investigador. Seguido a esto, el investigador debe contextualizar los datos obtenidos mediante criterios de tiempo, lugar y contexto

tomando las experiencias obtenidas con las entrevistas, recolección de datos y/o documentos o de los materiales en los que se fundamenta el tema.

El alcance que se empleará en la investigación es el descriptivo, con el objetivo de tratar de esclarecer procesos, características, propiedades o cualquier fenómeno que se deba estudiar. Para eso se necesita reunir información ya sea conjuntamente o no con las categorías del estudio, sin indicar la relación entre estas. Por ello el investigador deberá mostrar con precisión lo importante de un suceso, contexto o situación en la investigación, sólo así se visualiza y define la medición de las categorías y sobre que o quienes se deberán recoger los datos requeridos.

El método de trabajo de la presente investigación es inductivo, ya que como indica Rodríguez y Pérez (2017) en el proceso y, a partir de casos específicos, se puede obtener conclusiones que relacionen y describan los fenómenos que se estudia. Es decir, al emplear la observación directa de las categorías en un real entorno, se analiza características y conductas de estas para usar el razonamiento y llegar a conclusiones que sirven como fundamento de la problemática.

3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización

La presente investigación nace del planteamiento de uno o dos temas en particular, que deben estar debidamente descritos con claras ideas que direccionen el proceso de estudio. Rivas (2015) afirma que son las categorías los que ayudarán a la definición de conceptos para permitir explicar el tema con respaldo teórico. También estas categorías delimitan los límites y alcances del estudio y para esto es importante clasificar los conceptos en subcategorías y su radio de acción en los indicadores. A continuación, se detallarán estas, utilizadas en el estudio:

Tabla 1.- Categorías.

Categorías de la investigación	
Número	Categoría
Categoría 01	Vacios Urbanos
Categoría 02	Trama Urbana

Tabla 2.- Subcategorías.

Subcategorías de la investigación	
Categorías	Subcategorías
Vacíos Urbanos	Solares Baldíos Contexto Urbano Normativa Urbana
Estructura Urbana	Uso de Suelo Conectividad Vial Dispersión Urbana

Luego de definidas las categorías y subcategorías se realiza la consolidación de una matriz de categorización, esta matriz sirve para situar allí los problemas y objetivos de nuestra investigación. Esto representa la realidad de una manera ordenada al investigador para que al investigarlo se obtenga conocimientos diversos sobre la problemática planteada. A continuación, se presenta la matriz de categorización:

Matriz de Categorías

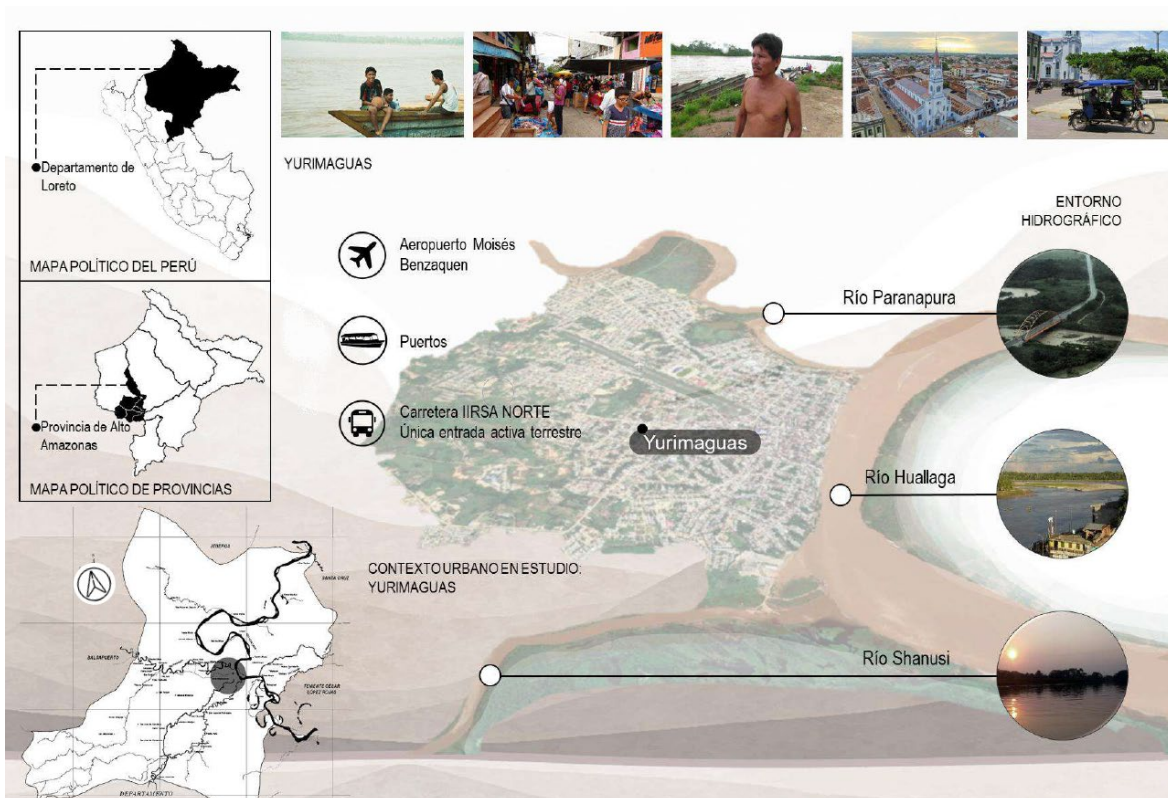
CATEGORÍA	DEFINICIÓN DE LA CATEGORÍA	OBJETIVOS	SUB-CATEGORÍAS	INDICADORES	FUENTES	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Vacios Urbanos	Vaughan (2018) describe los vacíos urbanos como lugares sin actividad humana perceptible, como edificios abandonados, lotes baldíos, espacios verdes abandonados y otros lugares en la ciudad que parecen estar en un estado de espera.	urbanos en la estructura Urbana de Yurimaguas. Analizar el impacto de los vacíos					
		1. Identificar vacíos urbanos de la ciudad de Yurimaguas	Solares Baldíos	Características Físicas	Material fotográfico y videográfico	Observación no participativa	Ficha de Observación
		2. Analizar la impotancia de la Normativa del PDU de Yurimaguas para con las zonas de los vacíos urbanos	Contexto Urbano	Características del Entorno			
		3.- Identificar la problemática de la distribución del uso de suelo en la estructura urbana actual.	Normativa Urbana	Plan de Desarrollo Urbano			
Estructura Urbana	Álvarez (2017), la define como la organización y disposición espacial de los elementos que conforman una ciudad. Esta estructura puede ser analizada a través de diversos aspectos, como el uso del suelo, la distribución de la población, la accesibilidad y la conectividad, la morfología de las edificaciones y la distribución de los servicios públicos.	4.- Identificar la problemática de la vialidad en la estructura urbana actual.	Uso de Suelo	Zonificación	Consulta a especialistas y/o expertos	Entrevista	Guía de entrevista semiestructurada
		5.- Identificar la problemática de la densidad poblacional en la estructura urbana actual.	Conectividad Vial	Suelo Vacante			
				Red de Calles			
				Congestión Vial			
				Densidad Poblacional			
				Fragmentación Urbana			

3.3. Escenario de Estudio

Es aquel lugar donde se lleve a cabo el estudio tomando en cuenta las características físicas de su entorno, su dimensión espacial o su contexto en el medio social. Por eso se dice que el escenario de estudio creará el ambiente propicio para obtener información que la propia investigación exija que ya fueron anticipadamente determinadas en el planteamiento del estudio.

El escenario comprende el área del casco urbano de la Ciudad de Yurimaguas en el año 2023. Esto comprende también los nuevos asentamientos humanos y lotizaciones de la periferia de la ciudad (alrededores de la Vía de evitamiento, carretera al puerto COPAM y carretera a San Ramón), lo que ha resultado en un incremento importante de la superficie de esta que actualmente, según el último plano de catastro urbano, asciende a 1167 hectáreas.

Figura 26.- Área de estudio de Yurimaguas.



3.4. Participantes

En la presente investigación se especifica la población, muestra y muestreo con el objetivo de conseguir conclusiones para el estudio, para ello se detalla cada uno de los elementos que se requiere tomar en cuenta para la selección de los participantes. Entonces es el investigador quien tiene la capacidad de determinar específicamente los temas para detallar casos que poseen y que brinde información puntual y exacta, asimismo llegar a analizar e interpretar los datos obtenidos.

Los participantes de estudio que se considera en la presente investigación abarcan 10 vacíos urbanos identificados en la trama urbana de la ciudad de Yurimaguas o cercanas a esta. Esto es sumamente importante ya que la población se define como la totalidad de unidades o entidades en análisis y que tengan características similares. El objetivo es de tener datos de la investigación para examinar y obtener posibles respuestas a la problemática.

Para lo anterior se aplicará un muestreo no probabilístico, técnica que, según menciona Hernández (2021), que es establecido a criterio por el investigador caracterizándose por elegir elementos que tengan particularidades idénticas para así obtener información validada. Es decir, no se realiza el empleo de fórmulas, sino que se basa en el criterio del investigador para la elección de estos elementos de estudio y extraer más y mejores aportes e información que sume a la investigación.

El tipo de muestreo no probabilístico exige del investigador una adecuada selección de la muestra usando su propio juicio subjetivo sobre la población. Este es el método más usado por los investigadores. Esta es una técnica sencilla y efectiva donde las muestras son escogidas por ser fácilmente libres y disponibles para el investigador.

En el presente trabajo de investigación se tomará como participantes a arquitectos especialistas en temas urbanos (o urbanistas) para que nos ayuden a la recolección de datos y tener ideas claras de la problemática para dar con las respuestas de la investigación.

Tabla 3.- Muestreo mediante especialistas.

Muestreo de individuos en consideración		
Categoría	Descripción de la muestra	Cantidad
Trama Urbana	Especialistas en temas urbanos (Arquitectos Urbanistas y/o Urbanistas)	03

Tabla 4.- Muestreo de equipamientos.

Muestreo de equipamientos observables		
Trama	Tipo de equipamiento	Cantidad
Vacíos Urbanos	Vacíos Urbanos	10

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En esta investigación se especifica la técnica e instrumentos de investigación. Saras (2023) menciona que esto es el procedimiento y el medio para conseguir datos e información que servirá para el estudio de investigación, por ello es muy importante que el investigador pueda definirlos y con ello poder adquirir los datos que se requieran que sean importantes dirigidos por los objetivos de la investigación.

Sánchez, Fernández y Díaz (2021) explica que la técnica como el conjunto de procedimientos que el propio investigador implementa relacionando las categorías. Además, son las estrategias para obtener información solicitada, formando nuevos conocimientos, en tanto el procedimiento describe condiciones de elaboración de la técnica. Es decir, el investigador propone normas con el objeto de tener un orden en las etapas de la investigación utilizando instrumentos como: recolección, clasificación, medición y análisis de datos. Nuevamente Saras (2023) menciona que existen muchas formas de obtener información, entre ella se emplea instrumentos de recolección de datos, que recogen y almacenan información importante para la investigación, en otras palabras, es un recurso y medio muy importante en la que se apoya el investigador para acercarse al fenómeno, registrando los datos obtenidos de una forma organizada según su relevancia.

Tabla 5.- Técnicas e instrumentos según categoría.

Correspondencia de las categorías, técnicas e instrumentos		
Categoría	Técnica	Instrumento
Trama Urbana	Entrevista	Guía de entrevista
Vacío Urbano	Observación	Ficha de Observación

En esta investigación se utilizará la técnica de entrevista y la observación, para ello se usará el instrumento de la guía de entrevista que contiene los temas a tratar, de forma parcial, con el informante. Sánchez (2022) menciona que dependerá del investigador seguir de manera estricta las preguntas formuladas o que esta pueda variar según las respuestas del entrevistado. Es decir, la guía de entrevista tiene una primaria importancia para pautar la secuencia de esta, sin dejar de lado la opción que el investigador tiene de formular nuevas preguntas según el contexto.

La ficha de observación es aquella que permite recopilar información de forma sistemática, pues lo estructura y permite un mayor control para procesar los resultados válidos. Es decir, esta guía en forma de documento estructurado que permite analizar y/o procesar que el investigador toma en consideración beneficiando la organización de estos datos que se vayan dando en la investigación. No obstante, estos instrumentos siempre están sujetos a validación, López et ál. (2019) menciona que esta validez se da por juicio de expertos, dándole poder a ellos para determinar si el instrumento mide la categoría en materia. En otras palabras, este es el método que permite dar validación verificando la fiabilidad del instrumento, si llega a ser útil para cumplir con el objetivo de la investigación.

Tabla 6.- Validación de instrumentos

Tabla de validez de expertos e instrumentos		
Instrumento	Fecha de Validación	Validador
Guía de entrevista y ficha de observación		Dra. Arq. Karina Marilyn Contreras Velarde

Para detallar la información más importante en las categorías es muy importante aplicar una ficha técnica, que es un documento tipo modelo en donde se pone la descripción del fenómeno en el que se estabiliza especificaciones técnicas para cumplir con el seguimiento requerido.

Tabla 7.- Instrumento: Ficha de entrevista.

Ficha técnica del instrumento a los Urbanistas o Arquitectos Urbanistas	
FICHA TÉCNICA	
Categoría	Trama Urbana
Técnica	Entrevista semiestructurada
Instrumento	Guía de entrevista
Nombre	Guía de entrevista semiestructurada sobre Trama Urbana
Autor	Mozombite Gonzales, Orick Williamns
Año	2023
Extensión	Consta de 15 ítems
Correspondencia	Los ítems del instrumento son 3 subcategorías: Se distribuyó según la importancia de los indicadores.
Puntuación	-
Duración	30 minutos
Aplicación	Un total de 3 expertos y/o especialistas
Administración	Solo una vez por cada entrevista

Tabla 8.- Instrumento: Ficha de Observación.

Recolección de datos, según la técnica de observación			
Objetivo	Técnica	Instrumento	Resultados
Encontrar las características propias de los vacíos urbanos de Yurimaguas y aledaños.	Observación	Ficha de Observación	Características de los vacíos urbanos

3.6. Procedimientos

Los trabajos de investigación deben fundamentarse en un proceso de fases o pasos a seguir, esto crea una adecuada organización y se muestra la secuencia desde el marco teórico planteado y otros demás temas. Esto es:

- Paso 01: Selección del tema, la idea se dio a partir de buscar respuesta a la problemática de la trama urbana de Yurimaguas en relación con los vacíos urbanos.
- Paso 02: Descripción del acercamiento temático (Introducción), se expone una concisa introducción sobre la investigación tomando en cuenta las categorías de Vacíos y Trama urbanos.
- Paso 03: Planteamiento del Problema, que viene siendo el resultado de la verificación del fin de la investigación y el objetivo general de esta.
- Paso 04: Elaboración de la justificación de la investigación, describiendo el enfoque teórico, social y práctico de la investigación.
- Paso 05: Establecer Objetivos, El objetivo general determina lo que se quiere lograr en el estudio y los objetivos específicos seleccionan los temas que se estudiarán limitando el radio de estudio.
- Paso 06: Elaboración del marco teórico, se hizo específicamente por cada categoría (Vacíos Urbanos y Trama Urbana), luego se definió las subcategorías y los indicadores de estas, todo esto mediante citas que se relacionaban al tema de la investigación.
- Paso 07: Elección del tipo y diseño de investigación, es cuando se determina el enfoque de la investigación especificando los instrumentos y el análisis de los datos obtenidos. Se determinó que la presente investigación tiene un enfoque cualitativo, con diseño fenomenológico y de nivel descriptivo.
- Paso 08: Elección del escenario de estudio, es cuando se establece la población por cada categoría de estudio. Se realiza un muestreo no probabilístico, para lo cual se consiguen muestras eficientes por cada categoría con el objeto de determinar las técnicas e instrumentos que se implementarán.
- Paso 09: Determinación de técnicas e instrumentos, una vez definidas las técnicas de recolección de datos, se crean los instrumentos que tengan en

consideración a las subcategorías e indicadores, esto para que los ítems sean relevantes y específicos con lo que se quiere analizar.

- Paso 10: Elaboración de matriz de categorización, esta debe precisar definiciones conceptuales, las subcategorías, los indicadores, los ítems, fuentes y las técnicas o instrumentos.
- Paso 11: Validación de los instrumentos, una vez elaborados la matriz de categoría y los instrumentos concluidos, se debe buscar la crítica de especialistas o expertos en el tema para que determinen si el o los instrumentos tienen validez, de no ser el caso, se deberá levantar las observaciones dadas hasta lograr esa validez.
- Paso 12: Aplicación de los instrumentos, se lleva a cabo la aplicación de estos instrumentos ya validados en el escenario, adjuntando fotografías, grabación de audio video o algún medio probatorio de esta.
- Paso 13: Registro de los datos, redactar los resultados por cada objetivo de la investigación en Word.
- Paso 14: Interpretación de los resultados, esta interpretación se presenta mediante una discusión de los resultados con los teóricos de cada objetivo.
- Paso 15: Finalizar conclusiones y recomendaciones, esto por cada objetivo del estudio.

3.7. Rigor científico

Con relación al desarrollo de la investigación, la transparencia y la claridad de los conceptos son aspectos cruciales que deben ser considerados para asegurar la aplicación correcta de los procesos y, de esta manera, obtener un análisis preciso y verdadero de los datos recolectados. Este rigor científico es fundamental para garantizar que el trabajo sea de alta calidad, confiable y transferible al contexto del estudio, lo que permitirá al investigador interpretar completamente las experiencias de los participantes de manera congruente y comprensible. En este sentido, se presenta a continuación la matriz de codificación de la categoría para un análisis más detallado.

3.8. Método de Análisis de Datos

Una vez que se recopila la información mediante los instrumentos, es necesario seleccionar y aplicar el método de análisis de datos que se ajuste a los objetivos planteados en la investigación, para ello es importante comenzar por la reorganización de los datos y la clasificación de las categorías para obtener una respuesta a las preguntas formuladas en el estudio. El investigador es responsable de analizar la información utilizando procesos que permitan organizar y visualizar los datos para obtener una mayor interpretación de cada uno de los objetivos.

En este estudio, se utilizaron varios métodos para el análisis de la información adquirida, incluyendo la búsqueda de información para el marco teórico, la formulación de objetivos basados en conceptos claros de las categorías, la elaboración de una matriz de categorías, subcategorías e indicadores basados en los objetivos y conceptos importantes relacionados con el estudio. También se seleccionó la técnica de la entrevista y la observación para obtener conocimientos de las experiencias de los entrevistados, y se utilizaron una guía de entrevista semiestructurada y una ficha de observación como instrumentos para recopilar información relevante proporcionada por los arquitectos y observada por el investigador.

La matriz de consistencia, por otro lado, es un resumen esencial para la investigación que determina los objetivos relacionados con las variables que se convierten en categorías. Además, juega un papel importante en la investigación al implicar las características y propiedades cualitativas de un fenómeno. Representa la realidad actual de manera estructurada vista por el investigador, con objetivos, categorías, subcategorías, indicadores, fuentes, técnicas e instrumentos, y muestra claramente lo que se estudia.

3.9. Aspectos éticos

El presente estudio se enfoca en la ética, que implica la aplicación práctica de los juicios morales. La ética es relevante en la investigación, en las relaciones científicas, la verdad y la justicia, y requiere que el investigador adopte conductas éticas (Ávila, 2002, p. 97). Estas consideraciones éticas se relacionan tanto con el individuo como con la sociedad en su conjunto, y son particularmente importantes

para comprender plenamente los objetivos planteados en la investigación. Por lo tanto, es importante describir los principales aspectos éticos de una investigación cualitativa.

- Valor social o científico: En cuanto al valor social, es necesario plantear una intervención que mejore las condiciones de vida de la comunidad, o que genere conocimiento que abra oportunidades de progreso o brinde soluciones a problemáticas relevantes. De esta manera, la investigación debe estar al servicio del bienestar de la sociedad, contribuyendo a su desarrollo y bienestar.
- Validez científica: la cual se logra a través de la definición de un propósito claro y específico que permita generar conocimientos con fiabilidad. Es necesario aplicar un método de investigación congruente con dicho propósito y apoyarse en un marco teórico debidamente justificado con fuentes documentales relevantes. Asimismo, es importante utilizar un lenguaje coherente y preciso para comunicar de manera efectiva los resultados del estudio.
- Selección equitativa de los sujetos: debe estar basada en razones relacionadas con el problema en estudio. Es importante considerar la inclusión de aquellos que se beneficiarán con los resultados obtenidos, para garantizar una selección justa y ética de los participantes.
- Proporción favorable del riesgo-beneficio: es fundamental considerar tanto las amenazas como las oportunidades que puedan surgir durante la investigación, a fin de minimizar los riesgos y maximizar los beneficios para los participantes y el investigador.
- Condiciones del diálogo auténtico: Es crucial prestar atención a este aspecto debido a que el investigador busca establecer un entorno neutral que facilite la comunicación verbal de manera planificada.
- Evaluación independiente: Implica la revisión y corrección del estudio por parte de expertos en la materia, que no tienen ninguna relación con el mismo. Además, es esencial que se cumplan los requisitos éticos establecidos para garantizar que los sujetos involucrados en el estudio sean tratados de manera ética y responsable.

- Consentimiento informado: es un procedimiento fundamental en cualquier tipo de acción o procedimiento, y se establece a través de una comunicación adecuada entre las partes. Debe ser obtenido de manera previa al inicio de cualquier intervención, y debe contar con un tiempo adecuado para que el sujeto pueda comprender plenamente la información que se le proporciona.
- Respeto a los sujetos inscritos: implica que el investigador debe asegurarse de que los participantes comprendan plenamente los objetivos y procedimientos de la investigación, y deben respetar su derecho a retirarse en cualquier momento sin consecuencias negativas. Además, el investigador debe garantizar la confidencialidad y privacidad de los datos recopilados de los participantes.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

RESULTADOS

Categoría 1: Vacíos Urbanos

Objetivo específico N.º 1: Identificar vacíos urbanos de la ciudad de Yurimaguas.

Para identificar los vacíos urbanos existentes en la ciudad de Yurimaguas se aplicó el instrumento de la Guía de observación de 10 espacios que juntan características para serlo. Estos espacios fueron escogidos por estar dentro de la trama urbana de la ciudad y que no tienen uso actual. Se ha tenido en cuenta los indicadores generados desde las subcategorías.

Primera Subcategoría: Solares Baldíos

Respecto a esta subcategoría, se busca describir las características de los predios que se consideran baldíos. Para ello se usó el siguiente indicador.

Indicador: Características físicas

Con referencia a este indicador, se describe las características físicas propias de un predio baldío.

Segunda Subcategoría: Contexto Urbano

Con respecto a esta subcategoría, se busca examinar el contexto urbano inmediato del vacío urbano. A continuación, se especificará el indicador que comprende esta subcategoría.

Indicador: Características del entorno urbano

En relación con el indicador, se describe las características del contexto urbano del vacío que se estudia o intenta identificar.

Objetivo específico N.º 2: Analizar la importancia de la Normativa del PDU de Yurimaguas para con las zonas de los vacíos urbanos.

Los Vacíos Urbanos identificados deben ser comparados con la normativa del Plan de Desarrollo Urbano y su relación con esta. Se ha tenido en cuentas el siguiente subindicador e indicador respectivo.

Subcategoría: Normativa Urbana

Con respecto a esta subcategoría, se busca analizar la relación entre los vacíos urbanos identificados y la normativa actual local y/o nacional. A continuación, se especificará el indicador que comprende esta subcategoría.

Indicador: Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas

Con referencia a este indicador, el principal documento de reglamentación con el cual comparar los vacíos urbanos es el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad (2015-2025).

PREDIO N.º 01

Ubicado entre las Calles Juan Iberico, Prolongación Daniel A. Carrión y La Triplayera. Zona Norte de Yurimaguas. La suma de los 3 predios es de 27.5 ha. Sólo uno de los predios usa una pequeña parte del terreno (5%) para fines comerciales-recreativas. A parte de ello, el resto del terreno está rodeada de maleza, pasto y árboles. Un 20% del terreno es de naturaleza pantanosa por ser cauce del Atun quebrada. Los predios están rodeados de 2 vías asfaltadas y 01afirmada ya mencionadas anteriormente. Por un lado, encontramos el ya consolidado barrio Aguamiro y por el otro al AA.HH. Los Maderos.

Figura 27.- Predio Vacío 01



El río Paranapura colinda por el norte, teniendo el predio una altura promedio de 8mts (en verano) por sobre esta. Compuesta por 3 grandes predios urbanos vacíos y/o en desuso, cada uno con propietario distinto, pero con tipologías similares y, obviamente, colindantes. Por un lado, colinda con el río Paranapura y su cauce, así como también, con un afluente de esta: la histórica Atun quebrada, que desemboca allí. Cabe mencionar que uno de los predios fue una fábrica de triplay. Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 01 muestra tener características propias de un solar baldío: aunque esté cercado en gran parte de su perímetro, no tiene un uso actual a pesar de ser un predio de 27.5 ha.; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: su ubicación estratégica y cercanía a vías de importancia y de equipamiento urbano (hospital, estadio, colegios, mercado El Vado), su amplia superficie y su colindancia con el río Paranapura.

En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio 01 tiene las siguientes zonificaciones: Comercio vecinal (CV), Otros usos (OU) y Zona de instalaciones recreativas y/o deportivas a nivel distrital (ZRP2). Por lo tanto, si se desea darle un uso del tipo residencial, se tendría que solicitar un cambio de uso.

PREDIO N.º 02

Ubicado en la Av. 15 de agosto con Calle 26 de junio en el AAA.HH La Molina. La suma de los 3 predios es de 1.16 ha. Gran parte del terreno está ocupado por maleza y unos cuantos árboles. De topografía relativamente plana y a un metro y medio, como promedio, de altura por sobre la vía principal de acceso. Los predios tienen 2 calles de acceso, ya mencionadas. Sin duda la vía más importante es la Av. 15 de agosto. El contexto urbano es de una zona bastante consolidada y comercial. Prueba de ello es su cercanía de 1 cuadra al moderno estadio de la ciudad y a 2 cuadras del aeropuerto. El predio de la esquina fue un molino, ahora abandonado. Otro de estos es, actualmente el mal ubicado y de pésima infraestructura, camal municipal.

Figura 28. Predio vacío 02



Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 02 también muestra tener características propias de un solar baldío: aunque esté cercado, en gran parte del terreno no se observa uso de esta y en la otra parte se está haciendo uso como camal municipal, siendo este ya incompatible con su entorno urbano; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: su ubicación estratégica y con una vía de acceso importante como la Av. 15 de Agosto, cercanía de equipamientos urbanos como el hospital, el estadio y colegios, así como su topografía plana.

En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio 02 tiene las siguientes zonificaciones: Comercio zonal (CZ) y Otros usos (OU). Por lo tanto, si se desea darle un uso del tipo residencial, se

tendría que solicitar un cambio de uso.

PREDIO N.º 03

Rodeado por la Av. 15 de agosto, Calle Santa Mónica, Calle las Palmeras y Calle Prolongación Daniel Alcides Carrión en la Urbanización Santa Martha. Tiene menos de 5,000 m². El terreno es de topografía prácticamente plana, aunque de suelo húmedo debido a sus antecedentes. Posee abundante vegetación. Poligonal del terreno con forma rectangular. El terreno ocupa una cuadra entera, rodeada de calles. Está en una zona comercial, frente al mercadillo El Pijuayal y a unas cuadras de la vía de evitamiento. Cerca de algunos centros educativos. Todo el terreno está bastante bien cercado, existiendo solo una vivienda pequeña dentro. Su ubicación es privilegiada por su cercanía a una zona comercial.

Figura 29. Predio vacío 03



Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 03 podría mostrar tener características propias de un

vacío urbano pero está completamente cercado y aunque no se observa uso de esta y está siendo incompatible con su entorno urbano más densamente poblado, tiene aparentemente un uso residencial con una sola vivienda precaria; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tendría varias ventajas como: su ubicación estratégica y con una vía de acceso importante como la Av. 15 de Agosto, cercanía del mercadillo El Pijuayal, así como su topografía plana. En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio 03 tiene las siguientes zonificaciones: Comercio zonal (CZ) y Residencial Densidad Media. Sin embargo, según el análisis inicial, no podría ser un vacío urbano.

PREDIO N.º 04

Rodeado de las calles Vista Alegre, Santa Mónica y Santa Ana en el AA.HH. Buena Vista. Terreno baldío sin cerco perimétrico. De topografía totalmente plana. Sólo tiene un árbol en pie. Poligonal del terreno de forma perfectamente rectangular. El terreno ocupa una cuadra entera, rodeada de calles afirmadas. Está muy cerca de la zona comercial El Pijuayal. La zonificación del lugar es de tipo residencial. El terreno es municipal y no está cercado. Actualmente lo usan como lugar de jugar fútbol o de acopio de tierra. Un 10% está ocupado por el local comunal del lugar.

Figura 30. Predio vacío 04



Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 04 también muestra tener características propias de un vacío urbano puesto que actualmente no se observa un uso definido para tal predio, es más, se observa en estado de abandono, lo que incluye el local comunal que muestra estar descuidado; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: su ubicación estratégica, su cercanía del mercadillo El Pijuayal, así como su topografía plana. En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio 04 tiene las siguientes zonificaciones: Educación y Áreas recreacionales activo y pasivas (ZRP1). Por lo tanto, si se desea darle un uso solo del tipo recreativo, se tendría que solicitar un cambio de uso en la zonificación de educación.

PREDIO N.º 05

Figura 31. Predio vacío 05



Ubicado en la calle Emancipadores con Calle Santa Ana en el AA.HH. Buena Vista.

Terreno baldío de 3.1 ha. con cerco perimétrico semidestruido. De topografía relativamente plana. Posee algo de vegetación. Poligonal del terreno de forma regular. El terreno ocupa gran parte de una cuadra y sólo tiene a la calle Emancipadores como acceso. Está muy cerca de Vía de evitamiento. La zonificación del lugar es de tipo residencial. El terreno es de privados y no tiene cerco perimétrico en buenas condiciones. Actualmente sólo hay una pequeña casita habitado por los cuidadores. Además, el terreno es usado como lugar de jugar fútbol y voleibol. Está a un metro, como promedio, por encima de la calle de acceso.

Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 05 muestra tener características propias de un vacío urbano puesto que actualmente no se observa un uso definido para tal predio y se encuentra en estado de abandono; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: el tamaño del predio, el acceso al atún quebrada, su ubicación en una zona de expansión urbana y su cercanía a la vía de evitamiento. En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio 05 tiene la zonificación de Reglamentación especial 1 (ZRP1). Por lo tanto, si se desea darle otro uso, se tendría que solicitar un cambio de uso necesariamente.

PREDIO N.º 06

Ubicado en la Avenida Libertad s/n, antes de llegar a la Vía de Evitamiento. A 50 mts de la universidad. Terreno agropecuario de 2.8 ha, por debajo del nivel de la calle de acceso, por 2 mts como promedio. Terreno bastante plano. Posee pasto para ganado vacuno y un molino en semi uso. El terreno está en la periferia de una de las vías más importante de Yurimaguas y recientemente asfaltada. No existen muchas viviendas en la zona ni actividad comercial. Está cerca de la UNAA y el Pedagógico. El terreno es de privados y no tiene cerco perimétrico, sólo alambrado. Actualmente sólo hay un pequeño almacén de granos y unos cuantos ganados vacunos que pastan allí mismo. Está por debajo del nivel de la calle La Libertad.

Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 06 muestra tener características propias de un vacío urbano puesto que actualmente no se observa un uso definido para tal predio y se encuentra en estado de semi abandono, sólo siendo usado temporalmente como almacén y de pasto para pocos ganados vacunos ; en cuanto a su contexto urbano,

como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: el tamaño del predio, la Avenida Libertad como vía de acceso siendo esta de mucha importancia en la ciudad, su cercanía a la vía de evitamiento, su ubicación en una zona de expansión urbana y su topografía plana.

Figura 32. Predio vacío 06



En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio 06 tiene la zonificación de Otros Usos (OU).

PREDIO N.º 07

Vía de Evitamiento s/n, cerca de la Av. Las Américas – AA.HH. Abelardo Quiñones. Terreno de 2.04 ha. con topografía relativamente accidentada. Se encuentra con bastante maleza en el frontis de acceso. En una parte del terreno se cuenta con una piscigranja. Posee bastante vegetación. El terreno está en la periferia de la ciudad, en la zona de expansión urbana de Yurimaguas. Existen, alrededor de esta, muchas lotizaciones nuevas y en consolidación. También hay una pequeña zona

de industrias cerca. El terreno parecer ser de una ONG que realiza sus investigaciones agropecuarias, por ende, tiene la piscigranja. Sin embargo, se observa descuidada.

Figura 33. Predio vacío 07



Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 07 también muestra tener características propias de un solar baldío: en gran parte del terreno no se observa uso alguno de esta y en la otra parte existe una piscigranja en estado de abandono, siendo esto incompatible con su entorno urbano; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: su acceso por la Vía de evitamiento, su entorno urbano en expansión y el tamaño del predio. En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio 07 tiene la zonificación de Área de expansión urbana de reserva (AU1), siendo en la actualidad escenario de la expansión urbana inmediata de la ciudad. Por lo tanto, es excelente para zona

residencial.

PREDIO N.º 08

Ubicado en el Jr. Prolongación Angamos cerca del Pueblo Joven 82. Terreno amplio de 8.9 ha. con topografía accidentada. No posee mucha vegetación. Cercado en parte. Tiene una poligonal irregular. El terreno está en una vía alternativa importante de acceso a la ciudad y de expansión urbana. Pegado a ella está el colegio emblemático “Virgen de los Dolores” y el AA.HH. Shanusi, además de una lotización. Colinda con el Pueblo Joven 82, zona urbana antigua de Yurimaguas, pero aún no consolidada. Parte del terreno fue una cantera de tierra y arena en su momento. Adquirió más importancia con la construcción del colegio emblemático, como área inmediata de expansión urbana de la ciudad.

Figura 34. Predio vacío 08



Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 08 también muestra tener características propias de un

solar baldío: no se observa uso alguno de esta y ya es incompatible con su entorno urbano; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: su acceso por una vía que será de mucha importancia (Calle Prolongación Angamos), su entorno urbano en expansión y el tamaño del predio. En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio tiene la zonificación de ZRP 2 (Instalaciones recreativas y/o deportivas a nivel distrital), siendo en la actualidad escenario de la expansión urbana inmediata de la ciudad. Por lo tanto, si se desea darle otro uso, se tendría que solicitar un cambio de uso necesariamente.

PREDIO N.º 09

Ubicado en la Av. Jáuregui Cuadra 08 – Jr. Marañón Cuadra 01, en el Barrio Moises Tong Lee. Terreno de menos de una hectárea con topografía totalmente plana. No posee mucha vegetación. Cercado rústicamente. Tiene una poligonal irregular. El terreno está en una de las avenidas más importantes de Yurimaguas: Av. Jáuregui. Es una zona ya consolidada urbanamente. Está a una cuadra del colegio Ex – 151, del cementerio general, el penal de reos, la comisaría, de algunos institutos privados y del aeropuerto. Zona residencial y medianamente comercial. El terreno pertenece a Corpac actualmente. No tiene uso visible.

Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 09 también muestra tener características propias de un solar baldío: tiene una excelente ubicación céntrica en la ciudad, como propiedad de Corpac sólo se observa una edificación pequeña de una planta que, según se indica, sirve de almacén de combustible (no apropiado para la zona), se observa vegetación en colindancia con la Av. Jáuregui, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: buenos accesos y entorno urbano consolidado.

En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio tiene la zonificación de CZ (Comercio Zonal). Por lo tanto, si se desea darle otro uso, se tendría que solicitar un cambio de uso necesariamente.

Figura 35. Predio vacío 09



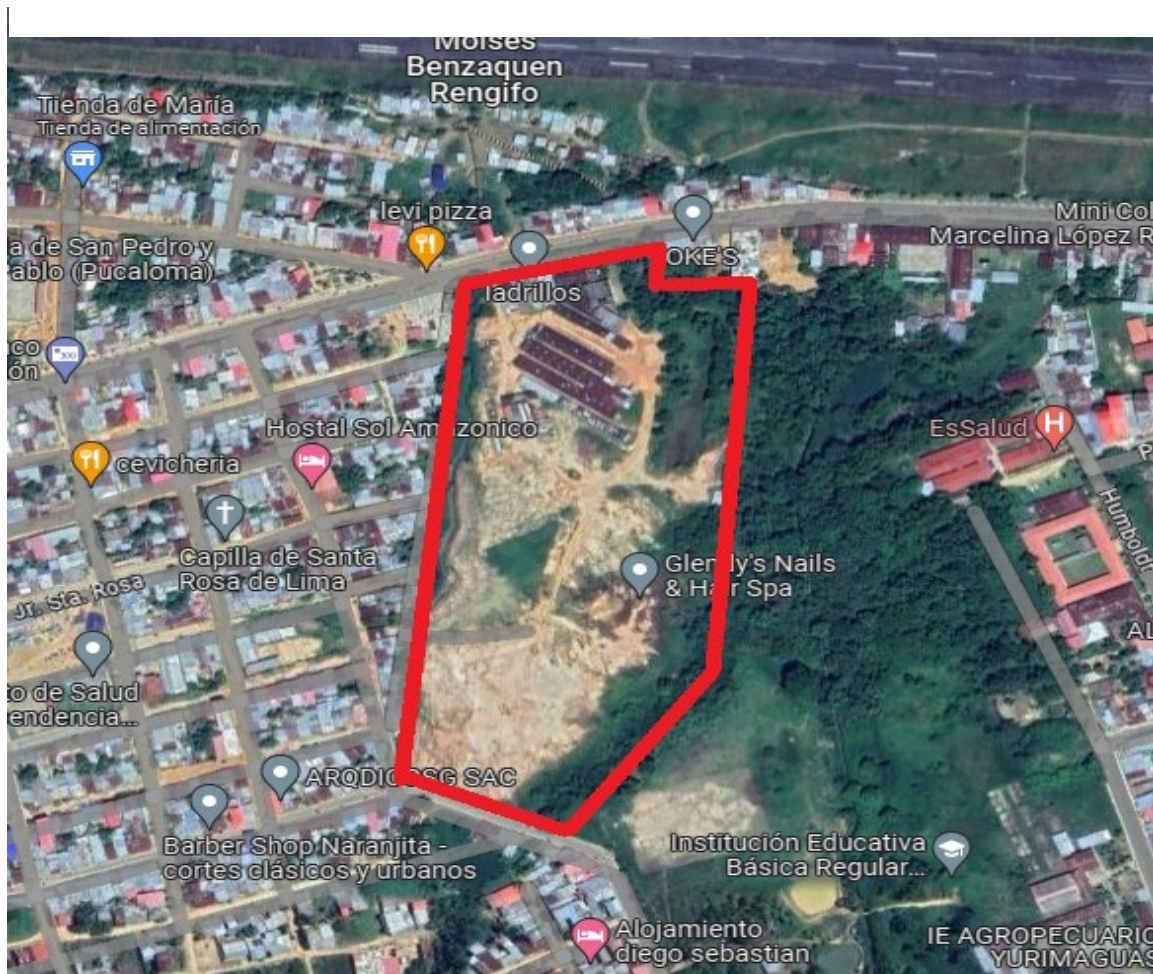
PREDIO N.º 10

Ubicado en la Av. Libertad Cuadra 06, casi frente del aeropuerto y Calle Augusto Freyre cerca al barrio Tiwinza. Terreno de aproximadamente 7.5 ha. con topografía relativamente accidentada. No posee mucha vegetación. Cercado rústicamente. Tiene una poligonal irregular. Está al lado del Atún Quebrada, zona con características inundables en época lluviosa. Actualmente aún sigue siendo utilizado como ladrillera, aunque se va limitando ese uso. El terreno está en una de las avenidas más importantes de Yurimaguas: Av. Libertad.

Está ubicada entre una zona medianamente consolidada y un AA.HH. de los más antiguos de la ciudad: Independencia. Está a una cuadra del colegio Marcelina Rojas y Agropecuario, con el policlínico de Es Salud y la comisaría. Está en una zona predominantemente comercial por un lado y residencial por el otro. El terreno pertenece al ex alcalde de Yurimaguas, Leonardo Inga, en donde aún existe una

ladrillera que poco a poco se está mudando. Es una isla en medio de la ciudad casi consolidada.

Figura 36. Predio vacío 10



Por lo tanto y en armonía con las subcategorías en las que se basó este instrumento de observación, el predio 10 muestra tener características propias de un solar baldío: aunque tiene un uso que de a pocos se está liquidando, además de no ser compatible con el uso de suelo de sus colindancias; en cuanto a su contexto urbano, como potencial vacío urbano tiene varias ventajas como: terreno amplio y céntrico, con buen acceso por la Av. Libertad (con mucho comercio) y vegetación propia del atún quebrada. En cuanto a la normativa urbana, teniendo al Plan de Desarrollo Urbano como indicador, el predio tiene la zonificación de ZRE 1 (Reglamento especial 1). Por lo tanto, si se desea darle otro uso, se tendría que solicitar un cambio de uso necesariamente.

CATEGORÍA 2: ESTRUCTURA URBANA

Objetivo específico N.º 03: Identificar la problemática de la distribución del uso en la estructura urbana actual.

Para identificar la problemática de la distribución del uso de suelo en la estructura urbana de Yurimaguas se aplicó el instrumento de Guía de entrevista, dirigido a 03 especialistas y/o expertos del tema tratado en esta investigación. A continuación, se presentarán los resultados que se han obtenido de los indicadores de cada subcategoría.

Subcategoría: Uso de Suelo

Con respecto a esta subcategoría, se busca analizar el uso de suelo actual de Yurimaguas, mediante la experiencia de los especialistas y/o expertos, quienes conocen la realidad de la ciudad. Para todo esto se elaboró una serie de 06 preguntas en la guía de entrevista que se detallará a través de cada uno de sus 2 indicadores.

Indicador 1: Zonificación

Teniendo como referente a este indicador, se desea resaltar la distribución de la zonificación y su relación en la construcción de la estructura urbana de Yurimaguas, ya sea de forma positiva o negativa. Se consideró 4 ítems en la entrevista por este indicador.

Indicador 2: Suelo Vacante

Con respecto a este indicador se quiere analizar las ventajas y desventajas de los predios vacantes en la distribución del uso de suelo y la conformación de la estructura urbana de Yurimaguas. Se consideró 2 ítems en la entrevista por este indicador.

Guía de entrevista aplicada

Como sabemos, la estructura urbana es la disposición y configuración de los elementos que conforman la ciudad, entre ellas el uso de suelo. ¿De qué maneras, diría Usted, influye en esta la distribución de la zonificación?

La zonificación es un proceso de planificación urbana en el cual se divide el territorio de una ciudad en diferentes zonas o áreas, cada una con un uso específico del suelo, como, por ejemplo, zonas residenciales, comerciales o industriales.

Considero que su influencia en Yurimaguas se define en 4 aspectos: Distribución del tráfico: Por ejemplo, si las zonas residenciales están ubicadas lejos de las zonas comerciales o industriales, es más probable que las personas necesiten conducir largas distancias para llegar a su lugar de trabajo o hacer sus compras. Esto puede generar congestión vehicular en ciertas áreas de la ciudad. Cambios en la densidad poblacional: Los edificios altos en zonas residenciales, generan mayor densidad poblacional en esas áreas, y, por otro lado, si se restringe la construcción en ciertas zonas, es posible que se generen zonas con menor densidad poblacional. Cambios en el valor de la propiedad: Las zonas comerciales o industriales suelen tener un valor de propiedad más alto que las zonas residenciales, lo que puede generar una mayor especulación inmobiliaria y una mayor gentrificación en esas áreas. Uso del espacio público: por ejemplo, la construcción de edificios altos en zonas residenciales es posible que se reduzca el espacio público disponible para los residentes y por el contrario si se restringe la construcción en ciertas zonas, es posible que se generen áreas más amplias y espaciosas para el uso público. (Arq. L.A.Q.G.)

Cada zonificación que se puede plantear en una propuesta urbana como el que tiene el plan de desarrollo urbano para determinar a qué se dedica cada zona (residencial, comercios, industrias), entonces estas van de acuerdo con una densificación y a unos parámetros urbanos que salen de los que están especificados en el reglamento de la zonificación. Entonces el modificar el volumen de la ciudad, sus alturas también influyen en la estructuración urbana. El tema del factor climático y factor vulnerable, el resguardo de las fajas marginales son las de reglamentación especial para luego tener un reglamento específico en cada una de las zonas, sea por vulnerabilidad, sea por un tema ambiental, por el resguardo de los recursos naturales que toda ciudad debe tener en un equilibrio. Esto también determinan influencia en la estructura urbana. Cuando ya le has dado a esa estructura ecológica y una zonificación, esta toma cuerpo y sirve para poder plantear alternativas de desarrollo o proyectos tanto recreativos como como de vivienda social. Po ende hay una relación muy fuerte entre la zonificación y la estructuración urbana. (Arq. J.A.D.CH.)

El uso de suelo es una tendencia que se da en las ciudades de una manera básica y, a través de los planes urbanos, se han ido normando para ver cuáles son los

sectores que tendrán determinado uso de suelo lo que permite organizar mejor la ciudad y que se estén mezclando si no que ayuden a tener una ciudad ordenada, entonces de esa manera influye positivamente cuando hay una fiscalización, una regulación, por ejemplo en el caso que se puedan aprobar algunos proyectos en suelos no permitidos podrían hasta afectar probablemente la salud, el tema de la industria cuando se colocan algunas fábricas en sectores donde no están permitidos pueden afectar la salud, pueden afectar el tránsito, en realidad una serie de problemas que puede causar dentro de la ciudad, entonces el regular una ciudad a través de un uso de suelo por la zonificación va a permitir que la ciudad funcione de una manera adecuada, organizada. (Arq. K.R.M.)

Las ciudades de la Selva Peruana, como es el caso de Yurimaguas, se caracterizan por disponer de amplias áreas de expansión urbana que permiten un desarrollo sostenible, sin embargo, no ha sucedido eso. ¿Cuáles cree que son la problemática de la ciudad para haber obtenido una estructura urbana obsoleta y zonificación desordenada, teniendo tanta oportunidad de planificación óptima en sus áreas colindantes?

Existen varios factores: Falta de planificación urbana adecuada, no solo en Yurimaguas sino también en otras ciudades de la Selva Peruana. Pero para el caso, la razón más importante es que los planes que se hayan realizado no se han implementado adecuadamente. Crecimiento poblacional acelerado: El aumento de la población conlleva a la construcción de viviendas informales y a la falta de infraestructura adecuada para satisfacer las necesidades de la población, es decir que la población se ha posicionado en forma tan rápida que la inversión pública con redes de agua y desagüe no han alcanzado a ejecutarse para abastecer las nuevas demandas, sin embargo, ésta es una problemática a nivel nacional. Limitaciones geográficas de proyección en la planificación: Yurimaguas es circundada por 3 ríos que la rodean y que son sus vías de comunicación con otras ciudades y comunidades, convirtiéndose en los estructurantes naturales de Yurimaguas. Desde siempre la ciudad se ha caracterizado por ser una ciudad portuaria, con una fuerte relación con los ríos, teniendo inclusive la Plaza Principal, Municipio, Catedral y Sede del Gobierno Regional, a pocos metros del Río Huallaga. La ubicación del

aeropuerto tomó las áreas planas más cercanas a los barrios más antiguos sin considerar el crecimiento de la ciudad como se ve actualmente. Por lo tanto, tenemos una ciudad dividida por el aeropuerto o, dicho de otra manera, una ciudad que se formó alrededor del aeropuerto con las distancias que esta configuración determinó, la de una ciudad aparentemente fragmentada. Presencia de actividades económicas informales: La economía informal es muy común en las ciudades de la Selva Peruana y esto puede haber afectado la planificación y el desarrollo urbano. Las actividades informales pueden haber dificultado la zonificación adecuada, ya que pueden haber interferido con los planes de desarrollo urbano, y también pueden haber afectado la calidad de vida de los residentes de la ciudad. En resumen, la falta de una planificación adecuada, el crecimiento poblacional acelerado, las limitaciones geográficas y climáticas y la presencia de actividades económicas informales son algunos de los factores que han contribuido a la falta de una estructura urbana adecuada y zonificación ordenada en Yurimaguas y otras ciudades de la Selva Peruana. (Arq. L.A.Q.G.)

Lo que pasa es que no hay una zonificación desordenada, o sea, lo que está planteado es una zonificación adecuada a lo que se quería en ese momento. Hay que tener en cuenta que geográficamente Yurimaguas está rodeada de mucha zona inundable y de un suelo con baja capacidad portante. Tengo entendido en mi experiencia en Yurimaguas hay un ordenamiento mucho mejor que la de Tarapoto. La actual situación de Yurimaguas no sólo sería culpa o responsabilidad del plan de desarrollo urbano ejecutado o no por la municipalidad. Los actores sociales también son importantes en la construcción de la ciudad, de los colegios profesionales de salud, educación, comercio, los gobiernos. Entonces hay todo un conjunto de actores que deberían solidificar una actuación frente al crecimiento urbano. (Arq. J.A.D.CH.)

Eso tendríamos que evaluar, siempre pienso que a veces están hechos los planes pero no hay quien los fiscalice, no hay quien los regule entonces en ese sentido aparecen las famosas invasiones, la toma de tierras en sectores donde no están permitidos y que a veces la autoridad no actúa frente a esos fenómenos de manera inmediata y en el transcurso del tiempo formalizar porque así de alguna manera lo permite las leyes, entonces esa falta de fiscalización, esa falta de ser un poco más rígido con nuestros planes eso perjudica al mayor desarrollo de la ciudad, por otro

lado la falta de conocimiento de los pobladores, imaginemos que los pobladores muy poco conocen de este tipo de instrumentos entonces se van ya a adquirir un lote de alguna forma y construyen sin pensar en los efectos que pueden causar determinados proyectos que puedan hacer, es una causa básica del desorden es justamente eso de no aprovechar, de no hacer una fiscalización adecuada y el desconocimiento por parte del mismo poblador y en algún momento se debe hacer la socialización porque cuando se realizan los planes y al menos tienes un plano actualizado debe haber una socialización con todos y tener un tiempo de una o dos semanas para que las personas en cualquier momento puedan estar interesados de hacia dónde se conduce la ciudad y evitar este tipo de desaprovechamiento o falta a la normativa por parte de los propietarios. (Arq. K.R.M.)

¿Cómo cree Usted que la falta de planificación urbana en Yurimaguas incidió en la actual problemática de la trama urbana y zonificación?

La falta de planificación urbana en Yurimaguas ha tenido un impacto negativo en la trama urbana y la zonificación de la ciudad. Algunos de los efectos se evidencian en el desorden en la zonificación, con la mezcla de diferentes usos del suelo, como viviendas, comercios e industrias, en áreas que no están adecuadas para su desarrollo. Esto genera conflictos entre los residentes de la ciudad y afecta la calidad de vida de las personas. Es evidente también el Crecimiento informal y sin control, causada por la falta de planificación que contribuye al crecimiento informal y sin control de la ciudad, con la construcción de viviendas y edificios sin cumplir con los estándares de construcción y sin un orden adecuado. Esto afecta la seguridad de las edificaciones y genera riesgos para la población. Otra característica es la Insuficiente infraestructura, generada por la falta de planificación urbana, lo que incluye carreteras, servicios públicos, parques, espacios públicos y otros elementos necesarios para la vida urbana. Esto afecta negativamente la calidad de vida de las personas y la competitividad de la ciudad. En resumen, la falta de planificación urbana en Yurimaguas ha tenido un impacto negativo en la trama urbana y la zonificación de la ciudad, generando una ciudad desordenada, con un crecimiento informal y sin control, y con una infraestructura insuficiente. (Arq. L.A.Q.G.)

Si bien es cierto hay un documento de gestión urbana, pero esta no ha sido implementada, entonces esa falta de implementación y de hacer un seguimiento obviamente genera la informalidad y generala el tráfico de tierras y genera los cambios de uso del suelo, que es de rústico o de rural como se le ha vuelto a llamar ahora a urbano, no por una resolución cuando lo único según la ley que determina que un suelo se convierte de rural a urbano es una habilitación urbana privada o de oficio por la municipalidad. (Arq. J.A.D.CH.)

En términos generales, la falta de planificación influye básicamente en el uso de determinado suelo de manera no organizada o en zonas probablemente inseguras, en zonas donde el suelo no es el adecuado, zonas vulnerables y eso al final repercute en el futuro de las personas que van a vivir allí, en Yurimaguas y en otros sectores que se encuentran viviendas en zonas que han sido rellenos o viviendas que están en las laderas de los ríos muy cerca sobre todo esa acumulación de viviendas que se encuentran en zonas vulnerables y no solo afecta en la parte física, afecta en un futuro porque son espacios que van a estar en peligro más adelante de sufrir algún fenómenos físico o natural. (Arq. K.R.M.)

Yurimaguas, como ciudad, ha crecido de manera esporádica e informal desde hace 15 años, duplicando su población en ese periodo. ¿Cómo se pueden adaptar las normativas de zonificación para atender las necesidades de la ciudad en un contexto de crecimiento poblacional y demanda de uso de suelo?

La nueva Ley de Desarrollo Urbano promulgada en Julio del 2022, brindan nuevas herramientas normativas que el municipio en este caso de la Provincia de Alto Amazonas debe implementar con el apoyo del MVCS, en los siguientes alcances:

Revisión y actualización de la normativa: Es necesario revisar la normativa de zonificación existente en Yurimaguas para identificar si se adecua a las necesidades actuales de la población. Si es necesario, se deben actualizar las normativas para reflejar las demandas y necesidades de la ciudad.

Planificación participativa: La planificación participativa implica involucrar a la población en el proceso de planificación urbana, a través de la participación ciudadana y el diálogo social. Esto puede ayudar a garantizar que las normativas de zonificación se

ajusten a las necesidades de la población y que se reflejen sus intereses y demandas. Zonificación flexible: Se puede considerar la implementación de una zonificación flexible, que permita adaptarse a los cambios en la demanda de uso del suelo en la ciudad. Esto puede permitir una mayor flexibilidad en el desarrollo urbano y puede ayudar a prevenir la expansión informal de la ciudad. Uso mixto del suelo: La implementación de un uso mixto del suelo puede permitir la coexistencia de diferentes actividades y usos del suelo en una misma zona. Esto puede ayudar a aumentar la eficiencia del uso del suelo y a reducir los desplazamientos innecesarios de la población. Monitoreo y seguimiento: Este aspecto es el más importante a llevar a cabo en Yurimaguas, para asegurarse de que las normas están funcionando de manera adecuada y para hacer los ajustes necesarios en caso de que sea necesario. (Arq. L.A.D.CH.)

Creo que ahí deberían manejarse las densidades. Cuando hacíamos ese documento de gestión, realmente en la selva todavía estaba como en unos inicios conformándose y había mucho que aprender, hoy por hoy y rápidamente (son sólo 6 años), me atrevería a decirte que se debería, para poder manejar bien ese documento sobre el tema de expansión urbana, generar islas densificadas con vivienda social en donde los servicios se formalicen. Una ciudad de densidad baja va encareciendo el tema de los servicios. Por ello el tema sería conformar estas centralidades adecuadas para poder cumplir las actividades urbanas. (Arq. J.A.D.CH.)

En este caso hay que priorizar los sectores de expansión, incluso tener algún tipo de normativa si es que existen zonas que se están utilizando vulnerables tener una alternativa de reubicación por eso se considera a veces zona de expansión para que puedan hacer uso de ese suelo sin dificultad sin sufrir más adelante posibles daños, eso se podría hacer en la parte normativa, regular, constantemente capacitar a la población, a los funcionarios, a los fiscalizadores a que se pueda ir regulando y hacer una mejor gobernabilidad del territorio, pienso que no es un tema que solamente compete a las instituciones, a las municipalidades, compete incluso también a profesionales que son los encargados de velar el orden y la salud de la ciudad. (Arq. K.R.M.)

Se define “Suelo Vacante” a los predios de terrenos ubicados en áreas

urbanas que no tienen uso específico, están infrautilizadas o en desuso. ¿Cuál es la importancia del análisis del suelo vacante en la planificación de la estructura y zonificación urbana?

El análisis del suelo vacante es de gran importancia en la planificación de la estructura y zonificación urbana por varias razones: Identificación de oportunidades de desarrollo: El análisis del suelo vacante permite identificar áreas de la ciudad que tienen potencial para ser desarrolladas, ya sea para uso residencial, comercial, industrial o para otros fines. Esto puede ayudar a guiar la planificación urbana y a identificar oportunidades de inversión y desarrollo. Prevención de la expansión urbana descontrolada: La identificación y utilización del suelo vacante puede ayudar a evitar la expansión urbana descontrolada, lo que puede ser perjudicial para el medio ambiente y para la calidad de vida de la población. El uso del suelo vacante puede permitir un uso más eficiente de la tierra existente y reducir la presión para desarrollar áreas naturales o rurales cercanas. Reutilización de espacios subutilizados: El análisis del suelo vacante puede identificar áreas de la ciudad que están subutilizadas o en desuso, lo que permite reutilizar esos espacios para otros fines. Esto puede ser beneficioso para la comunidad al proporcionar más espacio para actividades recreativas, culturales o comerciales. Mejora de la calidad de vida de la población: El análisis del suelo vacante puede ayudar a identificar áreas de la ciudad que necesitan ser mejoradas o rehabilitadas, lo que puede mejorar la calidad de vida de la población y hacer que la ciudad sea más atractiva para vivir y trabajar. En resumen, el análisis del suelo vacante es importante para la planificación de la estructura y zonificación urbana, ya que permite identificar oportunidades de desarrollo, prevenir la expansión urbana descontrolada, reutilizar espacios subutilizados y mejorar la calidad de vida de la población. (Arq. L.A.D.CH.)

Generalmente el suelo vacante cuando no es eriazo, por la climatología, son como algunas remanentes ecológicas o naturales que van quedando. Entonces había que evaluar la importancia de estas y ese es el potencial que pueden tener estas áreas para articularse en un sistema de espacios públicos que pueda tener la ciudad y poder ganar áreas verdes como lo solicita la Organización Mundial de la Salud. Entonces se podría incorporar áreas recreativas, como que también podría replantearse algunas zonas de algunas áreas de zonificación o de urbanización que

no hayan sido intervenidas anteriormente. Son grandes áreas que pueden generar áreas recreativas, áreas culturales, de vivienda social, nudos e intersecciones viales. Puede ayudar a replantear lo mal hecho en el urbanismo que se iba conformando sin planificación. (Arq. L.A.D.CH.)

Lo que se tiene que hacer primero es la formalización de estos suelos y evaluarlos en el sentido de si pertenece a una zona segura para que pueda estos generalmente se emplea para uso público, si le pertenece por ejemplo a la municipalidad que estén debidamente registrados, circulados a nombre de y que se pueda dar algún tipo de uso común como es el caso de plazuelas, alamedas, espacios públicos que también existe y ha existido ya más de buen tiempo el déficit de espacios públicos, el aprovechamiento de estos podría ser trabajar espacios públicos que brinden algún tipo de recreación o algún tipo de uso pero de tipo común, por otro lado no se si lo permite la norma se podría pensar que existe como se ha mencionado a nivel nacional un déficit habitacional, déficit de vivienda que también se puede hacer algún tipo de proyecto social de vivienda justamente para disminuir este déficit no solamente cuantitativo si no cualitativo, se ha visto sobre todo en la selva, en parte de la sierra que existen las viviendas, pero estas viviendas no cuentan con todos los servicios, entonces no estamos brindando una vivienda de calidad o una vivienda digna, entonces estos vacíos pueden ser aprovechados de dos maneras incluso algún equipamiento también que acompaña a la recreación pública. Entonces hay múltiples, hay que simplemente tener prioridades de qué es lo que necesita la ciudad, no. Y hacer como una lista de proyectos que se puedan ir trabajando alguna vez, por ejemplo, se menciona las urbanas que decían que tú puedes regenerar, mejorar un sector pequeño de una ciudad y este a la vez influenciaba todo lo que estaba a su alrededor para hacer de una ciudad mucho más agradable que acoja al peatón, porque la vida en realidad de nosotros un buen tiempo la pasamos dentro de casa, otro fuera y tenemos otro tiempo de recreación y esa recreación debe estar en los espacios públicos donde no necesariamente tengamos que pagar algo o consumir algo como son las entidades privadas, restaurantes que sea algo que no necesariamente tengamos que pagar, no será nuestra casa, pero eso afuera, pero la pasamos bien y nos distraemos que es uno de las requisitos mínimos también para tener salud. (Arq. K.R.M.)

Yurimaguas posee numerosos suelos vacantes a lo largo y ancho de la ciudad que, hasta el momento, no han sido incluidos como una alternativa para la solución de sus problemas urbanos. ¿Cuáles son los principales retos y oportunidades para la reutilización del suelo vacante en la planificación urbana sostenible?

Retos: Complejidad del proceso de planificación: La reutilización del suelo vacante puede requerir un proceso de planificación complejo que involucre a diferentes actores, incluyendo a las autoridades locales, propietarios, desarrolladores y la comunidad. La falta de coordinación entre estos actores puede retrasar o impedir el proceso de reutilización. Financiación: La reutilización del suelo vacante puede requerir una inversión significativa, lo que puede ser un desafío financiero para las autoridades locales y los desarrolladores. Además, puede ser difícil obtener financiamiento si el área no es considerada atractiva para la inversión. Problemas legales y de propiedad: La reutilización del suelo vacante puede enfrentar problemas legales y de propiedad si los terrenos están en disputa o son propiedad de varias personas o entidades. Oportunidades: Reducción de la expansión urbana: La reutilización del suelo vacante puede ayudar a reducir la expansión urbana descontrolada, ya que permite el uso de tierras existentes de manera más eficiente. Mejora de la calidad de vida: La reutilización del suelo vacante puede mejorar la calidad de vida de la población al proporcionar espacios públicos y servicios urbanos mejorados. Desarrollo sostenible: La reutilización del suelo vacante puede contribuir al desarrollo sostenible de la ciudad al fomentar el uso de recursos existentes en lugar de desarrollar nuevas áreas naturales o rurales. Aumento de la inversión: La reutilización del suelo vacante puede atraer inversión y desarrollo a áreas de la ciudad que antes no eran consideradas atractivas. (Arq. L.A.Q.G.)

Las principales oportunidades creo son: poder cumplir con la falta de vivienda, paliar los indicadores negativos de espacios recreativos y de repente replantear nuevas densidades a través de la construcción residencial de vivienda. Entonces la municipalidad debe de buscar espacios de remanencia naturales que no le pertenece a nadie por un justiprecio para comprar ir adquiriendo estos vacíos urbanos para poder hacer este replanteo de urbanismo que tiene que ver con vías, con áreas residenciales, con grandes áreas comerciales o grandes áreas

recreativas. (Arq. J.A.D.CH.)

Las oportunidades o beneficios definitivamente están ligados a lograr una cohesión entre todos los habitantes de la ciudad, en que haya también una adecuada movilidad y si es posible, sostenible también si lo permiten las características topográficas, y sobre todo oportunidades de la ciudad que sea una ciudad también visitada por otras personas y que puedan percibir a una ciudad realmente organizada, con espacios públicos con áreas verdes, pues que también puedan economizar en todos sus procesos para que sea una ciudad sostenible, que se aplique un poco el tema de urbanismo sostenible. Hay muchas prácticas relacionadas con la sostenibilidad, por ejemplo, una práctica que a veces, aparentemente no tiene un soporte físico, pero es una buena práctica que han desarrollado en otras ciudades, por ejemplo, el hecho del reciclaje debe ser una práctica que se debe dar en toda la ciudad, ¿por qué? Porque eso va a permitir tener un cambio de hábito de vida, responsable con nuestro planeta, por así decirlo y a la vez también contribuir un poco a este concepto que se llama economía circular, entonces la oportunidad que pienso que daría aprovechar estos espacios en primer lugar, dotar de un buen ambiente para la vida dentro de la ciudad, segundo, aprovechar las necesidades actuales que tienen los habitantes, en este caso de Yurimaguas para dotar de espacios construidos para el caso de hacer una edificación habitacional, que cumpla también con ciertos criterios de sostenibilidad, para que no se vuelva a repetir la historia en el tiempo y justamente estos conceptos de sostenibilidad todavía no son muy usados, pero son las oportunidades para hacerlos que todavía no se han sido del todo estructuradas, como comentabas, existen esos vacíos y hay que aprovechar, entonces por mi parte sería eso de espacios públicos, una movilidad sostenible y equipamientos si pueden complementar con algunas funciones para los jóvenes, por ejemplo, no hay que descuidar al niño y al joven, los niños de la ciudad son niños que van aprendiendo constantemente de lo que ven y si nosotros le podemos brindar las condiciones mínimas, saludable de tener espacios libres abiertos, puedan recrearse, jugar, estamos haciendo niños para un futuro más más sabidos y amantes de la vida y amantes de generar cosas positivas para sus propia ciudad. Entonces tener esas condiciones básicas y yo creo que ayudaría mucho y eso que no estamos hablando de tener un buen hospital, buenas postas, que eso sería complementar si eso se

da va a coadyuvar a tener una vida mucho más digno. (Arq. K.R.M.)

Objetivo específico N.º 04: Identificar la problemática de la vialidad en la estructura urbana actual.

Para poder identificar la actual problemática de la vialidad en la estructura urbana de Yurimaguas se aplicó el instrumento de Guía de entrevista, dirigido a 03 especialistas y/o expertos del tema tratado en esta investigación. A continuación, se presentarán los resultados que se han obtenido de los indicadores de cada subcategoría.

Subcategoría: Conectividad Vial

Con respecto a esta subcategoría, se busca analizar la situación actual de la conectividad vial de la ciudad de Yurimaguas. Para todo esto se elaboró una serie de 05 preguntas en la guía de entrevista que se detallará a través de cada uno de sus 2 indicadores.

Indicador 1: Red de Calles

Teniendo como referente a este indicador, se desea analizar la real situación de la red de calles de Yurimaguas y su relación con la estructura urbana de esta. Se consideró 4 ítems en la entrevista por este indicador.

Indicador 2: Congestión Vial

Con respecto a este indicador se quiere analizar los factores que contribuyen a la congestión vial en Yurimaguas. Se consideró 1 ítem en la entrevista por este indicador.

Guía de entrevista aplicada

Entendemos a la red de calles como la totalidad de vías que conforman la distribución básica de la ciudad ¿Cómo evalúa la calidad de la Red de Calles en Yurimaguas? ¿Qué problemas y deficiencias podría identificar?

Ante la ausencia de planeamiento urbano por su deficiente implementación, sumado al rápido crecimiento en las últimas décadas, sin que haya existido una adecuada planificación urbana, repercute en red de calles y una falta de conexión adecuada entre los diferentes sectores de la ciudad evidenciando: Calles sin pavimentar dificultando la movilidad durante la temporada de lluvias y generar polvo

en la temporada seca, afectando la salud de la población. Falta de señalización y mantenimiento dificultando la movilidad y aumento del riesgo de accidentes de tránsito en la ciudad. Excesivo tráfico de vehículos lo que puede generar congestión y afectar la calidad de vida de la población. Falta de alternativas de transporte ya que, en Yurimaguas, la mayoría de la población se desplaza en vehículos particulares, ya que no existen alternativas de transporte público adecuadas, lo que genera una mayor congestión en la red de calles. (Arq. L.A.Q.G.) Las secciones viales no son continuas, sobre todo en el ingreso principal de la ciudad como es la Av. Sifuentes. Te pierdes en la malla urbana, no sabes cuál es la jerárquica para poder seguir circulando. Entonces hace falta anillos viales que puedan facilitarnos el discurrir. El aeropuerto también acorta la conectividad vial hay que darle la vuelta al aeropuerto para cruzar de un lado a otro. (Arq. J.A.D.CH.) En tema de vías y alguna oportunidad que estuve también en Yurimaguas y no solamente se ve en Yurimaguas sino en otras ciudades, es el aspecto físico es decir, el mantenimiento, aspecto físico de las vías, el mantenimiento que se debe dar a estos constantemente, a veces estamos acostumbrados cuando es una ciudad pequeña y tú tienes una ruta ya conocida y te encuentras con una zona que está afectada y ya sabes que tienes que doblar a la derecha para no pasar por ese bache, y así está pasando una semana, tres, entonces no hay esa cultura para decir de los gobernantes de tener en buen estado las condiciones físicas de las vías, entonces eso es primordial, en otros distritos de Perú, si se toman en cuenta eso se ve algo que ya está fallando, algún bache, algo que se arregla de manera inmediata. Por otro lado, debe haber un ordenamiento también de transporte público y que este transporte público también tenga un adecuado servicio. Yo me acuerdo cuando en Lima se tenía en algún momento algunas combis pequeñas, uno iba bien ajustado en pésimas condiciones, hasta que llegó un momento en que empezaron a salir las normas de que los vehículos deberían tener no más de tres, cuatro o cinco años de uso por el servicio que nos da, igualito los buses, entonces tener definidas las líneas principales. ¿Por qué? Porque a lo largo el mototaxi si tú quieres ir a varios lugares ese día vas a terminar gastando bastante porque un pasaje ¿cuánto te cobran? Al menos acá en Tarapoto de ir a un extremo a extremo de S/6 o S/5 soles, pero si tú tomarías un bus de una parada a otra te puede costar S/ 1.20 S/1.50 y otro bus igual y terminas ahorrando, entonces por eso es que

también en las ciudades de la selva se dice que el motokar y la gente tiene su propia movilidad porque de alguna manera ahorra también, pero no nos vamos a saturar tampoco de tantas motos, de tanto carro, entonces tenemos que también tener un sistema vial que nos ayude y acostumbrarnos a que nos lleven, pues de un paradero a otro y caminar tres o cuatro cuadras, por otro lado, también, como decía hace un momento, si las características topográficas lo permiten hacer un sistema, por ejemplo de ciclovías que en otras ciudades si ha funcionado, tener paraderos que se puedan prestar de esas bicicletas o se pueden alquilar sin la necesidad de ir de un lado a otro, ahora los horarios a utilizar eso lo pueden ir eligiendo, entonces son esas cosas que hay que tomar en cuenta, un buen sistema vial, las características físicas en buen estado, una buena propuesta de transporte público de rutas definidas, tener un buen estado y la movilidad sostenible, que puede ser una alternativa, el uso de la bicicleta para ciertos sectores, de repente en el centro, ir de un punto turístico a otro, sin la necesidad de ella, de repente en esas zonas no va a entrar directamente el motokar, no entraría de repente un bus de grandes dimensiones, porque lo que se pretende ahora es un poco recorrer la ciudad a pie, ¿no? pero recorrer la ciudad a pie también involucra que estas calles, de alguna manera siempre permanezcan de alguna manera en sombra, porque en Yurimaguas o Tarapoto y ciudades de la selva en la tarde se vuelven calurosas extremadamente. (Arq. K.R.M.)

Teniendo presente la problemática de la red de calles de Yurimaguas ¿Cuáles son las consecuencias de tener esta red deficiente en la ciudad?

Bueno son fáciles de numerar: Dificultades en la movilidad. Mayor riesgo de accidentes de tránsito. Mayor exposición a enfermedades por la falta de infraestructura adecuada para el drenaje de aguas pluviales puede generar inundaciones y aumentar el riesgo de enfermedades transmitidas por el agua como el dengue. Impacto en la calidad de vida de la población, generando estrés y malestar entre los habitantes de la ciudad. Limitaciones para el desarrollo económico: Una red de calles deficiente limita el desarrollo económico de la ciudad, ya que dificulta el acceso de los ciudadanos a los mercados y a las oportunidades de negocio. (Arq. L.A.Q.G.)

Encarecimiento de la movilidad, y la pérdida de tiempo afectan la economía. También está el tema del paisajismo, es importante que en el ordenamiento de las ciudades se tenga en cuenta la arborización y esto influye mucho con el factor climático. Si se tiene una buena vialidad peatonal confortable tiene que haber árboles en el circuito peatonal. (Arq. J.A.D.CH.)

Bueno, las consecuencias es que en primer lugar no puedas recorrer la ciudad de manera sencilla, más económica, segundo puede haber tráfico vehicular en algunas zonas, si no la tienes organizadas, tercero es que pueda suceder accidentes también, no, eso es lo más lamentable, porque uno puede esperar, pero tener accidentes por no tener una, una red bastante organizada, un sistema de transporte organizado, entonces esos son los problemas más primordiales y por otro lado preparar también algunas vías que no solamente tengan uso vehicular, sino también uso peatonal que nos ayude un poco a buscar espacios de socialización o espacios para pasar un sábado o domingo con la familia caminando bajo sombra, siempre digo bajo sombra porque no es igual, pues uno puede caminar en la costa de repente dos, tres de la tarde y el sol no va a ser tanto como lo que sería en Yurimaguas. Entonces esas serían las consecuencias de no tener una adecuada red vial. (Arq. K.R.M)

¿Qué haría Usted para mejorar la conectividad vial, mediante las redes de calles, en la ciudad de Yurimaguas a corto, mediano y largo plazo?

Corto plazo: Identificar y priorizar las vías más transitadas y en peores condiciones para su mantenimiento y reparación inmediata. Señalizar y pintar las calles para facilitar la circulación y seguridad de los conductores y peatones. Promover campañas de concientización sobre la importancia de mantener limpias y en buen estado las calles de la ciudad. Mediano plazo: Realizar estudios de tráfico y movilidad para identificar los puntos críticos de la ciudad y determinar las mejores soluciones para mejorar la conectividad vial. Ampliar y mejorar las vías principales de la ciudad, así como crear nuevas conexiones viales para descongestionar las vías más transitadas. Implementar un sistema de transporte público eficiente y sostenible para reducir la cantidad de vehículos particulares en las calles. Largo

plazo: Planificar el crecimiento urbano y la expansión de la ciudad de manera sostenible, garantizando la inclusión de una red vial adecuada. Fomentar la inversión privada en infraestructura vial para el desarrollo de nuevos proyectos que mejoren la conectividad de la ciudad. Implementar políticas y medidas para fomentar el uso de medios de transporte alternativos, como bicicletas y caminar, para reducir el uso de vehículos particulares y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. (Arq. L.A.Q.G.)

La verdad no me gustaría intervenir en ensanchar calles, pero si de repente generar anillos viales resulta muy importante que nos permitan trasladarnos de un lado a otro de la ciudad. Y otra cosa es el malecón que se puede trabajarse a orillas del río con una circulación a través de un de un circuito de malecón que sea recreativo, pero también de traslado de un lado a otro. (Arq. J.A.D.CH.)

En primer lugar, tendría que hacer un plan, un plan específico sobre movilidad después, identificar hacer un diagnóstico de del Estado situacional de las vías, la orientación, el sentido de las vías. Y conocer un poco del parque automotor, de cuantas unidades estamos hablando, como evaluar la posibilidad de frenar un poco el uso de reemplazar un poco el uso de mototaxi por una unidad que albergue mayor cantidad de sillas, porque la mototaxi solamente, es casi como algo privado, sólo tomas tú o dos personas más, pero en cambio un bus en un espacio más reducido te puede llevar de un lugar a otro, entonces ver la posibilidad de pensar en tener unas líneas, mejor dicho, cómo llevar, cómo trasladar a los habitantes de un extremo a otro, de manera puntual que permita disminuir el uso de los motokares y otras unidades y por otro lado, también evaluaría la posibilidad de si tengo extensiones de terreno de gran envergadura utilizarlo para ciclovías, pero ciclovías que puedan conectar, no ciclovías que solamente estén aisladas, que tenga un verdadero uso, lamentablemente en Tarapoto no, por muchas características no se ha dado, no ha tenido un efecto positivo, pero ha sido un inicio para conocer nuestra realidad. Entonces si se tratara de hacer este sistema de ciclovías en Yurimaguas, tener las condiciones mínimas, no de que yo pueda llevar a hacer como una ruta donde empiezo recorre la ciudad, me llevan a los puntos centrales que puede ser de repente la plaza, tal vez un parque específico y bordear zonas de comercio, entonces y regresar al mismo punto, entonces tenga la utilidad que necesito. Por otro lado, también podría tener si los espacios son más grandes espacios como

parques qué pueda hacer esta práctica de utilizar las bicicletas como deporte, entonces yo llego, puedo llegar en moto sí es un espacio grande, vamos a pensar como en el caso del espacio del aeropuerto, es un espacio bastante grande, se puede aprovechar para ellos también. (Arq. K.R.M.)

La congestión vial es un mal que padecen muchas ciudades. Yurimaguas no es ajeno a ello. ¿Cuáles cree que son los principales factores que contribuyen a la congestión vial en el centro de la ciudad?

Después de haber definido la principal causa al crecimiento urbano desordenado y la falta de infraestructura adecuada para la movilidad. También podemos agregar que la presencia de grandes áreas de terrenos privados y públicos (como el aeropuerto), generan junto al crecimiento urbano, vías que se acomodan “como se pueda”, generando por ejemplo Calles Estrechas y no permiten una circulación fluida de vehículos, lo que dificulta el tránsito y aumenta la congestión. Otro factor es el Incremento del parque automotor, principalmente de motos y motokar, como resultado del crecimiento urbano y el aumento de la población, contribuye a la congestión vial en el centro de la ciudad, una característica de la poca planificación es ver que muchas calles son de doble sentido. (Arq. L.A.Q.G.)

La falta de un circuito personalizable, la falta de un cinturón y sus secciones viales que no ayudan y confunden. Además, el aeropuerto es clave, realizar una intervención de repente para viviendas. En una segunda sección, un tema cultural y en una tercera sección más pegada al centro algo recreativo o de parque, como un pulmón. (Arq. J.A.D.CH.)

Definitivamente no sé si en Yurimaguas el motokar puede pasar por la plaza, no lo sé. ¿Creo que sí?, entonces para mí eso podría generar congestión, sobre todo, pero también podría ser el no funcionamiento de los semáforos, la ubicación no adecuada en los semáforos, por otro lado, es que no tengan alternativas otras alternativas de transitar de llegar al destino sin necesidad de pasar por el centro, entonces eso podría ser también una causa que podría estar ocurriendo, yo iría un poco eso, ¿no? Y bueno, también trabajar el tema de educación vial con las mismas personas, como digo, no todos a veces uno en condiciones puede dejarlo todo ok, pero el manejo, la educación, ese es otro punto que hay que trabajar también. (Arq. K.R.M.)

¿Qué medidas propondría Usted para reducir la congestión vial en la ciudad en el corto, mediano y largo plazo?

Corto plazo: Se podría mejorar la regulación del tráfico en la ciudad, por ejemplo, a través de la instalación de semáforos en los cruces más críticos o la contratación de agentes de tránsito para dirigir el flujo vehicular. Mediano plazo: Se podría realizar una reorganización de la red vial de la ciudad, identificando las calles más utilizadas y las que presentan mayor congestión, para implementar medidas de ampliación, mejoramiento o construcción de nuevas vías. Largo plazo: Se podría trabajar en la implementación de políticas de desarrollo urbano que promuevan la descentralización y descongestión de la ciudad. Esto podría incluir la creación de nuevas zonas urbanas fuera del centro de la ciudad, la promoción del desarrollo económico en zonas periféricas y la mejora en la conectividad interurbana para reducir el tráfico de larga distancia en la ciudad. Es importante destacar que estas medidas deben ser parte de un plan integral de movilidad urbana que contemple las necesidades y particularidades de la ciudad de Yurimaguas. Además, es fundamental contar con la participación de la comunidad y el compromiso de las autoridades locales para llevarlas a cabo de manera efectiva. Analizar también si se pudieran implementar medios de transporte público y qué modelo se adapta mejor, más aún porque las personas están acostumbradas de llegar con sus vehículos (motos y motocars) desde la puerta de salida hasta la de llegada. Considerar el uso de medios de transporte alternativos, como la bicicleta o el transporte a pie, mediante la construcción de ciclovías o la mejora de las aceras, es una alternativa que requiere un mayor análisis como por ejemplo las altas temperaturas, lluvias constantes, topografía, harían difícil ésta implementación, sin embargo sería bueno comenzar promoviendo el uso de ciclovías y caminos peatonales con fines recreativos, turísticos, integrando riveras, zonas escolares, culturales o a los alrededores del centro histórico, el cual es muy rico en arquitectura. (Arq. L.A.Q.G.)

Mejorar la peatonalización a través del manejo de jardineras y bermas centrales que ayude a poder mantener una un tránsito peatonal adecuado. La señalización también es un tema urbano con la generación de algunos circuitos de tránsito rápido. (Arq. J.A.D.CH.)

Bueno, las medidas, por ejemplo, si yo podría en la zona de expansión no diseñar a largo plazo, pero si podría a diseñar la zona de expansión con vías con anchos mayores que incluyen estacionamiento a ambos lados, bermas centrales, jardinería que puedas colocar de repente árboles para bajar la temperatura en la misma ciudad, eso podría hacerlo en las zonas de expansión y cuando utilice los documentos reglamentarios, exigir que las vías tengan determinados años sobre todo las que van a conectar a la ciudad, alrededor, entonces eso sería algo que podría considerarse para no pasar lo que estamos pasando ahorita con el centro, de ahora en adelante las vías deberían tener, pues estos a largo plazo. Por otro lado, a corto plazo podría reubicar algunas redes. Quizás redistribuir algunas vías, las que están más congestionadas, para otras alternativas de recorrer la ciudad, pero utilizando otras vías, segundo tal vez podría prohibir los estacionamientos que saturan mucho el centro y dar una solución en algún vacío que sea público, hacer un estacionamiento, lo más rápido podría ser un establecimiento a un nivel, que sería, lo primero que hiciera ¿no?, pero después posteriormente, si las condiciones del terreno lo permiten, las medidas, trabajar estacionamientos en uno, dos o tres niveles para de esa manera, mejorar, dejar libre la ciudad peatonalizar incluso algunas zonas no a ensanchar las veredas para lograr tener de repente algunos árboles que puedan generar sombras mientras yo camine por ellos, entonces eso podría ayudar bastante en el centro y todo lo que está alrededor en expansión ya verlo así como se hacían antes las utopías urbanas, la Ciudad Jardín donde tenía área verde, vía rodeada de área verde en el centro, costados, si eso fuera posible, sería ideal, no sé cómo hay ciudades que se han creado así como Brasilia, Brasilia, ha sido creado desde cero, una ciudad, y de ahí han ido a vivir. En cambio, nosotros tenemos ciudades que han sido por años antiguas y nos hemos tenido que acondicionar, entonces todo lo que es expansión, pero eso es a largo plazo porque en primer lugar deberías tener financiamiento y, cómo logramos financiamiento eso creo que los que han estado solamente en las pueden darnos una respuesta. Lamentablemente algunas cosas, la mayoría de cosas, si uno quisiera hacer, como yo, por ejemplo, diría si mi ciudad es consolidada de Yurimaguas es un cuadrado, todo lo que está alrededor de quiero hacer vía de expansión, pero una vía modelo, árboles, veredas anchas, jardines, estacionamientos, bolsas de estacionamiento, así como cuando uno va a un conjunto habitacional y tiene una bolsa de

estacionamiento para que deje su carro y se va a su vivienda no igualito, pero para hacer eso no tenemos, primero no tenemos financiamiento de hacer estas vías y después se van habilitando los costados, entonces hay que esperar que la habilitador lo haga y lamentablemente a veces estas vías va a seguir siendo las mismas que continúan de centro, entonces yo hiciera eso si tuviera financiamiento, prolongaría mis vías, haría vías totalmente diferentes seguidas bajo un plan de organización de transporte y dejaría todo la estación para que puedan habilitar a hacer lo demás. Si eso fuera posible, lo hiciera. (Arq. K.R.M.)

Objetivo específico N.º 05: Identificar la problemática de la densidad poblacional en la estructura urbana actual.

Para poder identificar la problemática de la densidad poblacional en la estructura urbana de Yurimaguas se aplicó el instrumento de Guía de entrevista, dirigido a 03 especialistas y/o expertos del tema tratado en esta investigación. A continuación, se presentarán los resultados que se han obtenido de los indicadores de cada subcategoría.

Subcategoría: Dispersión Urbana

Con respecto a esta subcategoría, se busca analizar el problema de la dispersión urbana en Yurimaguas. Para todo esto se elaboró una serie de 07 preguntas en la guía de entrevista que se detallará a través de cada uno de sus 2 indicadores.

Indicador 1: Densidad Poblacional

Teniendo como referente a este indicador, se desea conocer las ventajas y desventajas de la densidad poblacional baja y su relación con la dispersión urbana. Se consideró 4 ítems en la entrevista por este indicador.

Indicador 2: Fragmentación Urbana

Con respecto a este indicador se desea averiguar qué tan fragmentada es Yurimaguas como ciudad. Se consideró 3 ítems en la entrevista por este indicador.

Guía de entrevista aplicada

La densidad poblacional es un indicador muy importante en muchos campos de investigación. Sabemos que Yurimaguas tiene una densidad de población bastante baja. ¿Cuáles son los beneficios y desventajas de una baja densidad

poblacional para la ciudad?

Una baja densidad poblacional puede tener algunas ventajas y desventajas para una ciudad como Yurimaguas. Algunas posibles ventajas son: Menor presión sobre los recursos y servicios públicos: Con una menor cantidad de habitantes, los recursos y servicios públicos como agua, electricidad, transporte, educación y salud, pueden ser más accesibles y menos costosos para la población. Menos congestión y estrés: Con menos personas en la ciudad, hay menos tráfico y menos ruido, lo que puede contribuir a una mayor tranquilidad y calidad de vida de la población. Mayor espacio disponible: Una baja densidad poblacional puede permitir una mayor disponibilidad de espacios verdes y de recreación, y una mejor calidad ambiental. Sin embargo, también hay algunas desventajas potenciales: Menor dinamismo económico: Una baja densidad poblacional puede limitar el potencial de desarrollo económico, ya que puede haber menos oportunidades de negocio y menos demanda de servicios y productos. Menos diversidad cultural: Con menos personas, puede haber menos diversidad cultural y social, lo que puede limitar la experiencia y la riqueza de la ciudad. Menor eficiencia en el uso de recursos: Con menos personas, la infraestructura y los recursos pueden estar subutilizados, lo que puede generar mayores costos per cápita y menor eficiencia en el uso de los recursos. (Arq. L.A.Q.G.)

El tener una densidad poblacional baja produce problemas con el encarecimiento de los servicios básicos y del transporte, así como en la pérdida de tiempo. Si hablamos de ventajas, podemos mencionar mayor área para las viviendas y menor costo del m². (Arq. J.A.D.CH.)

Bueno, los beneficios de tener una baja densidad poblacional es porque nos está indicando que todavía tenemos territorio, para poder hacer cosas, y aprovechar eso para usos públicos, eso es el gran beneficio, yo lo encuentro más beneficios que desventajas, entonces el tener territorio disponible creo que lo que se tiene que hacer es tener un buen financiamiento, tener unas buenas propuestas, pero que partan de un gran plan general, hasta podría ser de mi parte un plan generoso plan convencional, como te decía hace un momento, de qué es lo que yo quisiera lograr en las afueras de Yurimaguas y dentro también sí estamos hablando que dentro del de lo ya consolidado existen espacios que no están trabajados también ese es

otro plan que hacer con estos espacios hay que titularlos hay que tener todas la topografía y hay que pensar, pero es un pensamiento paralelo. ¿Es verdad que voy a hacer ahí y qué voy a hacer afuera de lo que falta? pero falta consolidar, entonces para mí es un gran beneficio, todavía no se ha saturado de la ciudad, pues se pueden aplicar proyectos pequeños medianos en estos vacíos que quedan y el gran problema que yo siempre encuentro creo que sería el tema de financiamiento. Nosotros podemos hacer, queremos hacer muchas cosas, pero el financiamiento no nos da entonces, pero lo que sí partiríamos tal vez es con lo que ya tenemos en el centro, dónde nos podemos distribuir donde es fácil acceder, y ahí trabajar luego una desventaja quizás sea que, si no tenemos eso la desventaja de ello que bueno, no está tan ligado con la baja densidad, pero la desventaja es el tema presupuestal, ¿no? siempre. Ahora otra cosa importante, a veces nosotros decimos un plan lo vamos a hacer en un año, entonces en algunos planes, pero en ciudades más avanzadas, por ejemplo, en Alemania, cuando tuve la oportunidad de conversar con una colega, me decían que ellos se demoran bastante tiempo en planificar. No es una cosa que yo me siento, y ya tengo que entregar, ellos le encuentran hasta el mínimo detalle para planificar todo lo que tenga que ver con ciudades, con todo lo que va a generar cambios en un lugar, entonces no tenemos que tener miedo a que si tenemos que planificar nos demoramos un poco, pero la idea es que se analice de diferentes aristas los posibles efectos que puedan tener la planificación, vuelvo a decir, o sea, se han planificado cosas, lo que ha pasado nuevamente con algunas ciclovías que no han tenido éxito, ya aquí está el dinero había dinero van a hacer esto, esta es la característica, no pasó nada cuánto perdimos más de un millón de soles que pudimos haber hecho con ese millón de soles, muchas cosas. Entonces no hay que tener temor de demorarnos en planificar para poder proponer cosas que sabemos que a la larga van a ser este beneficio para todos. Lo encuentro más una oportunidad, que deben dar la oportunidad de que tenemos suelo disponible para tener una lista de cosas posibles que hacer, y generar una dinámica en cada sector no centrarnos solamente en un pequeño espacio, si no digamos sí Yurimaguas es un cuadrado tendré que trabajar en las cuatro aristas por decir así no, entonces no voy a trabajar solo en una y ahí mejorar, no, puedo trabajar paralelamente las cuatro entonces si hacemos que la ciudad diga ha aquí hay un punto focal que llama la atención, está muy bonito, vamos a visitarlo, entonces ya

la gente empieza a desplazarse y empieza a conocer más su ciudad y la ciudad de por sí se vuelve más atractiva. (Arq. K.R.M.)

¿Qué impacto tiene la dispersión urbana en la densidad poblacional en la ciudad de Yurimaguas?

La dispersión urbana en Yurimaguas tiene un impacto negativo en la densidad poblacional de la ciudad. Cuando la ciudad se expande de manera dispersa, los asentamientos se encuentran más alejados entre sí, lo que hace que la densidad poblacional disminuya en comparación con una ciudad más compacta. Esto puede tener un efecto negativo en la eficiencia del transporte y la prestación de servicios públicos, ya que se requiere más infraestructura para cubrir una superficie mayor. Además, la dispersión urbana también puede aumentar los costos de la construcción de infraestructura, como carreteras y servicios públicos, al necesitar más recursos y materiales para cubrir una mayor área. Pero considero que para resolver el problema de las vías que enfocamos en la subcategoría anterior, se pueden plantear áreas urbanas estratégicas, aprovechando las vías e infraestructuras existentes para replantear aquellas que no fueron planificadas y contribuyen al desorden de la ciudad. (Arq. L.A.Q.G.)

De repente la generación de barrios urbano-marginales que no tienen saneamiento y el tema de la vulnerabilidad, inclusión, impacto, súper negativos que no están atendándose en este tema de dispersión y de crecimiento desordenado. (Arq. J.A.D.CH.)

Bueno el impacto después que haya espacios, hay espacios, por ejemplo, las distancias, no, eso podría ser una desventaja de un lado a otro, se convierte en no pueden llegar todos los servicios a un lado, cuesta más también llevar un servicio a diferentes lugares que si tuviéramos tal vez una ciudad o un poquito más compacta, eso ayudaría un poco a no gastar en otras cosas, entonces si tuviéramos una ciudad que se pueda tener este perdón, entonces si tuviéramos una ciudad más compacta, probablemente sería más fácil, más corto transitar en ella, distribuirse, ir de un lado a otro, este los sistemas también de agua desagüe, serían mucho más fáciles y más económicos y todo no, las vías todo esto es una ventaja que podría tenerse si fuera más, de no ser lo más compacta, como es el caso, todo

cuesta más, no es más larga y es de un lado a otro, etcétera. (Arq. K.R.M.)

¿Cómo se relaciona la densidad poblacional con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?

Es una relación directamente proporcional. Una mayor densidad poblacional significa una mayor demanda de servicios públicos, lo que lleva a una mayor presión sobre la infraestructura y servicios existentes. Por otro lado, una baja densidad poblacional puede significar una menor demanda de servicios públicos, lo que puede llevar a una oferta insuficiente de servicios en ciertas áreas. Una mayor densidad poblacional puede significar más vehículos en las calles, lo que puede llevar a una mayor congestión y tiempos de viaje más largos. Por otro lado, una baja densidad poblacional puede significar menos vehículos en las calles, lo que puede llevar a una menor congestión y tiempos de viaje más cortos. Una mayor densidad poblacional puede significar una mayor cantidad de personas en las calles, lo que puede llevar a una mayor presencia de la policía y a una mayor vigilancia ciudadana. Por otro lado, una baja densidad poblacional puede significar una menor presencia de personas en las calles, lo que puede llevar a una menor vigilancia ciudadana y una mayor sensación de inseguridad. (Arq. L.A.Q.G.)

El encarecimiento de los servicios y que en los barrios urbano marginal no lleguen estos servicios básicos porque está muy lejos. En el tema del tránsito, los tiempos de movilidad entre el centro y las afueras no son los más adecuados. (Arq. J.A.D.CH.)

Bien repercute, claro, en la seguridad tenemos una ciudad un poco abierta, no es muy fácil de controlar, cómo vamos a los lugares más lejanos llegará en corto tiempo para estar vigilándola, etcétera. Nos es muy difícil, menos si las condiciones de vías no son las adecuadas, nos es difícil llegar a ese sector, nos es difícil controlar, deberíamos tener mucho mayor personal para poder estar vigilando constantemente zonas donde no hay mucha vivienda, hasta podría viviendas o zonas equipamiento pueden resultar también siendo inseguras por el hecho de que no hay muchas personas que viven cerca y esos esos tramos pueden resultar siendo desolados. Luego eso de seguridad en los servicios también, como decía,

trasladar agua, el desagüe todo este material el trabajo que significa ir de un punto solamente para abastecer una determinada cantidad de viviendas termina siendo también muy costoso para el estado. Entonces, lo que se pretende es como le decía, hay muchos casos, no es fácil controlar, es mejor tener una ciudad ligeramente más compacta, más organizada, de fácil tránsito y va a ser mucho más fácil ir de un lugar a otro sin tener problemas de inseguridad y que todas estas viviendas estén cercas o infraestructuras puedan tener todos los servicios también porque están cerca las redes matrices y eso va a permitir que funcione mejor la ciudad. (Arq. K.R.M.)

¿Qué estrategias implementaría Usted para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas?

Existen diversas estrategias que se pueden implementar para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas. Algunas de ellas podrían incluir: Promover la densificación: Una estrategia para aumentar la densidad poblacional en Yurimaguas sería fomentar la densificación de las zonas urbanas existentes. Esto se podría lograr a través de incentivos para la construcción de edificios de viviendas multifamiliares o mediante la promoción de la renovación urbana en zonas que tienen infraestructuras básicas pero que no están siendo utilizadas de manera eficiente. Para ello se pueden promover los programas de acceso a la vivienda del MVCS, tras la implementación de la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (Ley 31313), que brinda las herramientas para tal promoción. Sin embargo, la implementación y monitoreo son procesos de largo plazo. Desarrollar infraestructura: Para mejorar la densidad poblacional en las zonas más dispersas de la ciudad, es necesario desarrollar infraestructura básica como agua, saneamiento y transporte. La mejora de estas infraestructuras básicas podría fomentar la construcción de viviendas y la ocupación de los suelos vacantes, antes que nos ganen las invasiones u ocupaciones ilegales. Promover el uso mixto del suelo: Otra estrategia podría ser fomentar el uso mixto del suelo, permitiendo la construcción de edificios de vivienda multifamiliar y establecimientos comerciales en zonas específicas de la ciudad. Esto no solo podría aumentar la densidad poblacional, sino también fomentar la creación de empleo y la actividad económica

en la ciudad. Fomentar la vivienda social: Una estrategia para aumentar la densidad poblacional en Yurimaguas podría ser la promoción de la construcción de vivienda social. Esto podría ser una solución para las familias de bajos ingresos que actualmente viven en viviendas informales y dispersas en la periferia de la ciudad. (Arq. L.A.Q.G.)

Plantearía núcleos de densificación con algunos servicios o nuevos equipamientos que ya no hagan necesario que el comprador tenga que ir hasta el centro para tal cosa. Además de edificaciones de 5 a 7 pisos para organizar mejor la ciudad y tener más dinero para hacerla más accesible y cumplir con los servicios de agua, desagüe y luz. Y, bueno, yo creo que, de los puntos importantes, eso de la vivienda social que el gobierno está promoviendo podría ser un punto detonador del resto. (Arq. J.A.D.CH.)

Para mejorar, densidad bueno, mejorar la densidad, bueno, no sé si mejora la densidad pero en las zonas más dispersas es bien difícil trasladar, seguro que Yurimaguas, también existen las zonas que han sido producto de invasiones, no que han quedado relegadas, como decía, es bien difícil reubicar eso se ha hecho, se ha tratado de hacer, por ejemplo, en Lima, algunos casos ha tenido casos positivos, se han trasladado de zonas muy peligrosas, todas estas poblaciones se han ido a otras, sólo que han tenido que aprender a cómo vivir en unas condiciones nuevas, entonces qué solución le doy a esta dispersión, lo que me queda es que entre espacio y espacio, además de generar tal vez una vía, si es que ya no la voy a poder mover por equis razones es darle uso en el tránsito de un sector a otro, en dar al menos para que se vaya consolidando, promoviendo y de repente en estos vacíos que quedan promoviendo algún tipo de uso que permitan conectar del centro de la ciudad hacia las afueras y esa conexión se puede dar a través de algunas vías que se puedan generar, vías con características diferentes, y con usos de suelo, tal vez que tengan que ver con el comercio, habitacional también eso podría ser sí las distancias no son muy grandes y si fuera drástica y si el grupo poblacional de los que están afuera dispersos son movibles, los puedo convencer podría atraer un poco más cerca al centro generar entre el centro y las afueras una zona de expansión dotándola de servicios, comercio, recreacional, habitacional, eso sería en uno de los extremos, dependiendo también en qué condiciones se encuentra si no está muy consolidada lo que está en las afueras, a veces mover a casas de dos,

tres pisos porque a veces se consolidan, así también es más complicado porque mueves no quieren dejar las casas, no, eso es por un lado, pero si vas a dejar una casa que está en de repente hecha con madera, como suele darse en las afueras de las ciudades, madera quincha tal vez se podría convencer que estos puedan venir un poco más hacia el centro y evitar más gastos. (Arq. K.R.M.)

Al describir la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas ¿Se podría hablar de una ciudad fragmentada?

Analizando la visión tras las preguntas anteriores, considero que sí, se podría argumentar que la estructura urbana de Yurimaguas es fragmentada. La ciudad presenta una distribución espacial irregular y dispersa, con la presencia de numerosas zonas residenciales aisladas y alejadas del centro urbano. Además, hay una falta de conectividad efectiva entre estas zonas, lo que dificulta el acceso a servicios y equipamientos urbanos. Esta fragmentación urbana también se ve reflejada en la falta de continuidad y coherencia en la trama urbana, así como en la heterogeneidad en la calidad y tipología de las edificaciones y espacios públicos. Todo esto contribuye a la sensación de una ciudad desarticulada y poco cohesionada en su conjunto. (Arq. L.A.Q.G.)

No tanto porque no es una ciudad tan grande como para decir que hay muchos vacíos y luego llegas a un poblado. El ámbito de intervención del plan de desarrollo urbano, que en cierta manera determina una un límite de ciudad no muestra una ciudad partida. Lo que si hay son procesos de ocupación: en un primer momento hasta el centro del aeropuerto y el otro proceso en el que se venía viendo con las habilitaciones que se estaban dando. (Arq. J.A.D.CH.)

Si, en cierta forma si tomo el término de ciudad fragmentada, quiere decir que no está conectada, que las aísla, los servicios, los usos, es posible que sí, recuerdo que una vez fui a visitar una zona de un asentamiento en Yurimaguas que estaba cerca de un río me parece me parece que había visto eso y veía bastante zonas así abiertas sin uso entonces parece como que nuevamente digo el tema de fiscalización, el tema de no haber regulado en su momento han permitido que casi todo se acomodan de acuerdo a lo que ellos han querido, entonces sí en Yurimaguas se ve cierta fragmentación también que se podría a través del tiempo

ir mejorando, promoviendo de repente estos usos internos que se habla de estos espacios, para estar preparadas para un posible crecimiento poblacional, Yurimaguas es una de las ciudades antiguas históricas, y tiene cierta particularidad que está muy cerca, por ejemplo a nosotros a San Martín y yo creo que eso podría ser un beneficio preparar en el caso de que podía pasar tener un crecimiento poblacional mayor, pero a tu pregunta es sí, es una ciudad. (Arq. K.R.M.)

¿Cómo se relaciona la fragmentación urbana con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?

La fragmentación urbana puede tener un impacto significativo en el acceso a servicios públicos, ya que puede dificultar el acceso a determinadas zonas de la ciudad. Por ejemplo, si la ciudad está dividida en barrios aislados, puede ser difícil para los residentes de una zona acceder a servicios como hospitales, escuelas o parques ubicados en otra parte de la ciudad. Además, la fragmentación urbana puede contribuir a la congestión vehicular, ya que puede generar rutas más largas y complejas para llegar a destinos comunes. Si la ciudad está diseñada con calles sinuosas y desconectadas, puede ser difícil encontrar la ruta más directa y rápida para llegar a un destino. En términos de seguridad ciudadana, la fragmentación urbana puede contribuir a la creación de zonas aisladas y desatendidas donde el crimen puede prosperar sin la presencia adecuada de las autoridades. En barrios aislados y desconectados, la presencia policial puede ser limitada, lo que puede hacer que los residentes se sientan inseguros. Definitivamente la fragmentación urbana puede tener un impacto negativo en la calidad de vida de los residentes de la ciudad, especialmente en términos de acceso a servicios públicos, tráfico vehicular y seguridad ciudadana. (Arq. L.A.Q.G.)

La fragmentación urbana agrava los problemas para el acceso de los servicios básicos, puesto que las encarece. Además, encarece el costo del transporte. Podemos decir que la fragmentación urbana incide en agravar los problemas de una ciudad. (Arq. J.A.D.CH.)

La fragmentación urbana genera encarecimiento de la instalación de los servicios básicos en una ciudad, ya que la superficie que aborda es más amplia generado

por esta fragmentación, probablemente por los vacíos urbanos. Igualmente pasa con la vialidad de la ciudad, más kilómetros de calles y avenidas, más lejanía de un lugar a otro y transporte más caro. En cuanto a la seguridad ciudadana, probablemente estos vacíos urbanos, lugares sin uso o mal uso, como la delincuencia, genera inseguridad en los alrededores. (Arq. K.R.M.)

¿Existen estrategias o políticas públicas para abordar la fragmentación urbana en la ciudad? ¿Cuáles implementaría Usted?

Felizmente existe una Ley de Desarrollo Urbano Sostenible cuya implementación se viene realizando con la creación de los Reglamentos para su aplicación y control, por las autoridades Locales y Regionales. Planes de desarrollo urbano: La provincia de Alto Amazonas – Yurimaguas, requiere una actualización del Plan de desarrollo urbano, por encontrarse muy próximo a los 10 años de vigencia. Es de vital importancia para guiar el crecimiento y desarrollo de la ciudad. Estos planes incluyen políticas y estrategias para reducir la fragmentación urbana, fomentar el uso mixto del suelo y mejorar la conectividad vial y de transporte público. Incentivos para la densificación: La densificación puede ayudar a reducir la fragmentación urbana al aumentar la cantidad de viviendas y servicios en áreas urbanas existentes. Los incentivos para la densificación pueden incluir exenciones fiscales, permisos de construcción acelerados y otros incentivos. Fomento de la movilidad sostenible: La fragmentación urbana puede estar relacionada con la dependencia de los vehículos motorizados tales como el automóvil, motokars y motocicletas, y la falta de alternativas de transporte sostenible. Fomentar la movilidad sostenible, como el transporte público, la bicicleta y el peatón, puede ayudar a reducir la fragmentación urbana y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Participación ciudadana: La participación ciudadana es importante para garantizar que las estrategias y políticas públicas aborden las necesidades y preocupaciones de los ciudadanos. Involucrar a la comunidad en el proceso de planificación urbana puede ayudar a identificar problemas y soluciones relacionados con la fragmentación urbana. Las políticas que se planteen la autoridad Local – Regional deberán estar acordes con la Política Nacional de Vivienda y Urbanismo y La Ley de Desarrollo Urbano Sostenible. (Arq. L.A.Q.G.)

Implementar adecuadamente el plan de desarrollo urbano, generar un plano de zonificación económico que nos ayude a determinar en donde podríamos densificar más o donde menos. Además, un trabajo adecuado de las áreas de tratamiento y las fajas marginales de las áreas ambientales, como esas zonas vulnerables como Puerto Pericos, la desembocadura del atún quebrada y el mismo atún quebrada que deberían generar un tema de seguridad. Sería un conjunto de acciones, pero, para empezar la utilización del plan de desarrollo urbano hubiese sido, digo hubiese porque tiene 8 años y ya está para actualizarlo. (Arq. J.A.D.CH.)

No recuerdo haber visto alguna política, pero probablemente las soluciones podrían ser eso de dar un uso inmediato al centro, al centro al borde. Y para que pueda haber un crecimiento más compacto y no tan desfragmentados, más separados. (Arq. K.R.M.)

Objetivo General: Analizar el impacto de los vacíos urbanos para con el desarrollo de la estructura Urbana de Yurimaguas.

Para lograr este objetivo se utilizaron instrumentos como la ficha de observación y la guía de entrevista a especialistas y/o expertos, pues a través de los instrumentos aplicados se recopila información relevante sobre los impactos que generan los vacíos urbanos en la estructura urbana de las ciudades, en específico, la ciudad de Yurimaguas. Así mismo, los entrevistados expresaron mediante la guía de entrevista sobre el tema.

Con esta información podemos describir los aspectos que se debe considerar:

Identificar vacíos urbanos relevantes de Yurimaguas, que presenten características físicas propias de un terreno baldío, como se describen en el marco teórico, y su contexto urbano.

Comparar estos vacíos urbanos con la normativa actual, como el Plan de Desarrollo Urbano, para encontrar la regulación de estas, como la zonificación y proponer usos posibles en estas o cambios de uso.

Es de importancia, a su vez, explorar la relación de los usos de suelo con la estructura urbana actual en Yurimaguas. Observar cómo es que se ha construido esta estructura urbana en base a la zonificación, lo que incluye los vacíos urbanos como lugares de propuestas para mejorar, incluso, la distribución del tejido urbano. Además, es evidente el problema de vialidad en Yurimaguas, por lo que se quiere

diagnosticar esta situación y su relación con la estructura urbana. Para ello se debe analizar la red de calles y la congestión vial.

Por último, se debe identificar la influencia de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, problemas como la dispersión urbana generados por la baja densidad poblacional de la ciudad, y descubrir si existe un Yurimaguas fragmentado o no.

DISCUSIÓN

En esta sección, luego de examinar y explicar los diversos hallazgos derivados de la implementación de los instrumentos, se procederá a una discusión en la que se compararán y contrastarán los resultados de cada objetivo con investigaciones previas. El objetivo de esta discusión es determinar si existe concordancia o discrepancia entre los resultados de ambos estudios, lo que nos permitirá ampliar nuestra comprensión, consolidar los hallazgos obtenidos en la investigación y, eventualmente, brindar claridad sobre el aporte del trabajo de investigación para futuras investigaciones.

Objetivo General: Analizar el impacto de los vacíos urbanos en la estructura Urbana de Yurimaguas.

Según los antecedentes, Berruete (2017) en su artículo “Vacíos Urbanos, una nueva definición” coincidió en que los vacíos urbanos son aquellos espacios vacíos o infrautilizados, que se ubican dentro de la estructura urbana de una ciudad, y que no están asignados a un uso específico, teniendo incluso un enorme potencial de desarrollo. Berruete se enfocó en definir a estos vacíos como esos espacios con potencial para mejorar o rehacer una estructura urbana y dejar de ser vistos como espacios vacíos y no utilizados. El autor también coincidió en que los vacíos urbanos impactan negativamente en las ciudades al generar falta de seguridad y, muchas veces, una estructura urbana discontinua.

El teórico Vaughan (2018) coincide en que los vacíos urbanos inciden negativamente en el desarrollo sostenible de una ciudad, generando tramas urbanas obsoletas y sin continuidad, mencionó que estos vacíos parecen estar atrapados en el tiempo y en un estado de espera. También coincide en que deben ser vistos como una oportunidad que pueden ser utilizados para fomentar la innovación, la creatividad y el mejoramiento de la estructura urbana. Así mismo, todos los expertos coinciden en que los vacíos urbanos generan problemas en el desarrollo de la estructura urbana de Yurimaguas, como la no adecuada distribución del uso de suelo, la dispersión urbana y una pésima conectividad vial. También coinciden en que son estos mismos vacíos la oportunidad propicia para mejorar la estructura urbana de la ciudad, dándole usos adecuados.

Por todo esto, se puede argumentar, en definitiva, que los vacíos urbanos en Yurimaguas han generado, y sigue haciéndolo, una serie de problemas como el tráfico intenso en algunas zonas de la ciudad, una red vial ineficiente, desorden en la densidad poblacional y falta de espacios públicos o mal uso de estos. Por lo general estos son problemas propios de urbes grandes pero que, pese a ser Yurimaguas una ciudad pequeña, ya las tiene. Sin embargo, estos vacíos urbanos, al ser debidamente intervenidos, podrían ser gran parte de la solución a estos problemas e, incluso, de una transformación positiva de la trama urbana de Yurimaguas.

Objetivo específico N.º 01: Identificar vacíos urbanos de la ciudad de Yurimaguas.

Según los antecedentes, Berruete (2017) coincidió en su artículo sobre la importancia de enfocarse en la identificación de los vacíos urbanos y su posterior análisis, para así lograr tener una adecuada comprensión y gestión de estos, como también la planificación urbana de ciudades como Yurimaguas. Según el teórico Lee (2021), en su definición de Vacíos Urbanos coincide en que es importante ampliar este concepto para mejorar la identificación de estas, entre ellas las áreas urbanas sin desarrollo, abandonadas o sin fines específicos. El autor enumera varias características para la calificación de los predios analizados si pudieran ser o no Vacíos Urbanos.

Por otro lado, el análisis de los 10 predios que se encuentran en Yurimaguas, según la Guía de observación planteada, coincide en que 9 de los 10 predios llenan características propias de Vacíos Urbanos, calificándolas como tal. Siendo predios sin uso específico, algunos en estado de abandono o nada compatibles con su entorno urbano. Son predios que van desde los 5,000 m² hasta las 27 hectáreas y están esparcidos a lo largo y ancho de la ciudad, incluso en zonas consideradas céntricas y de una consolidación urbana bastante lograda. Ante ello se puede asegurar que la identificación de estos 9 predios como vacíos urbanos, ayudará a una mejor gestión de la planificación urbana de Yurimaguas, de allí su importancia. Incluso alguno de ellos ayudará a una enorme mejora en la estructura urbana de la ciudad en variables como la vialidad y una adecuada zonificación. Representa una

oportunidad para Yurimaguas, la identificación y la gestión de estos vacíos urbanos, previo análisis.

Objetivo específico N.º 02: Analizar la importancia de la Normativa del PDU de Yurimaguas para con las zonas de los vacíos Urbanos.

Se ha tomado como antecedente a Newman, et ál. (2018), quien coincidió en su artículo “Áreas urbanas vacías: causas y factores interconectados” que una adecuada política y prácticas de planificación urbana reguladas en normativas son importantes para la reducción y/o rehabilitación de los vacíos urbanos existentes, así como de orientar la gestión posible a realizar con cada uno de ellos, para fomentar un desarrollo urbano mas sostenible y equitativo. El teórico Breyman (2017), quien también coincide con que las normativas urbanas tienen como objetivo establecer un marco legal y técnico que oriente a las ciudades en su proceso de transformación y crecimiento, de la mano con las demandas y necesidades de la sociedad. Estas son principalmente los planes de ordenamiento territorial, políticas públicas de vivienda, transporte, entre otros. La normativa urbana puede tener un impacto importante en la morfología de la ciudad, ya que establece las condiciones y restricciones para la construcción y uso del suelo, así como en la configuración y distribución de los elementos urbanos como edificios, calles, plazas, parques y equipamientos.

Por otro lado, en el análisis de los 10 predios que se encuentran en Yurimaguas, según la Guía de observación planteada, se coincide en que el Plan de Desarrollo Urbano es un instrumento adecuado para el análisis y posterior gestión de los 09 vacíos urbanos identificados, aun así, la información es incompleta y muy general. Sirve sobre todo para saber la zonificación planteada del entorno urbano y del predio mismo y si será necesario gestionar un uso de cambio.

Por todo esto, se reconoce la importancia que, pese a sus limitaciones, tiene el Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas para el análisis y posterior gestión de los Vacíos Urbanos de la ciudad (como los 9 analizados), puesto que permite conocer aspectos del entorno urbano inmediato, antecedentes de la zona y del predio y el posible buen uso que se podría dar al vacío urbano intervenido. Es indispensable

el uso de esta normativa para el tratamiento de los vacíos urbanos.

Objetivo específico N.º 03: Identificar la problemática de la distribución del uso de suelo en la estructura urbana actual.

Para esto se ha tenido en cuenta el antecedente del artículo de Liao (2023), “Impactos espaciotemporales de la estructura urbana sobre la eficiencia del uso de suelo urbano: Evidencia de 280 ciudades en China” en donde coincidió en que la estructura urbana de una ciudad afecta, positiva o negativamente, la eficiencia del uso de suelo de esta. Recalcó que la densidad poblacional, la accesibilidad al transporte y el tamaño de la ciudad pueden tener efectos positivos en un adecuado ordenamiento del uso de suelo. Además, coincidió también en que es importante explorar esa relación para luego proponer estrategias de planificación urbana adaptadas al lugar de estudio y que, para ello, es indispensable desarrollar una simplificación manejable de la estructura urbana con el objetivo de identificar, con mayor facilidad, los puntos de intervención urbana (acupuntura urbana).

Los teóricos Brown, et ál. (2018), coincidieron en que la debida planificación y/o regulación del uso de suelo es de vital importancia porque podría tener un impacto significativo en la estructura urbana e, incluso, ayudar a mejorar o cambiarla. Esto, a su vez, significa un mejoramiento del bienestar y calidad de vida de los habitantes de la ciudad intervenida, en indicadores como: la cantidad y calidad del agua y del aire, la biodiversidad, el acceso a la vivienda, el transporte y la seguridad pública. Además, también coincide Muñoz (1991) en que la estructura urbana es la forma en que se distribuye y organiza el uso de suelo en el territorio urbano y en sus componentes.

Así mismo, según la posición de los especialistas, coinciden unánimemente que la distribución del uso de suelo influye, de forma favorable o no, en la estructura urbana. En el caso específico de Yurimaguas, el uso de suelo influye, o podría influir, en la distribución del tráfico, en los cambios de la densidad poblacional y en valor de las propiedades, así como en el uso del espacio público. Los primeros indicadores mencionados anteriormente son, en la actualidad, una problemática latente en la ciudad.

Los expertos mencionan que la falta de planificación urbana, el crecimiento

acelerado de la población, las limitaciones geográficas de proyección para la planificación y la informalidad son factores que han llevado a tener una estructura urbana obsoleta y, por ende, una distribución del uso de suelo inadecuado. Con esto se puede decir que explorar la relación, positiva y negativa, entre la estructura urbana y la distribución del uso de suelo en Yurimaguas es el eje de partida de la elaboración de una hoja de ruta para la intervención urbana de la ciudad. Puesto que esto nos ayudará a visualizar de forma mas exacta la problemática de la ciudad, en áreas específicas, y crear planes de acción a corto y largo plazo. Esta problemática es: el tráfico en zonas de la ciudad, red vial ineficiente, desorden en la densidad poblacional y falta de espacios públicos o mal uso de estos.

Objetivo específico N.º 04: Identificar la problemática de vialidad en la estructura urbana actual.

Según el antecedente del artículo “Transporte público y estructura urbana” de Basso, et ál. (2021), se coincide en que la estructura urbana influye en el transporte y vialidad de una ciudad, incluso en la elección del tipo de transporte a usar por parte de los ciudadanos. Los autores mencionaron que una problemática frecuente en la vialidad es la baja densidad poblacional de algunas ciudades, la falta de infraestructura vial. de la intermodalidad del transporte y de la promoción del uso del transporte público. El teórico López (2019) coincide, también, al mencionar que la falta de una adecuada conectividad vial impide el desarrollo de ciudades sostenibles y accesibles. Además de resaltar la importancia del transporte peatonal y ciclista.

Montoya (2020) coincide en que la falta de capacidad que tienen las calles de una ciudad para permitir que los usuarios se desplacen de manera rápida e ineficiente es una problemática de la vialidad y de la estructura urbana. Es por ello que Southworth y Ben-Joseph (1997) indican, con coincidencia también, que la conectividad vial es de mucha importancia como elemento clave en la planificación y estructura urbana. Destacó que la red de calles de una ciudad es de los elementos mas importantes de la estructura urbana. Además, Debbage (2021), coincide en que uno de los mayores problemas de la vialidad es la congestión vial, una vez más, supeditado por el desorden de la densidad poblacional.

Así mismo, según la posición de los especialistas, coinciden en que en la ciudad de Yurimaguas existe una grave problemática en la conectividad vial. El principal de ellos es la congestión vial, por el excesivo tráfico de vehículos en sectores puntuales de la ciudad. Además, está el problema de la falta de alternativas de transporte urbano, puesto que casi todos se desplazan en vehículos particulares y eso genera mayor congestión vial. Por otro lado, los expertos mencionan que las calles en mal estado o sin pavimentar dificultan la movilidad sobre todo en época lluviosa. También destacaron los riesgos de accidentes de tránsito, el impacto negativo en la calidad de vida y las limitaciones en el desarrollo económico como problemas generados por la ineficiente vialidad.

Por todo esto es que se puede decir que, evidentemente, Yurimaguas tiene una red vial ineficiente y caducada, lo que ha generado un sin número de problemas que destacaron los expertos. Esto suma a que la ciudad tenga una estructura urbana desordenada e insostenible, por ende, la importancia del análisis sectorizado para buscar planes de acción con el objetivo de una mejora de la conectividad vial con proyección y, a su vez, de la estructura urbana.

Objetivo específico N.º 05: Identificar la problemática de la densidad poblacional en la estructura urbana actual.

Para esto, otra vez, se ha tenido en cuenta el antecedente de Liao (2023), que en su artículo coincidió en que, entre otros factores, la densidad de población influye mucho en la estructura urbana de las ciudades, lo que incluye la eficiencia del uso de suelo. Además, Huai, et ál. (2021), coinciden en su artículo “Estructura Urbana monocéntrica versus policéntrica: estudio de caso de Hong Kong”, en que, para tomar decisiones sobre el desarrollo urbano y la planificación de una ciudad, se debe dar mucha importancia considerar el factor de la densidad poblacional, aunque no siempre debe ser la más importante.

El teórico Núñez (2021) coincide la densidad poblacional es un factor importante para la planificación y el diseño urbano sostenible, incluso para la toma de decisiones en lo relacionado al transporte público, la vivienda, los servicios y la infraestructura. A su vez, el teórico Xu et ál. (2019), también coincide en que la densidad poblacional, como indicador, es importante para entender cómo se

distribuyen las personas en el espacio urbano y de cómo se utilizan los recursos urbanos. Por ejemplo, menciona el teórico, en áreas urbanas de alta densidad poblacional, es muy probable que se generen estructuras urbanas más compactas y continuas, además de que sea más fácil acceder a servicios y equipamientos públicos; todo lo contrario, en las áreas de baja densidad poblacional se produce, casi siempre, dispersión urbana y el acceso a servicios y equipamientos es más difícil y costoso. El teórico destaca que la dispersión urbana es un problema causado por la baja densidad poblacional de una ciudad.

Así mismo, aunque todos los expertos coinciden en que Yurimaguas tiene una densidad poblacional baja, no todos los expertos coinciden en que la dispersión urbana sea una problemática propia del área urbana de la misma. 2 de los 3 expertos señalaron que, si lo es, señalando que la baja densidad poblacional produce los vacíos urbanos y, a su vez, la dispersión urbana. Todo esto genera un sinnúmero de problemas para la ciudad como: la falta de eficiencia del transporte y la prestación de servicios públicos, mayores costos de la construcción de infraestructura e inseguridad. Solo uno de los expertos señaló que Yurimaguas no es una ciudad fragmentada bajo sus criterios como por el tamaño de la ciudad. Por todo esto es que, según los criterios de los antecedentes y teóricos, así como la apreciación de 2 de los 3 expertos, es que se puede señalar que el impacto negativo más resaltante de los vacíos urbanos en la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas es la dispersión urbana de la misma, generando esta una serie de problemas específicos que inciden en una menor calidad de vida de los habitantes.

V. CONCLUSIONES

A continuación, y en relación con el capítulo anterior de resultados y discusión, es que se presenta las conclusiones de acuerdo con cada categoría y su objetivo, planteadas en la presente investigación, donde:

De acuerdo con el **Objetivo General: Analizar el impacto de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas**; se analizó como es que los vacíos urbanos afectan la estructura urbana de Yurimaguas en indicadores como el uso de suelo, la conectividad vial y la densidad poblacional. Se encontraron varios vacíos urbanos en Yurimaguas que inciden negativamente en la trama urbana. Es justamente la estructura urbana la que ve afectada su sano desarrollo debido a que, entre otros factores, estos vacíos urbanos impactan negativamente en los indicadores ya mencionados. Por ello es por lo que esta estructura presenta una trama inconsistente y hasta obsoleta para las necesidades actuales de la ciudad. Se concluye que, en definitiva, Yurimaguas presenta problemáticas originadas por los vacíos urbanos, como: desorden en su zonificación, red de calles deficientes, congestión vial, mala distribución de la densidad poblacional y fragmentación urbana.

De acuerdo con el **objetivo específico N.º 01: Identificar los vacíos urbanos de la ciudad de Yurimaguas**; se logró identificar varios vacíos urbanos, 09 para ser exactos, dentro de la estructura urbana de Yurimaguas. Estos espacios presentan características propias de un vacío urbano, según la investigación acota, además de tener una influencia determinante en su entorno urbano y para con la misma ciudad. A esto se suma la ubicación estratégica de estas, que, sumada a una intervención urbana adecuada, podrían mejorar significativamente la estructura y realidad urbana de Yurimaguas.

De acuerdo con el **objetivo específico N.º 02: Analizar la importancia de la normativa del Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas para con las zonas de los vacíos urbanos**; se revisó la normativa que tiene el PDU de Yurimaguas para con cada uno de los 9 vacíos urbanos identificados. Esto para poder tener una base de trabajo en futuras investigaciones o intervenciones de estos vacíos. Esta

normativa, sobre todo la del uso de suelo y la de vialidad, nos ayuda a darnos un alcance de las recomendaciones o propuestas de lo que se puede realizar en los vacíos urbanos estudiados. Estas recomendaciones pueden ser desde darle usos de tipo residencial (vivienda social con densidad alta o media), de recreación, de continuidad vial, o de otros usos, acordes también a las necesidades del entorno urbano y de la ciudad misma. Se concluye entonces que el Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas, a pesar de sus limitaciones, es importante para el análisis de los vacíos urbanos.

De acuerdo con el objetivo **específico N 03: Explorar la problemática de la distribución del uso de suelo en la estructura urbana actual**; se exploró la problemática que se ha generado en la estructura urbana de Yurimaguas con respecto a la zonificación. Esto son: el desorden de la zonificación actual que genera conflictos entre los pobladores, el crecimiento urbano informal y sin control que genera construcciones informales y riesgos en la población y, además, se tiene la insuficiente infraestructura como la de servicios públicos, carreteras y de otros elementos necesarios para la vida urbana. Se encontró que parte de esta problemática se debe a la falta de planificación urbana, el crecimiento acelerado, a las limitaciones geográficas de la ciudad y la economía informal.

De acuerdo con el objetivo **específico N 04: Explorar la problemática de vialidad en la estructura urbana actual**; se logró explorar los problemas generados en la conectividad vial dentro de la estructura urbana de Yurimaguas. Estas son: calles sin pavimentar, falta de señalización y mantenimiento, tráfico intenso en algunas zonas de la ciudad, y faltas de alternativa de transporte público. Esto a su vez genera mayor riesgo de accidentes de tránsito, impacto negativo en la calidad de vida de las personas e incluso en limitaciones para el desarrollo económico. Se encontró que parte de esta problemática se debe al crecimiento urbano desordenado y la falta de infraestructura adecuada para la movilidad. Además, la presencia de grandes áreas de terrenos sin uso aparente (vacíos urbanos) obstaculizan el desarrollo de una red vial continua.

De acuerdo con el **objetivo N 05: Identificar la problemática de la densidad poblacional en la estructura urbana actual**; se logró identificar la problemática que se generó debido a la baja densidad poblacional presente en Yurimaguas. El problema identificado es la dispersión urbana, esto es por un crecimiento urbano desordenado y disperso, los asentamientos se encuentran más alejados entre sí y crea una ciudad no compacta. Esto genera problemas en la eficiencia del transporte, la prestación de los servicios públicos, la inseguridad ciudadana, la exclusión social de algunas zonas de la ciudad e incluso aumentan los costos de la construcción de infraestructura, llámese carreteras y servicios públicos.

VI. RECOMENDACIONES

La culminación de este trabajo investigativo expuso a los vacíos urbanos como eje de los principales problemas de una ciudad, específicamente en Yurimaguas, pero también se ha conseguido información de expertos teóricos de cómo estos vacíos podrían ser la oportunidad propicia para la solución de los problemas ya descritos en esta tesis sobre la ciudad de Yurimaguas. De esta manera se puede dar usos específicos a los vacíos urbanos y, a su vez, estos contribuyan a la mejora y/o perfeccionamiento de la estructura urbana. Por ello, se llegó a las recomendaciones siguientes:

Objetivo General: Analizar el impacto de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas.

Se recomienda mitigar los impactos negativos de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas mediante diseñar normativas que se ajusten a la realidad de la ciudad relacionadas con estos vacíos y su posterior aplicación, con la opción de poder realizar cambios según requieran las necesidades del contexto. Además, se recomienda que estas normativas deben brindar orientación para una adecuada intervención y uso de estos vacíos, de forma general y específica. Esta misma servirá de base para que arquitectos urbanistas puedan realizar propuestas para el uso de estos vacíos tomando en cuenta su impacto positivo hacia su contexto y la estructura urbana. La normativa bien diseñada es base principal para cumplir con este objetivo en la práctica.

- Realizar un nuevo Plan de Desarrollo Urbano que esté actualizado al contexto urbano y sus necesidades propias. El PDU debe tener la capacidad de poder actualizarse constantemente cada 2 años.
- Diseñar normativas para evitar la aparición de nuevos vacíos urbanos que sigan repercutiendo negativamente en **la estructura urbana** de Yurimaguas.
- Realizar planes específicos de cada vacío urbano identificado.

Objetivo específico N.º 01: Identificar los vacíos urbanos de la ciudad de Yurimaguas; se recomienda desarrollar planes para la identificación de todos los vacíos urbanos situados dentro de la estructura urbana de Yurimaguas debido a que esto nos sirve como base para un posterior estudio de intervención urbana, con

el objetivo de darle usos específicos a estos mismos. Para identificarlos se recomienda tener en cuenta los siguientes criterios:

- Predios vacíos con uso no adecuado para su entorno.
- Predios vacíos en estado de abandono.
- Predios vacíos que limitan la actividad social y urbana de la ciudad.
- Predios vacíos mayor a los 5,000 m².

Teniendo vacíos urbanos identificados se debe investigar la condición de propiedad legal del predio para determinar las acciones legales de una posible expropiación amparadas en la nueva Ley de desarrollo urbano sostenible (Ley 31313).

Objetivo específico N.º 02: Analizar la importancia de la normativa del Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas para con las zonas de los vacíos urbanos; se recomienda considerar realizar una extensión del PDU que reglamente o dé herramientas legales para la intervención de los vacíos urbanos identificados basándose, otra vez, en la nueva Ley de desarrollo urbano sostenible.

- Realizar normativas, como planes específicos, que faciliten el uso de los vacíos urbanos ya identificados, así como la regulación de los posibles usos específicos que tendrían, teniendo en cuenta su repercusión, no sólo en su entorno sino, también, en la estructura urbana de Yurimaguas.
- Realizar la actualización del PDU cada 2 años, puesto que al ser Yurimaguas una ciudad en constante crecimiento y por la informalidad aún extendida, es necesario contar con diagnóstico actualizado y constante para que las normativas se vayan adaptando a ese contexto. El actual PDU vence su periodo de validez el 2025. Este PDU actualizado tendría que incluir la normativa sobre vacíos urbanos mencionado anteriormente.

Objetivo específico N 03: Explorar la problemática de la distribución del uso de suelo en la estructura urbana actual; se recomienda revisar la normativa existente en Yurimaguas para identificar si aún se adecúa a las necesidades de la población en cuanto al uso de suelo actual y la propuesta normativa dada en el PDU, sobre todo en el ámbito del entorno de los vacíos urbanos.

- Realizar una actualización del Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas con respecto a el uso de suelo y/o zonificación.
- Considerar el uso de la zonificación flexible que permita adaptarse a los cambios de demanda de uso de suelo en la ciudad. Lo que permitirá una mayor flexibilidad en el desarrollo urbano y **ayudará** prevenir la expansión informal de la ciudad.
- Considerar el uso mixto del suelo, ya que esto permitirá la coexistencia de las diferentes actividades y usos de suelo en una misma zona. Esto ayudará a la eficiencia del uso de suelo y a reducir los desplazamientos innecesarios de la población.
- Vigilar si la implementación de las normas dadas está funcionando de manera adecuada, de lo contrario, realizar los ajustes necesarios.

A continuación, se presenta una propuesta de uso de suelo en un vacío urbano y en su entorno.

Figura 38. Propuesta de Zonificación en vacío urbano.

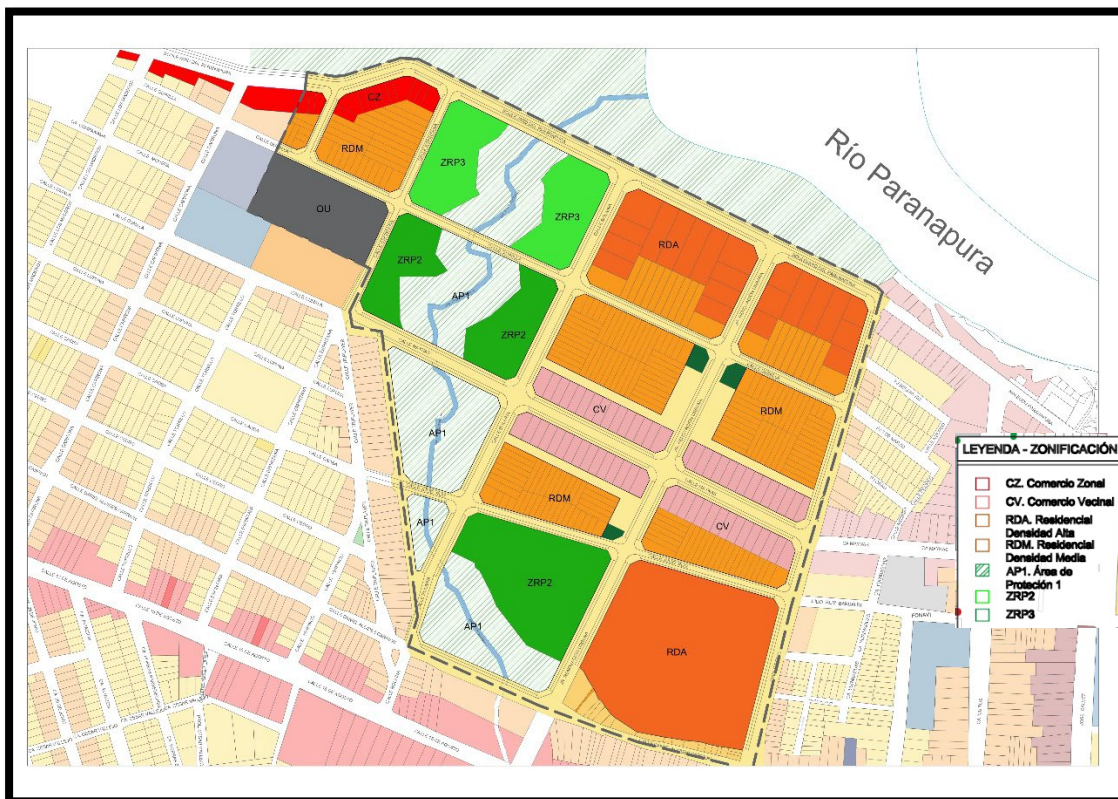
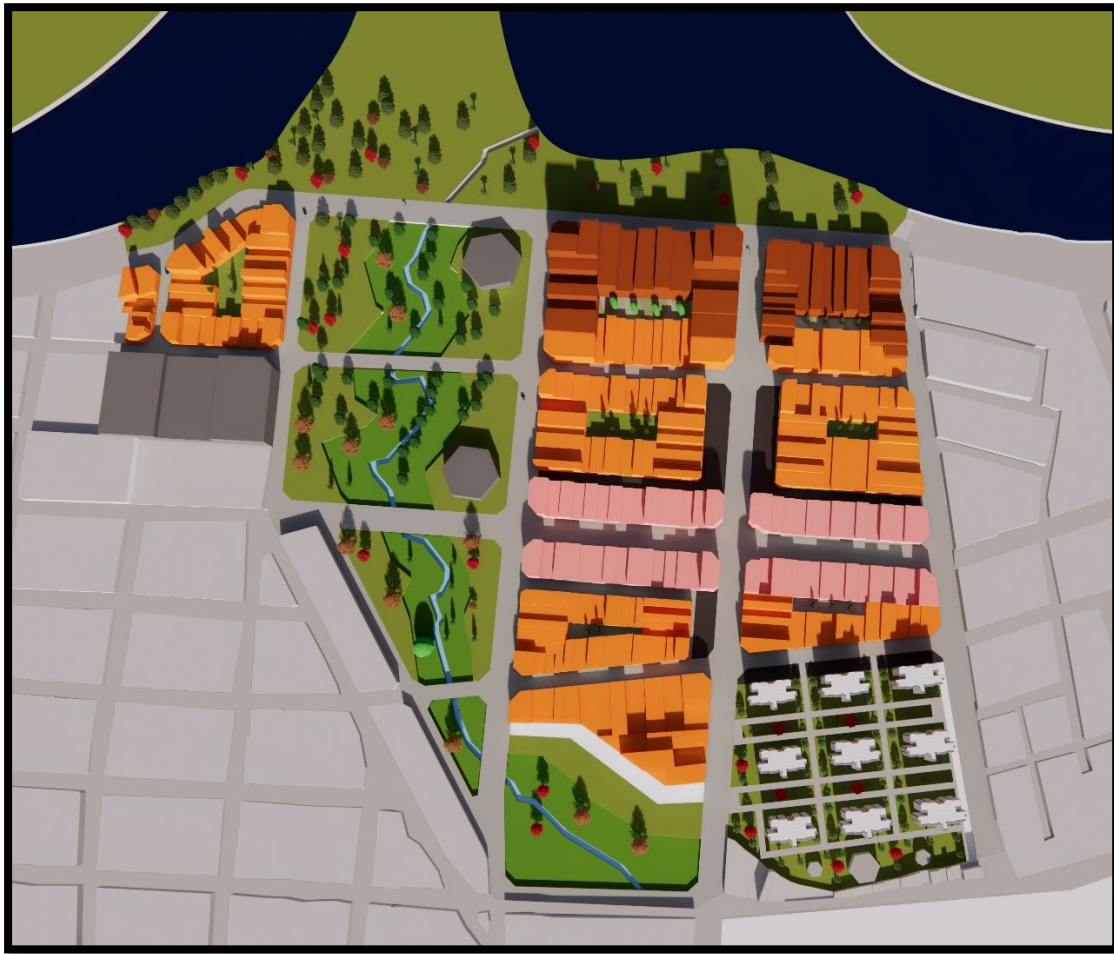


Figura 39. Propuesta de zonificación en 3D.



Objetivo específico N 04: Explorar la problemática de vialidad en la estructura urbana actual; se recomienda realizar urgentes intervenciones, sobre todo en el centro de la ciudad para solucionar o, al menos, mitigar los problemas identificados de la vialidad en la estructura urbana de Yurimaguas, así como también hacer uso de la reglamentación del PDU y, realizar una actualización considerando los vacíos urbanos como oportunidad de mejora de la vialidad. Para esto se recomienda lo siguiente:

- Identificar y priorizar las vías más transitadas y en peores condiciones para su mantenimiento y reparación inmediata.
- Señalizar y pintar las calles para facilitar la circulación y seguridad de los conductores y peatones.

- Realizar estudios de tráfico y movilidad para identificar los puntos críticos de la ciudad y determinar las mejores soluciones para mejorar la conectividad vial.
- Ampliar y mejorar las vías principales de la ciudad, así como crear nuevas conexiones viales para descongestionar las vías más transitadas.
- Implementar un sistema de transporte público eficiente y sostenible para reducir la cantidad de vehículos particulares en las calles.
- Fomentar la inversión privada en infraestructura vial para el desarrollo de nuevos proyectos que mejoren la conectividad de la ciudad.
- Implementar políticas y medidas para fomentar el uso de medios de transporte alternativos, como bicicletas y caminar, para reducir el uso de vehículos particulares y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

A continuación, se presenta una propuesta de vialidad en un vacío urbano, su entorno y su impacto en la ciudad y su continuidad vial.

Figura 40. Propuesta de sentido de Vías en un vacío urbano y su contexto.

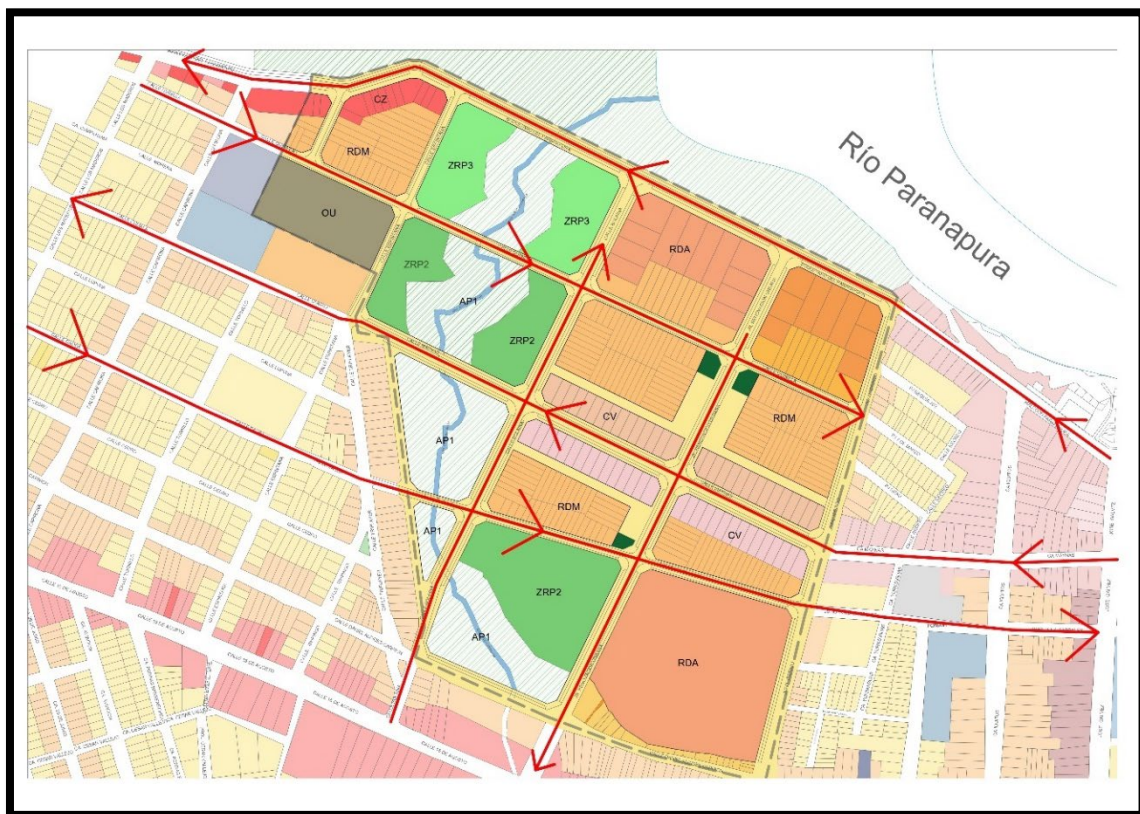


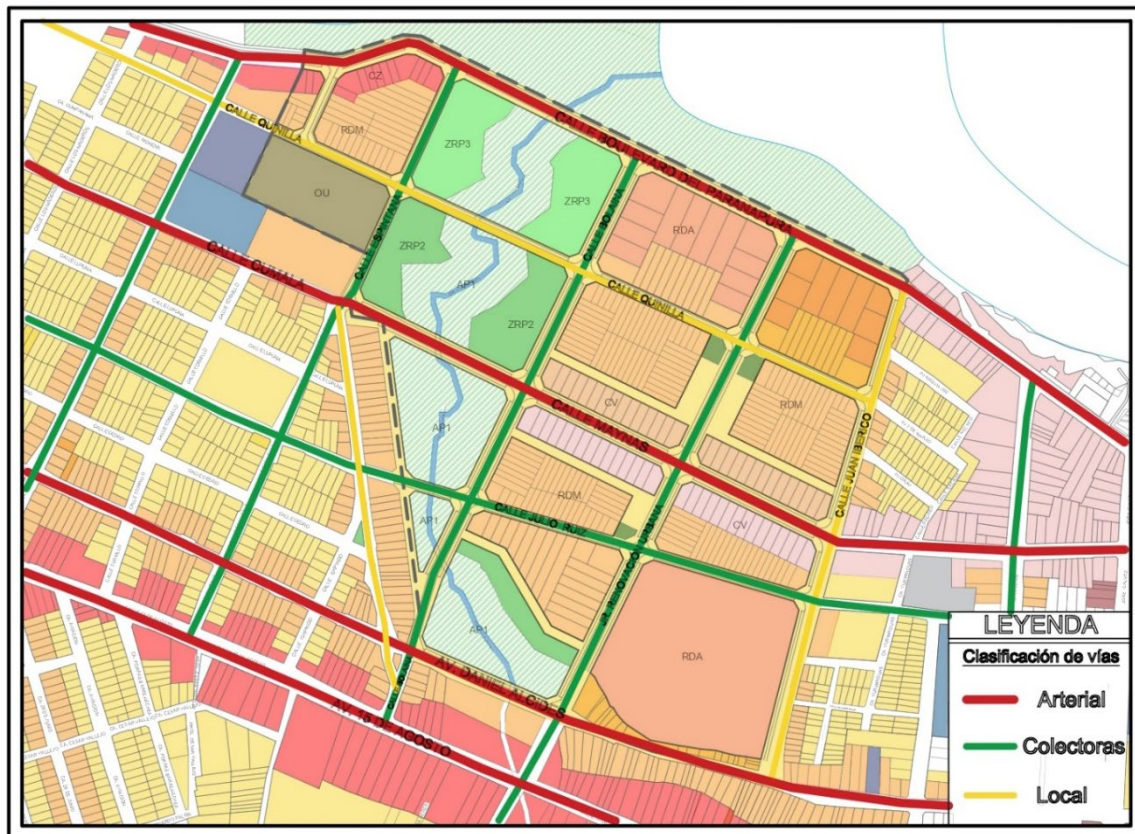
Figura 41.- Sentido de vías de este a oeste.



Figura 42. Sentido de vías de norte a sur.



Figura 43. Propuesta de clasificación de vías en un vacío urbano.



Objetivo N 05: Identificar la problemática de la densidad poblacional en la estructura urbana actual; se recomienda actualizar la normativa relacionada con la densidad poblacional en aquellas zonas que lo requieran. Los vacíos urbanos pueden contribuir al equilibrio y el orden en la densidad, puesto que presenta una intervención desde cero. Esto, a su vez, influye en el entorno de los vacíos urbanos.

- Promover la densificación fomentando la densificación de las zonas urbanas existentes a través de incentivos para la construcción de edificios de viviendas multifamiliares o mediante la promoción de la renovación urbana en vacíos urbanos adecuados o en zonas que tienen infraestructuras básicas pero que no están siendo utilizadas de manera eficiente.
- Desarrollar infraestructura básica como agua, saneamiento y transporte. La mejora de estas infraestructuras básicas podría fomentar la construcción de viviendas y la ocupación de los suelos vacantes, antes que ganen las invasiones u ocupaciones ilegales.

- Promover el uso mixto del suelo permitiendo la construcción de edificios de vivienda multifamiliar y establecimientos comerciales en zonas específicas de la ciudad. Esto no solo podría aumentar la densidad poblacional, sino también fomentar la creación de empleo y la actividad económica en la ciudad.
- Fomentar la vivienda social, puesto que podría ser una solución para las familias de bajos ingresos que actualmente viven en viviendas informales y dispersas en la periferia de la ciudad.

A continuación, se presenta una propuesta de fomento de densidad poblacional alta mediante edificios multifamiliares orientado a la vivienda social en un vacío urbano.

Figura 44. Plano de planta de un bloque de edificio multifamiliar de tipo social.

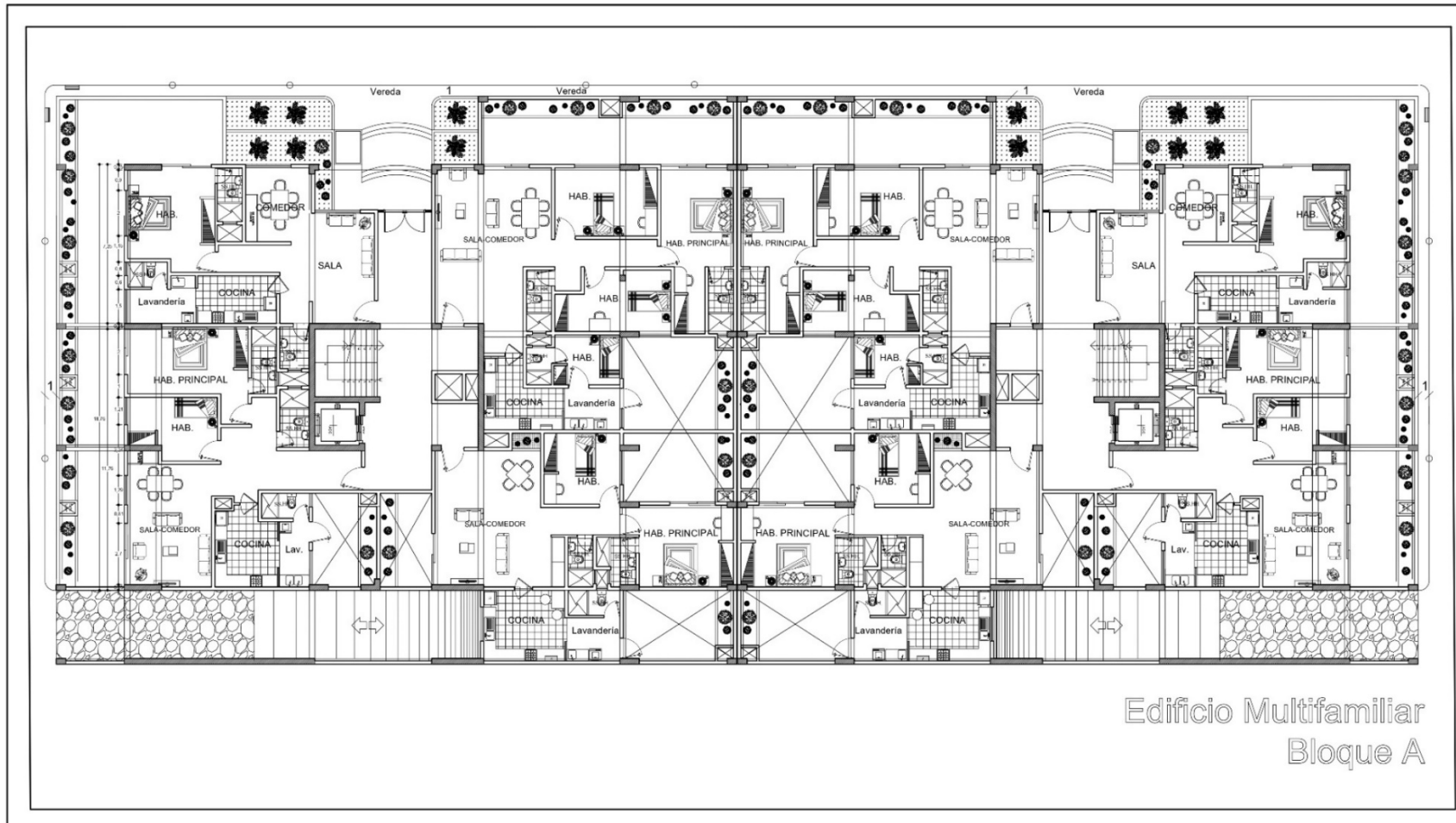


Figura 45. Corte de edificio multifamiliar.

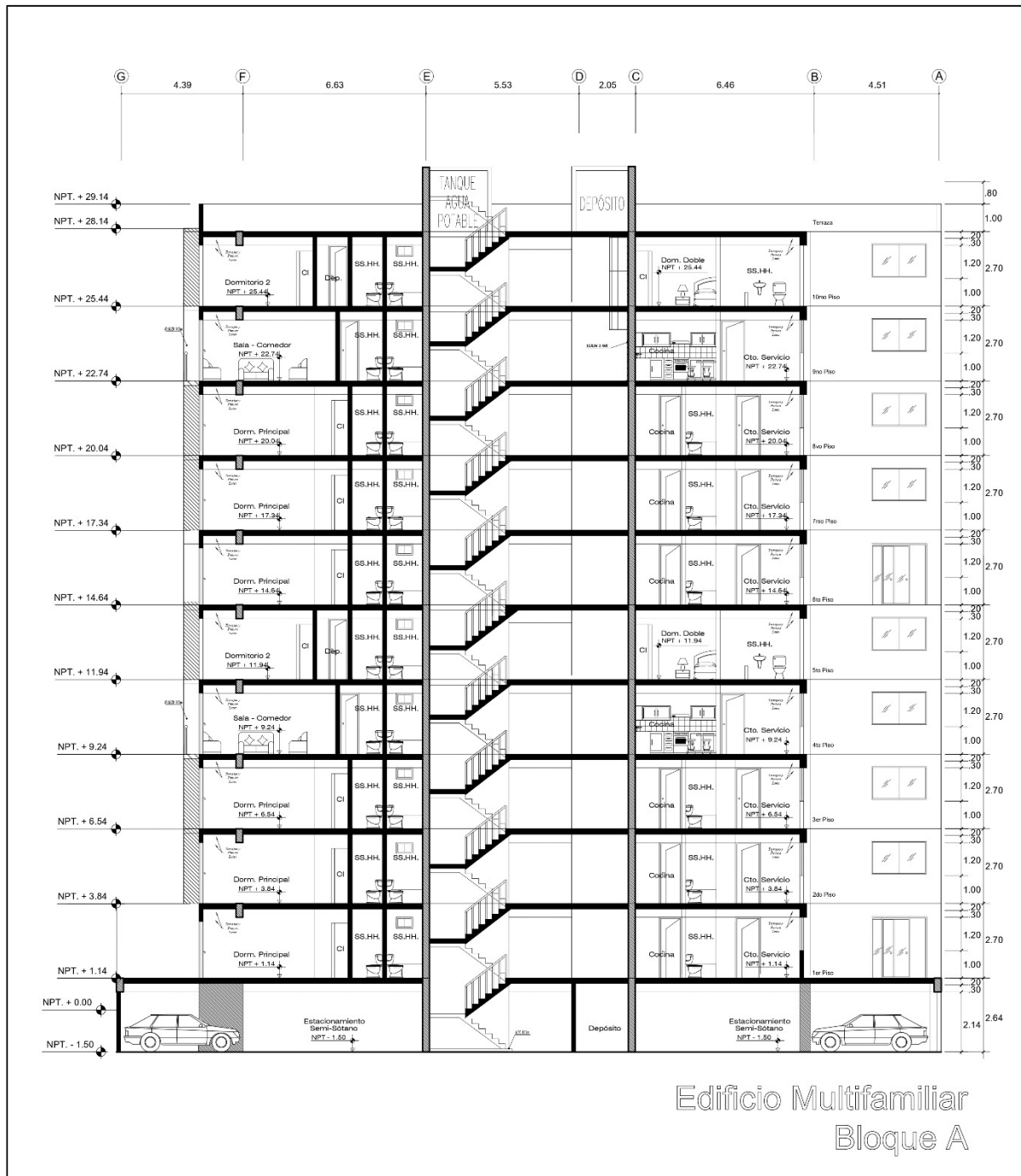


Figura 46. Plano de planta de departamento de 01 hab.

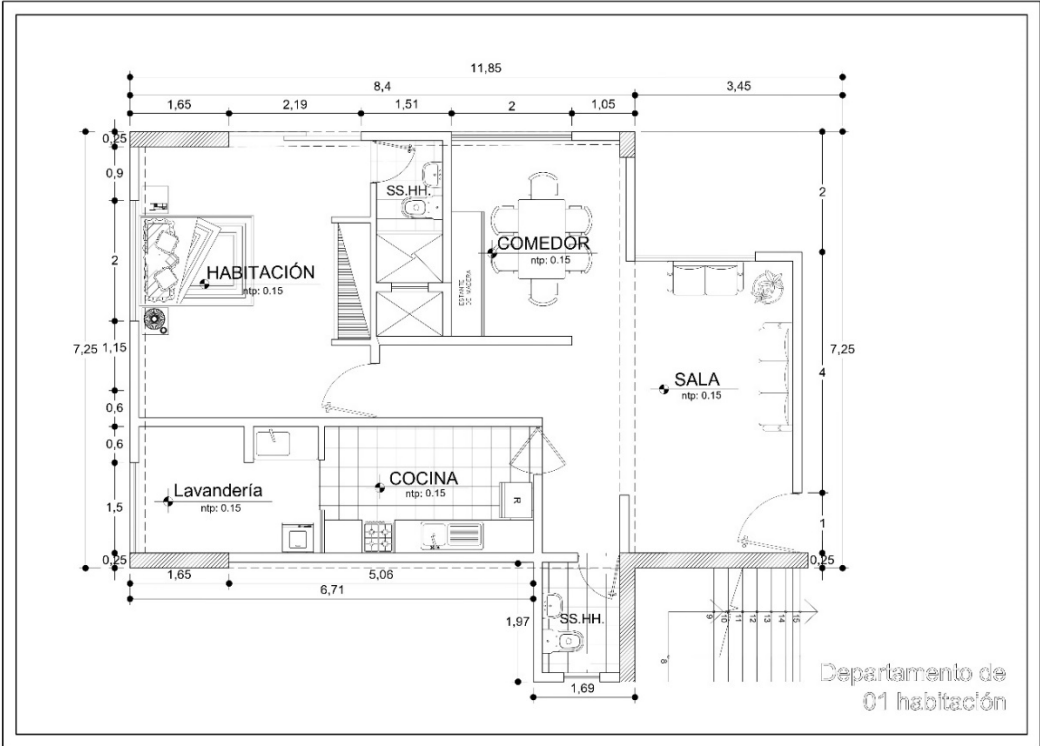


Figura 47. Plano de planta de departamento de 02 hab.

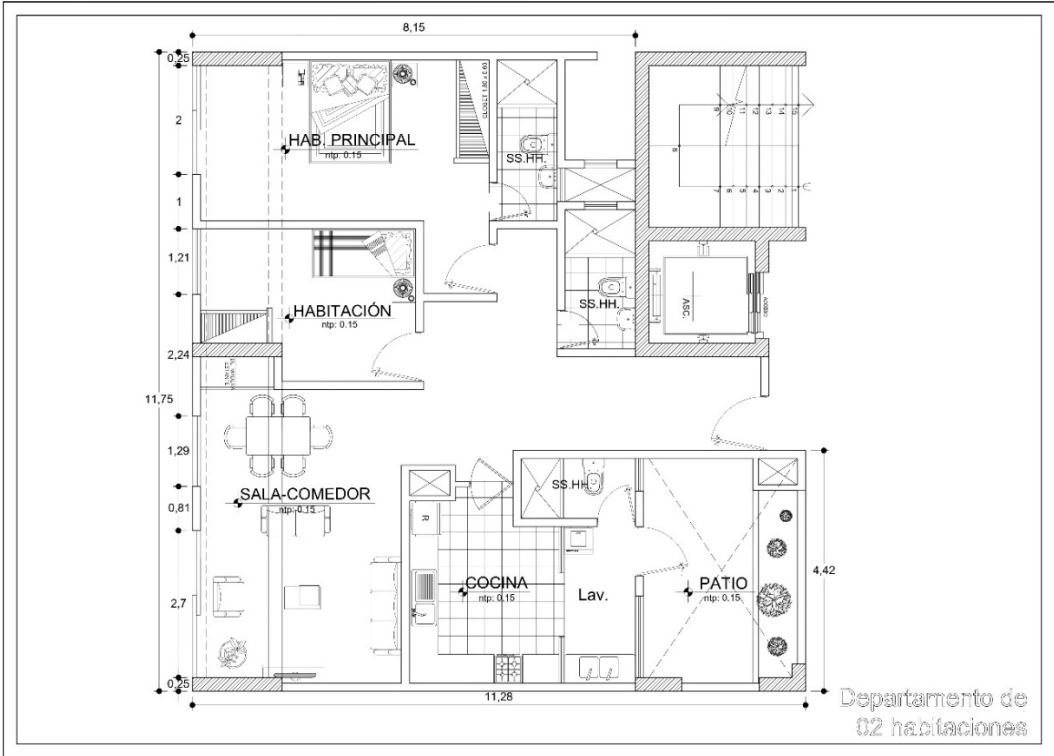


Figura 48. Conjunto habitacional de vivienda tipo social desarrollado en un vacío urbano.



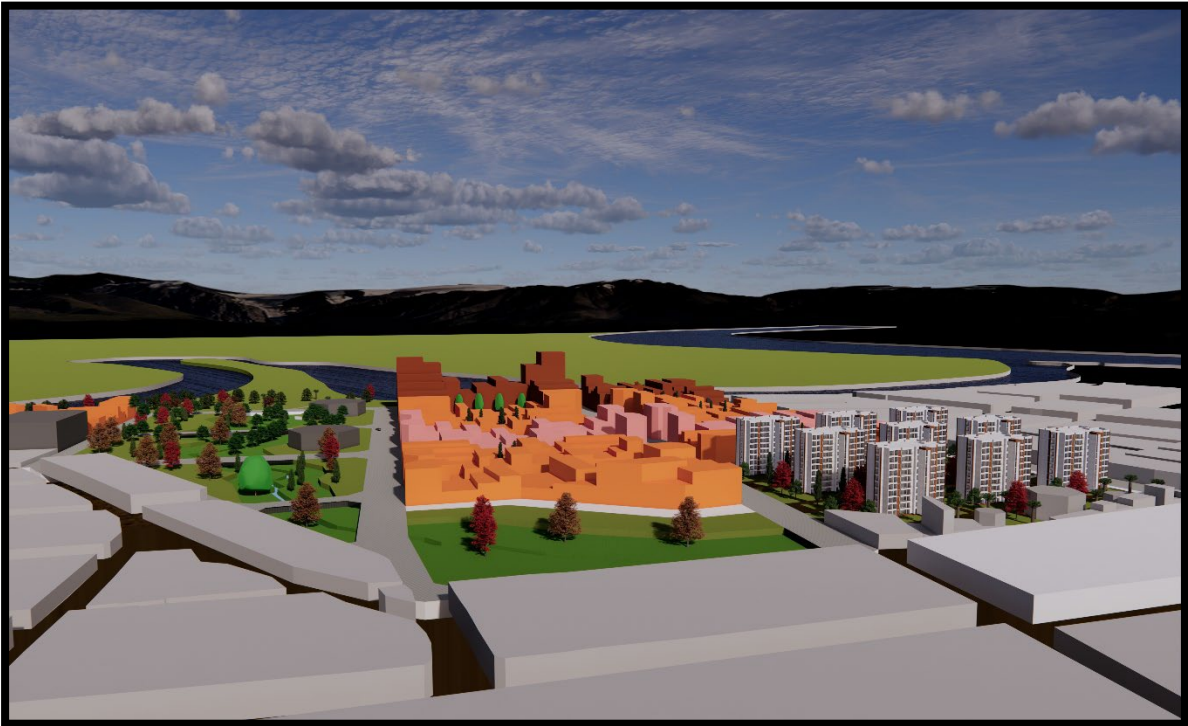
Figura 49. Edificio multifamiliar 3D



Figura 52. Vista este del conjunto habitacional.



Figura 53. Vista sur del conjunto habitacional.



Referencias

(s.f.).

- Álvarez, G. (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. *Región y Sociedad*, 29(68), 153-191. <https://doi.org/https://doi.org/10.22198/rys.2017.68.a872>
- Anderson, E., & Minor, E. (2017). Vacant lots: An underexplored resource for ecological and social benefits in cities. *Urban Forestry & Urban Greening*, 21, 146-152. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ufug.2016.11.015>
- Andrés, G. (2019). Las ciudades medias industriales en España. Evolución histórica, proceso de urbanización y estructura urbana. *Ería*, 39(1), 25-49. <https://doi.org/https://doi.org/10.17811/er.1.2019.25-49>
- Arias, J., & Covinos, M. (2021). *Diseño y metodología de la investigación*. Enfoques Cosuntig EIRL. https://www.researchgate.net/publication/352157132_DISENO_Y_METODOLOGIA_DE_LA_INVESTIGACION
- Auge, M. (2000). *Los no lugares: Espacios del anonimato*. Gedisa. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://designblog.uniandes.edu.co/blogs/dise2609/files/2009/03/marc-auge-los-no-lugares.pdf>
- Avello, R., Palmero, D., Sánchez, S., & Quintana, M. (2018). Validación de instrumentos como garantía de la credibilidad en las investigaciones científicas. *Revista Cubana de Medicina Militar*, 48(1). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0138-65572019000500011&lng=es&tlng=pt
- Barros, J., & Ezquiaga, J. (s.f.). Dinámicas de transformación del tejido urbano residencial de Madrid: trama residencial versus trama urbana. *IV Congreso ISUF-H: Metrópolis en recomposición: perspectivas proyectuales en el Siglo XXI: Forma urbis y territorios metropolitanos, Barcelona.*, 28(30), 28-30. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/328591>
- Basso, L., Navarro, M., & Silva, H. (2021). Public transport and urban structure. *Economics of Transportation*, 28. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2021.100232>
- Berruete, F. (2017). *Los vacíos urbanos: una nueva definición*. <https://doi.org/https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.09>
- Blasco, J., & Pérez, j. (2007). *Metodologías de investigación en las ciencias de la actividad física y el deporte: ampliando horizontes*. Editorial Club Universitario. <http://hdl.handle.net/10045/12270>
- Breyman, H. (2017). Morfología y regulación urbana en la transformación de la ciudad. El caso de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. *Revistarquis*, 6(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.15517/ra.v6i2.30620>

- Brown, G., Sanders, S., & Reed, P. (2018). Using public participatory mapping to inform general land use planning and zoning. *Landscape and Urban Planning*, 177, 64-74. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2018.04.011>
- Bustelo, A. (s.f.). Jane Jacobs: Muerte y vida de las grandes ciudades. *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, 4, 154-155. <https://doi.org/https://doi.org/10.12795/ppa.2011.i4.10>
- Cabrera, L., & Delgado, J. (2019). Sector inmobiliario y estructura urbana en la ciudad de Puebla, 1900-2010. *Secuencia*, 103. <https://doi.org/https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i103.1512>
- Camacho, C. (2018). Evolución del parcelario doméstico y su interacción con la trama urbana: el caso de los arrabales califales de Córdoba. *Arqueología y Territorio Medieval*, 25. <https://doi.org/https://doi.org/10.17561/aytm.v25.2>
- Cardona, J., & Naranjo, G. (2020). Reintegración del objeto obsoleto a la trama urbana: herramienta para el análisis de edificaciones en desuso en Quito. *IV Congreso ISUF-H: Metrópolis en recomposición: perspectivas proyectuales en el Siglo XXI: Forma urbis y territorios metropolitanos*, Barcelona. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/328455>
- Carrasco, A., Gamarra, M., & Torres, S. (2021). De vacíos urbanos a espacios públicos: Zona Urbana Monumental de Chiclayo, Perú. *Proyección. Estudios Geográficos y De Ordenamiento Territorial*, 15(30), 162-185. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs/index.php/proyeccion/article/view/4607>
- Castillo, A., Correa, E., & Cantón, M. (2017). Regulación urbanística de áreas de piedemonte en ciudades latinoamericanas. Análisis crítico de la normativa internacional y el marco regulatorio de la ciudad de Mendoza. *Architecture, city and environment*, 12(35). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.5821/ace.12.35.4761>
- Dewa, D., Buchori, I., Sejati, A., & Liu, Y. (2022). Shannon Entropy-based urban spatial fragmentation to ensure sustainable development of the urban coastal city: A case study of Semarang, Indonesia. *Remote Sensing Applications: Society and Environment*, 28. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.rsase.2022.100839>
- Dubeaux, S., & Sabot, E. (2018). Maximizing the potential of vacant spaces within shrinking cities, a German approach. *Cities*, 75, 6-11. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.06.015>
- Durand, J. (2019). *Issuu Home Page*. Analisis Urbano Polo Industrial del Callao: https://issuu.com/jonathandurand5067/docs/seminario_urbanismo
- Escolano, S., López, C., & Pueyo, A. (2018). Urbanismo neoliberal y fragmentación urbana: el caso de Zaragoza (España) en los primeros quince años del siglo

- XXI. *EURE* (Santiago), 44(132), 185-212.
<https://doi.org/https://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000200185>
- Financiero, D. (2022). *Invatati Afaceri*. <https://invatatiafaceri.ro/es/diccionario-financiero/escuela-de-administracion-anderson-de-la-ucla/>
- Gallardo, L. (2014). Siete puntos de análisis en el proceso proyectual El contexto urbano en el proyecto arquitectónico. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(2), 4-10. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132014000200004&lng=en&tlng=es
- García, J., & Sánchez, P. (2020). Diseño teórico de la investigación: instrucciones metodológicas para el desarrollo de propuestas y proyectos de investigación científica. *Información Tecnológica*, 31(6), 159-170. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642020000600159>
- Gardiner, M., Burkman, C., & Prajzner, S. (2013). The value of urban vacant land to support arthropod biodiversity and ecosystem services. *Environmental Entomology*, 42(6), 1123-1136. <https://doi.org/https://doi.org/10.1603/EN12275>
- Garrison, W., & Levinson, D. (2006). *The transportation experience: Policy, planning and deployment*. Oxford University Press. <https://books.google.com.pe/books?id=T26fzjh-WcC&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. IslandPress. https://books.google.com.pe/books?id=IBNJoNILqQcC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Gobster, P., Hadavi, S., Rigolon, A., & Stewart, W. (2020). Measuring landscape change, lot by lot: Greening activity in response to a vacant land reuse program. *Landscape and Urban Planning*, 196. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.103729>
- Gómez, M. (2020). ¿Cómo podemos diseñar, planificar y gestionar el paisaje urbano? *Paisaje Transversal*. <https://paisajetransversal.org/2020/05/herramienta-diseno-planificacion-gestion-paisaje-urbano-territorio/>
- Guyot, M., Araldi, A., Fusco, G., & Thomas, I. (2021). The urban form of Brussels from the street perspective: The role of vegetation in the definition of the urban fabric. *Landscape and Urban Planning*, 205. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103947>
- Hadavi, S., Rigolon, A., Gobster, P., & Stewart, W. (2021). Resident-led vacant lot greening and crime: Do ownership and visual condition-care matter? *Landscape and Urban Planning*, 211. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104096>

- Hayter, J. (2006). Sprawl: A Compact History. *Berkeley Planning Journal*, 19(1).
<https://doi.org/https://doi.org/10.5070/BP319112965>
- Hernández, O. (2021). Aproximación a los distintos tipos de muestreo no probabilístico que existen. *Revista Cubana de Medicina General Integral*, 37(3).
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-21252021000300002&lng=es&tlng=es
- Hincapié, C. (2019). Espacio entre líneas: lecciones de arquitectura sobre Venecia y Cartagena. [https://doi.org/Espacio entre líneas: lecciones de arquitectura sobre Venecia y Cartagena](https://doi.org/Espacio%20entre%20líneas:%20lecciones%20de%20arquitectura%20sobre%20Venecia%20y%20Cartagena)
- Huai, Y., Lo, H., & Ng, K. (2021). Monocentric versus polycentric urban structure: Case study in Hong Kong. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 151, 99-118.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.05.004>
- Jiménez, C. (2013). Tamaño y densidad urbana. *Tamaño y densidad urbana. Análisi de la ocupación de suelo por las áreas urbanas españolas.*, 6(2), 37-39. http://habitat.aq.upm.es/tydu/atydu_2.html
- Jiménez, M., González, M., Escalona, M., Valdéz, J., & Aguirre, C. (2011). Comparación de métodos espaciales para detectar cambios en el uso del suelo urbano. *Revista Chapingo serie ciencias forestales y del ambiente*, 17(3). http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-40182011000300009&lng=es&tlng=es
- Kim, G., Newman, G., & Bin, J. (2020). Urban regeneration: Community engagement process for vacant land in declining cities. *Cities*, 102. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102730>
- Kropf, K. (1996). *Tejido urbano y el carácter de las ciudades*. *Urban Des.* [https://doi.org/ https://doi.org/10.1057/udi.1996.32](https://doi.org/https://doi.org/10.1057/udi.1996.32)
- Lee, R. (2021). Vacant land, flood exposure, and urbanization: Examining land cover change in the Dallas-Fort Worth metro area. *Landscape and Urban Planning*, 209. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104047>
- Lemoine-Rodríguez, R., Inostroza, L., & Zepp, H. (2020). The global homogenization of urban form. An assessment of 194 cities across time. *Landscape and Urban Planning*, 204. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103949>
- Lerner, J. (2005). *Acupuntura Urbana*. Institut d'Arquitectura Avancada de Catalunya. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://iaac.net/wp-content/uploads/2021/06/AcupunturaUrbana.pdf
- Liao, X., Colmillo, C., Shuc, T., & Ren, Y. (s.f.). Spatiotemporal impacts of urban structure upon urban land-use efficiency: Evidence from 280 cities in China.

- Habitat International*, 131.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2022.102727>
- Long, Y., & Ye, Y. (2019). Measuring human-scale urban form and its performance. *Landscape and Urban Planning*, 191. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.103612>
- López, M. (2019). Las calles latinoamericanas. Teoría e intervención. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(3). <https://doi.org/https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.69618>
- Loureiro de Matos, F. (2018). Urban morphology: An introduction to the study of the physical form of cities, by Vitor Oliveira. *Journal of Urban Affairs*, 40(8), 1197-1199. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/07352166.2018.1470872>
- Low, S. (2000). *On the plaza: The politics of Public space and Culture*. University of Texas Press. [https://books.google.es/books?hl=es&lr=lang_es|lang_en&id=SHpaBAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP8&dq=On+the+Plaza:+The+Politics+of+Public+Space+and+Culture%22+\(2000\)+Setha+M.+Low&ots=fpqQP8UYwk&sig=t2BUI_vb7Dq4iORnqUVA6WWueN4#v=onepage&q=On%20the%20Plaza%3A%20The%20Po](https://books.google.es/books?hl=es&lr=lang_es|lang_en&id=SHpaBAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP8&dq=On+the+Plaza:+The+Politics+of+Public+Space+and+Culture%22+(2000)+Setha+M.+Low&ots=fpqQP8UYwk&sig=t2BUI_vb7Dq4iORnqUVA6WWueN4#v=onepage&q=On%20the%20Plaza%3A%20The%20Po)
- Ludeña, W. (2006). Ciudad y patrones de asentamiento: Estructura Urbana y tipologización para el caso de Lima. *EURE (Santiago)*, 32(95), 37-59. <https://doi.org/https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612006000100003>
- Maiztegui, B. (2021). *Cartografía de la desigualdad: Investigación geográfica sobre el acceso a los espacios públicos y áreas verdes de Perú*. ArchDaily: <https://www.archdaily.pe/pe/960997/cartografia-de-la-desigualdad-investigacion-geografica-sobre-el-acceso-a-los-espacios-publicos-y-areas-verdes-de-peru>
- Marie, G., & Son, P. (2016). Understanding the Vietnamese urban fabric from the inside. *IIAS-The Newsletter*(73). chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.iias.asia/sites/iias/files/nwl_article/2019-05/IIAS_NL73_3233.pdf
- Massida, A. (2021). *Helen Gyger, Improvised Cities: Architecture, Urbanization, and Innovation in Peru*. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press. <https://doi.org/https://doi.org/10.1017/S0022216X21000080>
- MiCiudad. (2019). *Mi Ciudad*. Reporte Ciudades Amazónicas: <https://www.miciudad.pe/reporte-ciudades-amazonicas/>
- Montalvo, R., & Gutiérrez, M. (2018). Metodología para la indentificación del suelo intraurbano vacante en México. *Nova scientia.*, 10(20), 668-696. <https://doi.org/https://doi.org/10.21640/ns.v10i20.1188>
- Montoya, J., Escobar, D., & Moncada, C. (2020). Análisis de accesibilidad urbana a partir de intervenciones viales mediante sistemas de información geográfica.

- Caso de estudio, la malla vial del municipio de Quibdó, en Colombia. *Información tecnológica*, 31(2).
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642020000200019>
- Moreno, C., García-Pablos, J., Argu, P., Pérez, J., & Puente, S. (2022). *Paisaje Transversal*. El futuro de las ciudades intermedias: <https://paisajetransversal.org/2022/11/el-futuro-de-las-ciudades-intermedias-ii-santander-habitat-futuro/>
- Muñoz, J. (1991). Estructura Urbana metropolitana de Lima. *Ciudad y Territorio. Estudio Territoriales.*, 115-124.
<https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/83711>
- MVCS, & MPAA. (2015). Reglamento de Zonificación Urbana de la ciudad de Yurimaguas. En *Plan de Desarrollo Urbano de Yurimaguas*. <https://docplayer.es/91789956-Plan-de-desarrollo-urbano-ciudad-de-yurimaguas-reglamento-de-zonificacion-urbana-de-la-ciudad-de-yurimaguas.html>
- Nazarnia, N., Harding, C., & Jaeger, J. (2019). How suitable is entropy as a measure of urban sprawl? *Landscape and Urban Planning*, 184, 32-43.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2018.09.025>
- Negeri, M., Guta, M., & Erena, S. (2023). Determinat factors hinder urban structure plan implementation: The case of Nekemte Town, Ethiopia. *Helivon*, 9(3).
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e13448>
- Newman, G., Yunmi, P., Arquero, P., & Lee, R. (2018). Vacant urban areas: Causes and interconnected factors. *Cities*, 72(B), 421-429.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.10.005>
- Núñez, A. (2023). Entorno urbano, densidad poblacional y uso del Sistema de Autobuses de Transporte Rápido en Quito. *Revista Latinoamericana de estudios urbanos regionales*, 49(148).
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.7764/EURE.49.148.11>
- ONU. (2020). *Commission on population and development of Economic and social counsil*. (R. f.-G. sesion, Editor) Worl demographic trends: <https://daccess-ods.un.org/access.nsf/get?open&DS=E/CN.9/2020/5&Lang=E>
- ONU, C. o. (s.f.).
- Orellana, A., Vicuña, M., & Moris, R. (2017). Planificación Urbana y calidad de vida: Aproximación al estado de la planificación local en Chile. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 10(19), 88-109.
<https://doi.org/https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu10-19.pucv>
- Rangel, J. (02 de 22 de 2023). *Inmobiliare*. <https://inmobiliare.com/vietnam-busca-lograr-su-primera-ciudad-sustentable/>

- Rivas, L. (2015). La definición de variables o categorías de análisis. En *¿Cómo hacer una tesis?* (págs. 107-118). <https://doi.org/10.51440/unsch.revistaeducacion.2023.21.458>
- Robert, J., Goueset, V., Demoraes, F., Vega, P., Pereyra, O., Flechas, A., . . . Villar-Urbe, J. (2022). Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis. *Territorios*, 46. <https://doi.org/https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9942>
- Rodríguez, A., & Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela De Administración De Negocios*, 82, 175-195. <https://doi.org/https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647>
- Rodríguez, C., & Miranda, J. (2020). VACÍOS URBANOS: Dimensión física o existencial. *Tzhoeoen*, 12(4). <https://doi.org/https://doi.org/10.26495/tzh.v12i4.1399>
- Rodríguez, C., & Miranda, J. (2020). VACÍOS URBANOS: Dimensión física o existencial. *Revista Tzhoeoen*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26495/tzh.v12i4.1399>
- Root, E., Silbernagel, K., & Litt, J. (2017). Unpacking healthy landscapes: Empirical assessment of neighborhood aesthetic ratings in an urban setting. *Landscape and Urban Planning*, 168, 38-47. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.09.028>
- Sánchez, D. (2022). Técnicas e instrumentos de recolección de datos en investigación. *TEPEXI Boletín Científico De La Escuela Superior Tepeji Del Río*, 9(17), 38-39. <https://doi.org/https://doi.org/10.29057/estr.v9i17.7928>
- Sánchez, M., Fernández, M., & Díaz, J. (2021). écnicas e instrumentos de recolección de información: análisis y procesamiento realizado por el investigador cualitativo. *Revista Científica UISRAEL*, 8(1), 107-121. <https://doi.org/https://doi.org/10.35290/rcui.v8n1.2021.400>
- Saras, E. (2023). Técnicas e instrumentos de investigación en la actividad investigativa. *Revista Educación*, 21(21). <https://doi.org/https://doi.org/10.51440/unsch.revistaeducacion.2023.21.458>
- Sivak, C., Pearson, A., & Hulburt, P. (2021). Effects of vacant lots on human health: A systematic review of the evidence. *Landscape and Urban Planning*, 208. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.104020>
- Solá-Morales, I. (1995). *Territorios*. Anyplace, Anyone corporation, New York. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.sef.usp.br/wp-

content/uploads/sites/613/2019/11/SOL%C3%80-MORALES-TERRITORIOS-Terrain-Vague.pdf

- Song, J., Abuduwayiti, A., & Gou, Z. (2023). The role of subway network in urban spatial structure optimization-Wuhan city as an example. *Tunnelling and Underground Space Technology.*, 131. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tust.2022.104842>
- Southworth, M., & Ben-Joseph, E. (1997). *Streets and the shaping of towns and cities.* Island Press. https://books.google.es/books?hl=es&lr=lang_es|lang_en&id=UQvGNKBfCgsC&oi=fnd&pg=PR5&dq=Streets+and+the+Shaping+of+Towns+and+Cities&ots=ySjLRr6sCU&sig=cjv-ltrzWw6AZmZWAMpNQ4ES9c#v=onepage&q=Streets%20and%20the%20Shaping%20of%20Towns%20and%20Cities&f=fals
- Stewart, W., Gobster, P., Rigolon, A., Strauser, J., Williams, D., & Riper, C. (2019). Resident-led beautification of vacant lots that connects place to community. *Landscape and Urban Planning*, 185, 200-209. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.02.011>
- Tsai, Y. (2005). Quantifying urban form: Compactness versus "Sprawl". *Sage Journals*, 42(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/0042098042000309748>
- Vannier, C., Bierry, A., Longaretti, P., Nettièr, B., Cordonnier, T., Chauvin, C., . . . Lavorel, S. (2019). Co-constructing future land-use scenarios for the Grenoble region, France. *Landscape and Urban Planning*, 190. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.103614>
- Vargas, Z. (2009). La investigación aplicada: una forma de conocer las realidades con evidencia científica. *Revista Educación*, 33(1), 155-165. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=44015082010>
- Vaughan, L. (2018). *Mapping Society: The Spatial Dimensions of Social Cartography.* <https://doi.org/https://doi.org/10.2307/j.ctv550dcj>
- Wang, M., & Debbage, N. (2021). Urban morphology and traffic congestion: Longitudinal evidence from US cities. *Computers, environment and Urban System.*, 89. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2021.101676>
- Wei, Y., & Ewing, R. (2018). Urban expansion, sprawl and inequality. *Landscape and Urban Planning*, 177, 259-265. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2018.05.021>
- Weilenmann, B., Seidl, I., & Schulz, T. (2017). The socio-economic determinants of urban sprawl between 1980 and 2010 in Switzerland. *Landscape and Urban Planning*, 157. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.08.002>

- Wheeler, S. (2015). Built landscapes of Metropolitan regions: An international typology. *The Journal of the American Planning association*, 81(3), 167-190. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/01944363.2015.1081567>
- Xu, G., Jiao, L., Yuan, M., Dong, T., Zhang, B., & Du, C. (2019). How does urban population density decline over time? An exponential model for Chinese cities with international comparisons. *Landscape and Urban Planning*, 183, 59-67. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2018.11.005>
- Zhao, C., Weng, Q., & Hersperger, A. (2020). Characterizing the 3-D urban morphology transformation to understand urban-form dynamics: A case study of Austin, Texas, USA. *Landscape and Urban Planning*, 203. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103881>
- Zvelebil, M., & Lillie, M. (2000). Transition to agriculture in eastern Europe. In T. Price (Ed.). (C. U. Press., Ed.) *Europe's First Farmers*, 57-92. <https://doi.org/https://doi:10.1017/CBO9780511607851.004>

ANEXOS

ANEXO 1: Certificados de validez I

Certificado de validez de contenido del instrumento: Guía de entrevista aplicada al Arquitecto Urbanista.

N°	CATEGORÍA 1: ESTRUCTURA URBANA	Pertinencia				Relevancia				Claridad				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
	SUBCATEGORÍA 1: USO DE SUELO													
	INDICADOR 1: Zonificación													
1	Como sabemos, la estructura urbana es la disposición y configuración de los elementos que conforman la ciudad, entre ellas el uso de suelo ¿De qué maneras, diría Usted, influye en esta la distribución de la zonificación?			X				X				X		
2	Las ciudades de la Selva Peruana, como es el caso de Yurimaguas, se caracterizan por disponer de amplias áreas de expansión urbana que permiten un desarrollo sostenible, sin embargo, no ha sucedido eso. ¿Cuáles cree que son la problemática de la ciudad para haber obtenido una estructura urbana obsoleta y zonificación desordenada, teniendo tanta oportunidad de planificación óptima en sus áreas colindantes?			X				X				X		
3	¿Cómo cree Usted que la falta de planificación urbana en Yurimaguas incidió en la actual problemática de la trama urbana y zonificación?			X				X				X		
4	Yurimaguas, como ciudad, ha crecido de manera esporádica e informal desde hace 15 años, duplicando su población en ese periodo. ¿Cómo se pueden adaptar las normativas de zonificación para atender las necesidades de la ciudad en un contexto de crecimiento poblacional y demanda de uso de suelo?			X				X				X		
	INDICADOR 2: Suelo Vacante													
5	Se define "Suelo Vacante" a los predios de terrenos ubicados en áreas urbanas que no tienen uso específico, están infrautilizadas o en desuso. ¿Cuál es la importancia del análisis del suelo vacante en la planificación de la estructura y zonificación urbana?			X				X				X		
6	Yurimaguas posee numerosos suelos vacantes a lo largo y ancho de la ciudad que, hasta el momento, no han sido incluidos como una alternativa para la solución de sus problemas urbanos. ¿Cuáles son los principales retos y oportunidades para la reutilización del suelo vacante en la planificación urbana sostenible?			X				X				X		
	SUBCATEGORÍA 2: CONECTIVIDAD VIAL													
	INDICADOR 1: Red de Calles													
7	Entendemos a la red de calles como la totalidad de vías que conforman la distribución básica de la ciudad ¿Cómo evalúa la calidad de la Red de Calles en Yurimaguas? ¿Qué problemas y deficiencias podría identificar?			X				X				X		
8	Teniendo presente la problemática de la red de calles de Yurimaguas ¿Cuáles son las			X				X				X		

	consecuencias de tener esta red deficiente en la ciudad?																
9	¿Qué haría Usted para mejorar la conectividad vial, mediante las redes de calles, en la ciudad de Yurimaguas a corto, mediano y largo plazo?			x					x							x	
INDICADOR 2: Congestión Vial																	
10	La congestión vial es un mal que padecen muchas ciudades. Yurimaguas no es ajeno a ello. ¿Cuáles cree que son los principales factores que contribuyen a la congestión vial en el centro de la ciudad?			x					x							x	
11	¿Qué medidas propondría Usted para reducir la congestión vial en la ciudad en el corto, mediano y largo plazo?			x					x							x	
SUBCATEGORÍA 3: DISPERSIÓN URBANA																	
INDICADOR 1: Densidad Poblacional																	
12	La densidad poblacional es un indicador muy importante en muchos campos de investigación. Sabemos que Yurimaguas tiene una densidad de población bastante baja. ¿Cuáles son los beneficios y desventajas de una baja densidad poblacional para la ciudad?			x					x							x	
13	¿Qué impacto tiene la dispersión urbana en la densidad poblacional en la ciudad de Yurimaguas?			x					x							x	
14	¿Cómo se relaciona la densidad poblacional con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?			x					x							x	
15	¿Qué estrategias implementaría Usted para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas?		x						x							x	
INDICADOR 2: Fragmentación Urbana																	
16	Al describir la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas ¿Se podría hablar de una ciudad fragmentada?		x						x							x	
17	¿Cómo se relaciona la fragmentación urbana con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?		x						x							x	
18	¿Existen estrategias o políticas públicas para abordar la fragmentación urbana en la ciudad? ¿Cuáles implementaría Usted?		x						x							x	

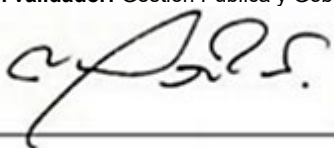
Observaciones:

Opción de aplicabilidad: **Aplicable (x)** **Aplicable después de corregir ()** **No Aplicable ()**

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Arq. Karina Contreras Velarde

DNI:10646573

Especialidad del validador: Gestión Pública y Gobernabilidad



Certificado de Valide

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LAS VIVIENDAS UBICADAS DENTRO DE NUESTRO SECTOR DE ESTUDIO

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación :

Hora de observación :

DATOS GENERALES DEL VACÍO URBANO			
Ubicación:		Nombre del propietario actual:	
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO		DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
		ASPECTOS NEGATIVOS	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
1. ¿El terreno se encuentra cercado?			
2. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			
3. ¿Presenta una topografía llana?			
4. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
5. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m ² ?			
6. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones

7. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			
8. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			
9. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			
Subcategoría 3: Normativa Urbana	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

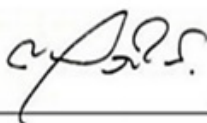
Observaciones: _____

Opcion de aplicabilidad:

Aplicable (x) Aplicable después de corregir () No Aplicable ()

Apellidos y nombres del juez validador:

Dr. Arq. Karina Contreras Velarde
DNI: 10646573



Dra. Arq. Karina Contreras Velarde
Especialidad Gestión Pública y Gobernabilidad
DNI: 10646573

Especialidad del validador: Gestión Pública y Gobernabilidad.

1Pertinencia: La pregunta corresponde al tiempo teórico formulado.

2Relevancia: La pregunta es apropiada para representar al componente o subcategoría

3Claridad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado de la pregunta, es concisa, exacta y directa.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando las preguntas planteadas son suficientes para medir las subcategorías.

Fecha: 17/04/2023

ANEXO 2: Certificados de validez II

Certificado de validez de contenido del instrumento: Guía de entrevista aplicada al Arquitecto Urbanista.

N°	CATEGORÍA 1: ESTRUCTURA URBANA	Pertinencia	Relevancia									Claridad				Sugerencias
			M	D	A	M	A	M	D	A	M	A	M	D	A	
	SUBCATEGORÍA 1: USO DE SUELO	M D	D	A	M	A	M	D	A	M	A	M	D	A	M	A
	INDICADOR 1: Zonificación															
1	Como sabemos, la estructura urbana es la disposición y configuración de los elementos que conforman la ciudad, entre ellas el uso de suelo ¿De qué maneras, diría Usted, influye en esta la distribución de la zonificación?			X					X					X		
2	Las ciudades de la Selva Peruana, como es el caso de Yurimaguas, se caracterizan por disponer de amplias áreas de expansión urbana que permiten un desarrollo sostenible, sin embargo, no ha sucedido eso. ¿Cuáles cree que son la problemática de la ciudad para haber obtenido una estructura urbana obsoleta y zonificación desordenada, teniendo tanta oportunidad de planificación óptima en sus áreas colindantes?			X					X					X		
3	¿Cómo cree Usted que la falta de planificación urbana en Yurimaguas incidió en la actual problemática de la trama urbana y zonificación?			X					X					X		
4	Yurimaguas, como ciudad, ha crecido de manera esporádica e informal desde hace 15 años, duplicando su población en ese periodo. ¿Cómo se pueden adaptar las normativas de zonificación para atender las necesidades de la ciudad en un contexto de crecimiento poblacional y demanda de uso de suelo?			X					X					X		
	INDICADOR 2: Suelo Vacante															
5	Se define "Suelo Vacante" a los predios de terrenos ubicados en áreas urbanas que no tienen uso específico, están infrautilizadas o en desuso. ¿Cuál es la importancia del análisis del suelo vacante en la planificación de la estructura y zonificación urbana?			X					X					X		
6	Yurimaguas posee numerosos suelos vacantes a lo largo y ancho de la ciudad que, hasta el momento, no han sido incluidos como una alternativa para la solución de sus problemas urbanos. ¿Cuáles son los principales retos y oportunidades para la reutilización del suelo vacante en la planificación urbana sostenible?			X					X					X		
	SUBCATEGORÍA 2: CONECTIVIDAD VIAL															
	INDICADOR 1: Red de Calles															
7	Entendemos a la red de calles como la totalidad de vías que conforman la distribución básica de la ciudad ¿Cómo evalúa la calidad de la Red de Calles en Yurimaguas? ¿Qué problemas y deficiencias podría identificar?			X					X					X		

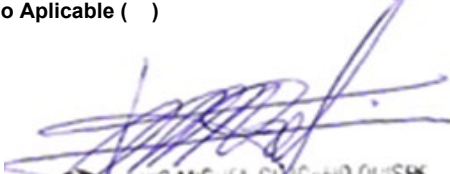
8	Teniendo presente la problemática de la red de calles de Yurimaguas ¿Cuáles son las consecuencias de tener esta red deficiente en la ciudad?					x								x				
9	¿Qué haría Usted para mejorar la conectividad vial, mediante las redes de calles, en la ciudad de Yurimaguas a corto, mediano y largo plazo?					x								x				
INDICADOR 2: Congestión Vial																		
10	La congestión vial es un mal que padecen muchas ciudades. Yurimaguas no es ajeno a ello. ¿Cuáles cree que son los principales factores que contribuyen a la congestión vial en el centro de la ciudad?					x								x				
11	¿Qué medidas propondría Usted para reducir la congestión vial en la ciudad en el corto, mediano y largo plazo?					x								x				
SUBCATEGORÍA 3: DISPERSIÓN URBANA																		
INDICADOR 1: Densidad Poblacional																		
12	La densidad poblacional es un indicador muy importante en muchos campos de investigación. Sabemos que Yurimaguas tiene una densidad de población bastante baja. ¿Cuáles son los beneficios y desventajas de una baja densidad poblacional para la ciudad?					x								x				
13	¿Qué impacto tiene la dispersión urbana en la densidad poblacional en la ciudad de Yurimaguas?					x								x				
14	¿Cómo se relaciona la densidad poblacional con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?					x								x				
15	¿Qué estrategias implementaría Usted para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas?					x								x				
INDICADOR 2: Fragmentación Urbana																		
16	Al describir la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas ¿Se podría hablar de una ciudad fragmentada?					x								x				
17	¿Cómo se relaciona la fragmentación urbana con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?					x								x				
18	¿Existen estrategias o políticas públicas para abordar la fragmentación urbana en la ciudad? ¿Cuáles implementaría Usted?					x								x				

Observaciones: _____

Opción de aplicabilidad: **Aplicable (X)** **Aplicable después de corregir ()** **No Aplicable ()**

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Arq. Luis Miguel Cuzcano Quispe. **DNI:10590935**

Especialidad del validador: Gestión Pública y Gobernabilidad. Certificado de Validez



LUIS MIGUEL CUZCANO QUISPE
ARQUITECTO
CAP. 7945

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LAS VIVIENDAS UBICADAS DENTRO DE NUESTRO SECTOR DE ESTUDIO

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación :

Hora de observación :

DATOS GENERALES DEL VACÍO URBANO			
Ubicación:		Nombre del propietario actual:	
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO		DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
		ASPECTOS NEGATIVOS	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
1. ¿El terreno se encuentra cercado?			
2. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			
3. ¿Presenta una topografía llana?			
4. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
5. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m ² ?			
6. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
7. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			

8. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			
9. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			
Subcategoría 3: Normativa Urbana	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

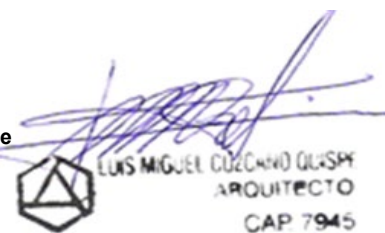
Observaciones: _____

Opcion de aplicabilidad:

Aplicable () Aplicable después de corregir () No Aplicable ()

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Arq. Luis Miguel Cuzcano Quispe

DNI: 10590935 Especialidad del validador: Gestión Pública y Gobernabilidad.



1Pertinencia: La pregunta corresponde al tiempo teórico formulado.

2Relevancia: La pregunta es apropiada para representar al componente o subcategoría

3Claridad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado de la pregunta, es concisa, exacta y directa.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando las preguntas planteadas son suficientes para medir las subcategorías.

Fecha: 17/04/2023

ANEXO 03: GUÍA DE ENTREVISTA 01 SEMIESTRUCTURADA SOBRE ESTRUCTURA URBANA

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Entrevistadores (E) : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Entrevistado (P) : Arq. Luis ángel Quiroz Gastañaudí

Ocupación del entrevistado :

Fecha : 13-05-2023

Tiempo estimado : --

Lugar de la entrevista : Escrito en Word y enviado por WhatsApp

Objetivos de la entrevista:

- Conocer la opinión de los expertos con respecto a los vacíos urbanos, con preguntas derivadas de nuestras subcategorías.

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
SUBCATEGORÍA 1: USO DE SUELO	
<p>1.- Como sabemos, la estructura urbana es la disposición y configuración de los elementos que conforman la ciudad, entre ellas el uso de suelo ¿De qué maneras, diría Usted, influye en esta la distribución de la zonificación?</p>	<p>La zonificación es un proceso de planificación urbana en el cual se divide el territorio de una ciudad en diferentes zonas o áreas, cada una con un uso específico del suelo, como, por ejemplo, zonas residenciales, comerciales o industriales. Considero que su influencia en Yurimaguas se define en 4 aspectos:</p> <p>Distribución del tráfico: Por ejemplo, si las zonas residenciales están ubicadas lejos de las zonas comerciales o industriales, es más probable que las personas necesiten conducir largas distancias para llegar a su lugar de trabajo o hacer sus compras. Esto puede generar congestión vehicular en ciertas áreas de la ciudad.</p> <p>Cambios en la densidad poblacional: Los edificios altos en zonas residenciales, generan mayor densidad poblacional en esas áreas, y por otro lado, si se restringe la construcción en ciertas zonas, es posible que se generen zonas con menor densidad poblacional.</p> <p>Cambios en el valor de la propiedad: Las zonas comerciales o industriales suelen tener un valor de propiedad más alto que las zonas residenciales, lo que puede generar una mayor especulación inmobiliaria y una mayor gentrificación en esas áreas.</p> <p>Uso del espacio público: por ejemplo, la construcción de edificios altos en zonas residenciales es posible que se reduzca el espacio público disponible para los residentes y por el contrario si se restringe la construcción en ciertas zonas, es posible que se generen áreas más amplias y espaciosas para el uso público.</p>
<p>2.- Las ciudades de la Selva Peruana, como es el caso de Yurimaguas, se caracterizan por disponer de amplias áreas de expansión urbana que permiten un desarrollo sostenible, sin embargo, no ha sucedido eso. ¿Cuáles cree que son la problemática de la ciudad para haber obtenido una estructura urbana obsoleta y zonificación desordenada, teniendo tanta oportunidad de planificación óptima en sus áreas colindantes?</p>	<p>Existen varios factores:</p> <p>Falta de planificación urbana adecuada, no solo en Yurimaguas sino también en otras ciudades de la Selva Peruana. Pero para el caso, la razón más importante es que los planes que se hayan realizado no se han implementado adecuadamente.</p> <p>Crecimiento poblacional acelerado: El aumento de la población conlleva a la construcción de viviendas informales y a la falta de infraestructura adecuada para satisfacer las necesidades de la población, es decir que la población se ha posicionado en forma tan rápida que la inversión pública con redes de agua y desagüe no han alcanzado a ejecutarse para abastecer las nuevas demandas, sin embargo, ésta es una problemática a nivel nacional.</p> <p>Limitaciones geográficas de proyección en la planificación: Yurimaguas es circundada por 3 ríos que la rodean y que son sus vías de comunicación con otras ciudades y comunidades, convirtiéndose en los estructurantes naturales de Yurimaguas. Desde siempre la ciudad se ha caracterizado por ser una ciudad portuaria, con una fuerte relación con los ríos, teniendo inclusive la Plaza Principal, Municipio, Catedral y Sede del Gobierno Regional, a pocos metros del Río Huallaga. La ubicación del aeropuerto tomó las áreas planas más cercanas a los barrios más antiguos sin considerar el crecimiento de la ciudad como se ve actualmente. Por lo tanto, tenemos una ciudad dividida por el aeropuerto o, dicho de otra manera, una ciudad que se formó alrededor del aeropuerto con las distancias que esta configuración determinó, la de una ciudad aparentemente fragmentada.</p> <p>Presencia de actividades económicas informales: La economía informal es muy común en las ciudades de la Selva Peruana y esto puede haber afectado la planificación y el desarrollo urbano. Las actividades informales pueden haber dificultado la zonificación adecuada, ya que pueden haber interferido con los planes de desarrollo urbano, y también pueden haber afectado la calidad de vida de los residentes de la ciudad.</p> <p>En resumen, la falta de una planificación adecuada, el crecimiento poblacional acelerado, las limitaciones geográficas y climáticas y la presencia de actividades económicas informales son algunos de los factores que han contribuido a la falta de una estructura urbana adecuada y zonificación ordenada en Yurimaguas y otras ciudades de la Selva Peruana.</p>
<p>3.- ¿Cómo cree Usted que la falta de planificación urbana en Yurimaguas incidió en la actual problemática de la trama urbana y zonificación?</p>	<p>La falta de planificación urbana en Yurimaguas ha tenido un impacto negativo en la trama urbana y la zonificación de la ciudad. Algunos de los efectos se evidencian en el desorden en la zonificación, con la mezcla de diferentes usos del suelo, como viviendas, comercios e industrias, en áreas que no están adecuadas para su desarrollo. Esto genera conflictos entre los residentes de la ciudad y afecta la calidad de vida de las personas.</p> <p>Es evidente también el Crecimiento informal y sin control, causada por la falta de planificación que contribuye al crecimiento informal y sin control de la ciudad, con la construcción de viviendas y edificios sin cumplir con los estándares de construcción y sin un orden adecuado. Esto afecta la seguridad de las edificaciones y genera riesgos para la población.</p> <p>Otra característica es la Insuficiente infraestructura, generada por la falta de planificación urbana, lo que incluye carreteras, servicios públicos, parques, espacios públicos y otros elementos necesarios para la vida urbana. Esto afecta negativamente la calidad de vida de las personas y la competitividad de la ciudad.</p>

	En resumen, la falta de planificación urbana en Yurimaguas ha tenido un impacto negativo en la trama urbana y la zonificación de la ciudad, generando una ciudad desordenada, con un crecimiento informal y sin control, y con una infraestructura insuficiente.
4.- Yurimaguas, como ciudad, ha crecido de manera esporádica e informal desde hace 15 años, duplicando su población en ese periodo. ¿Cómo se pueden adaptar las normativas de zonificación para atender las necesidades de la ciudad en un contexto de crecimiento poblacional y demanda de uso de suelo?	<p>La nueva Ley de Desarrollo Urbano promulgada en Julio del 2022, brindan nuevas herramientas normativas que el municipio en este caso de la Provincia de Alto Amazonas debe implementar con el apoyo del MVCS, en los siguientes alcances:</p> <p>Revisión y actualización de la normativa: Es necesario revisar la normativa de zonificación existente en Yurimaguas para identificar si se adecua a las necesidades actuales de la población. Si es necesario, se deben actualizar las normativas para reflejar las demandas y necesidades de la ciudad.</p> <p>Planificación participativa: La planificación participativa implica involucrar a la población en el proceso de planificación urbana, a través de la participación ciudadana y el diálogo social. Esto puede ayudar a garantizar que las normativas de zonificación se ajusten a las necesidades de la población y que se reflejen sus intereses y demandas.</p> <p>Zonificación flexible: Se puede considerar la implementación de una zonificación flexible, que permita adaptarse a los cambios en la demanda de uso del suelo en la ciudad. Esto puede permitir una mayor flexibilidad en el desarrollo urbano y puede ayudar a prevenir la expansión informal de la ciudad.</p> <p>Uso mixto del suelo: La implementación de un uso mixto del suelo puede permitir la coexistencia de diferentes actividades y usos del suelo en una misma zona. Esto puede ayudar a aumentar la eficiencia del uso del suelo y a reducir los desplazamientos innecesarios de la población.</p> <p>Monitoreo y seguimiento: Este aspecto es el más importante a llevar a cabo en Yurimaguas, para asegurarse de que las normas están funcionando de manera adecuada y para hacer los ajustes necesarios en caso de que sea necesario.</p>
5.- Se define "Suelo Vacante" a los predios de terrenos ubicados en áreas urbanas que no tienen uso específico, están infrautilizadas o en desuso. ¿Cuál es la importancia del análisis del suelo vacante en la planificación de la estructura y zonificación urbana?	<p>El análisis del suelo vacante es de gran importancia en la planificación de la estructura y zonificación urbana por varias razones:</p> <p>Identificación de oportunidades de desarrollo: El análisis del suelo vacante permite identificar áreas de la ciudad que tienen potencial para ser desarrolladas, ya sea para uso residencial, comercial, industrial o para otros fines. Esto puede ayudar a guiar la planificación urbana y a identificar oportunidades de inversión y desarrollo.</p> <p>Prevención de la expansión urbana descontrolada: La identificación y utilización del suelo vacante puede ayudar a evitar la expansión urbana descontrolada, lo que puede ser perjudicial para el medio ambiente y para la calidad de vida de la población. El uso del suelo vacante puede permitir un uso más eficiente de la tierra existente y reducir la presión para desarrollar áreas naturales o rurales cercanas.</p> <p>Reutilización de espacios subutilizados: El análisis del suelo vacante puede identificar áreas de la ciudad que están subutilizadas o en desuso, lo que permite reutilizar esos espacios para otros fines. Esto puede ser beneficioso para la comunidad al proporcionar más espacio para actividades recreativas, culturales o comerciales.</p> <p>Mejora de la calidad de vida de la población: El análisis del suelo vacante puede ayudar a identificar áreas de la ciudad que necesitan ser mejoradas o rehabilitadas, lo que puede mejorar la calidad de vida de la población y hacer que la ciudad sea más atractiva para vivir y trabajar.</p> <p>En resumen, el análisis del suelo vacante es importante para la planificación de la estructura y zonificación urbana, ya que permite identificar oportunidades de desarrollo, prevenir la expansión urbana descontrolada, reutilizar espacios subutilizados y mejorar la calidad de vida de la población.</p>
06.- Yurimaguas posee numerosos suelos vacantes a lo largo y ancho de la ciudad que, hasta el momento, no han sido incluidos como una alternativa para la solución de sus problemas urbanos. ¿Cuáles son los principales retos y oportunidades para la reutilización del suelo vacante en la planificación urbana sostenible?	<p>Retos:</p> <p>Complejidad del proceso de planificación: La reutilización del suelo vacante puede requerir un proceso de planificación complejo que involucre a diferentes actores, incluyendo a las autoridades locales, propietarios, desarrolladores y la comunidad. La falta de coordinación entre estos actores puede retrasar o impedir el proceso de reutilización.</p> <p>Financiación: La reutilización del suelo vacante puede requerir una inversión significativa, lo que puede ser un desafío financiero para las autoridades locales y los desarrolladores. Además, puede ser difícil obtener financiamiento si el área no es considerada atractiva para la inversión.</p> <p>Problemas legales y de propiedad: La reutilización del suelo vacante puede enfrentar problemas legales y de propiedad si los terrenos están en disputa o son propiedad de varias personas o entidades.</p> <p>Oportunidades:</p> <p>Reducción de la expansión urbana: La reutilización del suelo vacante puede ayudar a reducir la expansión urbana descontrolada, ya que permite el uso de tierras existentes de manera más eficiente.</p> <p>Mejora de la calidad de vida: La reutilización del suelo vacante puede mejorar la calidad de vida de la población al proporcionar espacios públicos y servicios urbanos mejorados.</p> <p>Desarrollo sostenible: La reutilización del suelo vacante puede contribuir al desarrollo sostenible de la ciudad al fomentar el uso de recursos existentes en lugar de desarrollar nuevas áreas naturales o rurales.</p> <p>Aumento de la inversión: La reutilización del suelo vacante puede atraer inversión y desarrollo a áreas de la ciudad que antes no eran consideradas atractivas.</p>
SUBCATEGORÍA 2: CONECTIVIDAD VIAL	
07.- Entendemos a la red de calles como la totalidad de vías que conforman la distribución básica de la ciudad ¿Cómo evalúa la calidad de la Red de Calles en Yurimaguas? ¿Qué problemas y deficiencias podría identificar?	<p>Ante la ausencia de planeamiento urbano por su deficiente implementación, sumado al rápido crecimiento en las últimas décadas, sin que haya existido una adecuada planificación urbana, repercute en red de calles y una falta de conexión adecuada entre los diferentes sectores de la ciudad evidenciando:</p> <p>Calles sin pavimentar dificultando la movilidad durante la temporada de lluvias y generar polvo en la temporada seca, afectando la salud de la población.</p> <p>Falta de señalización y mantenimiento dificultando la movilidad y aumento del riesgo de accidentes de tránsito en la ciudad.</p> <p>Excesivo tráfico de vehículos lo que puede generar congestión y afectar la calidad de vida de la población.</p> <p>Falta de alternativas de transporte ya que, en Yurimaguas, la mayoría de la población se desplaza en vehículos particulares, ya que no existen alternativas de transporte público adecuadas, lo que genera una mayor congestión en la red de calles.</p>

<p>08.- Teniendo presente la problemática de la red de calles de Yurimaguas ¿Cuáles son las consecuencias de tener esta red deficiente en la ciudad?</p>	<p>Bueno son fáciles de numerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dificultades en la movilidad • Mayor riesgo de accidentes de tránsito • Mayor exposición a enfermedades por la falta de infraestructura adecuada para el drenaje de aguas pluviales puede generar inundaciones y aumentar el riesgo de enfermedades transmitidas por el agua como el dengue. • Impacto en la calidad de vida de la población, generando estrés y malestar entre los habitantes de la ciudad. • Limitaciones para el desarrollo económico: Una red de calles deficiente limita el desarrollo económico de la ciudad, ya que dificulta el acceso de los ciudadanos a los mercados y a las oportunidades de negocio.
<p>09.- ¿Qué haría Usted para mejorar la conectividad vial, mediante las redes de calles, en la ciudad de Yurimaguas a corto, mediano y largo plazo?</p>	<p>Corto plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar y priorizar las vías más transitadas y en peores condiciones para su mantenimiento y reparación inmediata. • Señalizar y pintar las calles para facilitar la circulación y seguridad de los conductores y peatones. • Promover campañas de concientización sobre la importancia de mantener limpias y en buen estado las calles de la ciudad. <p>Mediano plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar estudios de tráfico y movilidad para identificar los puntos críticos de la ciudad y determinar las mejores soluciones para mejorar la conectividad vial. • Ampliar y mejorar las vías principales de la ciudad, así como crear nuevas conexiones viales para descongestionar las vías más transitadas. • Implementar un sistema de transporte público eficiente y sostenible para reducir la cantidad de vehículos particulares en las calles. <p>Largo plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planificar el crecimiento urbano y la expansión de la ciudad de manera sostenible, garantizando la inclusión de una red vial adecuada. • Fomentar la inversión privada en infraestructura vial para el desarrollo de nuevos proyectos que mejoren la conectividad de la ciudad. • Implementar políticas y medidas para fomentar el uso de medios de transporte alternativos, como bicicletas y caminar, para reducir el uso de vehículos particulares y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.
<p>10.- La congestión vial es un mal que padecen muchas ciudades. Yurimaguas no es ajeno a ello. ¿Cuáles cree que son los principales factores que contribuyen a la congestión vial en el centro de la ciudad?</p>	<p>Después de haber definido la principal causa al crecimiento urbano desordenado y la falta de infraestructura adecuada para la movilidad. También podemos agregar que la presencia de grandes áreas de terrenos privados y públicos (como el aeropuerto), generan junto al crecimiento urbano, vías que se acomodan "como se pueda", generando por ejemplo Calles Estrechas y no permiten una circulación fluida de vehículos, lo que dificulta el tránsito y aumenta la congestión. Otro factor es el Incremento del parque automotor, principalmente de motos y motokar, como resultado del crecimiento urbano y el aumento de la población, contribuye a la congestión vial en el centro de la ciudad, una característica de la poca planificación es ver que muchas calles son de doble sentido.</p>
<p>11.- ¿Qué medidas propondría Usted para reducir la congestión vial en la ciudad en el corto, mediano y largo plazo?</p>	<p>Corto plazo: Se podría mejorar la regulación del tráfico en la ciudad, por ejemplo, a través de la instalación de semáforos en los cruces más críticos o la contratación de agentes de tránsito para dirigir el flujo vehicular.</p> <p>Mediano plazo: Se podría realizar una reorganización de la red vial de la ciudad, identificando las calles más utilizadas y las que presentan mayor congestión, para implementar medidas de ampliación, mejoramiento o construcción de nuevas vías.</p> <p>Largo plazo: Se podría trabajar en la implementación de políticas de desarrollo urbano que promuevan la descentralización y descongestión de la ciudad. Esto podría incluir la creación de nuevas zonas urbanas fuera del centro de la ciudad, la promoción del desarrollo económico en zonas periféricas y la mejora en la conectividad interurbana para reducir el tráfico de larga distancia en la ciudad.</p> <p>Es importante destacar que estas medidas deben ser parte de un plan integral de movilidad urbana que contemple las necesidades y particularidades de la ciudad de Yurimaguas. Además, es fundamental contar con la participación de la comunidad y el compromiso de las autoridades locales para llevarlas a cabo de manera efectiva.</p> <p>Analizar también si se pudieran implementar medios de transporte público y qué modelo se adapta mejor, más aún porque las personas están acostumbradas de llegar con sus vehículos (motos y motokars) desde la puerta de salida hasta la de llegada.</p> <p>Considerar el uso de medios de transporte alternativos, como la bicicleta o el transporte a pie, mediante la construcción de ciclovías o la mejora de las aceras, es una alternativa que requiere un mayor análisis como por ejemplo las altas temperaturas, lluvias constantes, topografía, harían difícil ésta implementación, sin embargo sería bueno comenzar promoviendo el uso de ciclovías y caminos peatonales con fines recreativos, turísticos, integrando riveras, zonas escolares, culturales o a los alrededores del centro histórico, el cual es muy rico en arquitectura.</p>
<p>SUBCATEGORÍA 3: DISPERSIÓN URBANA</p>	
<p>12.- La densidad poblacional es un indicador muy importante en muchos campos de investigación. Sabemos que Yurimaguas tiene una densidad de población bastante baja. ¿Cuáles son los beneficios y desventajas de una baja densidad poblacional para la ciudad?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Una baja densidad poblacional puede tener algunas ventajas y desventajas para una ciudad como Yurimaguas. Algunas posibles ventajas son: • Menor presión sobre los recursos y servicios públicos: Con una menor cantidad de habitantes, los recursos y servicios públicos como agua, electricidad, transporte, educación y salud, pueden ser más accesibles y menos costosos para la población. • Menos congestión y estrés: Con menos personas en la ciudad, hay menos tráfico y menos ruido, lo que puede contribuir a una mayor tranquilidad y calidad de vida de la población. • Mayor espacio disponible: Una baja densidad poblacional puede permitir una mayor disponibilidad de espacios verdes y de recreación, y una mejor calidad ambiental. <p>Sin embargo, también hay algunas desventajas potenciales:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Menor dinamismo económico: Una baja densidad poblacional puede limitar el potencial de desarrollo económico, ya que puede haber menos oportunidades de negocio y menos demanda de servicios y productos. • Menos diversidad cultural: Con menos personas, puede haber menos diversidad cultural y social, lo que puede limitar la experiencia y la riqueza de la ciudad. • Menor eficiencia en el uso de recursos: Con menos personas, la infraestructura y los recursos pueden estar subutilizados, lo que puede generar mayores costos per cápita y menor eficiencia en el uso de los recursos.
13.- ¿Qué impacto tiene la dispersión urbana en la densidad poblacional en la ciudad de Yurimaguas?	<p>La dispersión urbana en Yurimaguas tiene un impacto negativo en la densidad poblacional de la ciudad. Cuando la ciudad se expande de manera dispersa, los asentamientos se encuentran más alejados entre sí, lo que hace que la densidad poblacional disminuya en comparación con una ciudad más compacta. Esto puede tener un efecto negativo en la eficiencia del transporte y la prestación de servicios públicos, ya que se requiere más infraestructura para cubrir una superficie mayor. Además, la dispersión urbana también puede aumentar los costos de la construcción de infraestructura, como carreteras y servicios públicos, al necesitar más recursos y materiales para cubrir una mayor área.</p> <p>Pero considero que para resolver el problema de las vías que enfocamos en la subcategoría anterior, se pueden plantear áreas urbanas estratégicas, aprovechando las vías e infraestructuras existentes para replantar aquellas que no fueron planificadas y contribuyen al desorden de la ciudad.</p>
14.- ¿Cómo se relaciona la densidad poblacional con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?	<p>Es una relación directamente proporcional</p> <p>Una mayor densidad poblacional significa una mayor demanda de servicios públicos, lo que lleva a una mayor presión sobre la infraestructura y servicios existentes. Por otro lado, una baja densidad poblacional puede significar una menor demanda de servicios públicos, lo que puede llevar a una oferta insuficiente de servicios en ciertas áreas.</p> <p>Una mayor densidad poblacional puede significar más vehículos en las calles, lo que puede llevar a una mayor congestión y tiempos de viaje más largos. Por otro lado, una baja densidad poblacional puede significar menos vehículos en las calles, lo que puede llevar a una menor congestión y tiempos de viaje más cortos.</p> <p>Una mayor densidad poblacional puede significar una mayor cantidad de personas en las calles, lo que puede llevar a una mayor presencia de la policía y a una mayor vigilancia ciudadana. Por otro lado, una baja densidad poblacional puede significar una menor presencia de personas en las calles, lo que puede llevar a una menor vigilancia ciudadana y una mayor sensación de inseguridad.</p>
15.- ¿Qué estrategias implementaría Usted para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas?	<p>Existen diversas estrategias que se pueden implementar para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas. Algunas de ellas podrían incluir:</p> <p>Promover la densificación: Una estrategia para aumentar la densidad poblacional en Yurimaguas sería fomentar la densificación de las zonas urbanas existentes. Esto se podría lograr a través de incentivos para la construcción de edificios de viviendas multifamiliares o mediante la promoción de la renovación urbana en zonas que tienen infraestructuras básicas pero que no están siendo utilizadas de manera eficiente. Para ello se pueden promover los programas de acceso a la vivienda del MVCS, tras la implementación de la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (Ley 31313), que brinda las herramientas para tal promoción. Sin embargo, la implementación y monitoreo son procesos de largo plazo.</p> <p>Desarrollar infraestructura: Para mejorar la densidad poblacional en las zonas más dispersas de la ciudad, es necesario desarrollar infraestructura básica como agua, saneamiento y transporte. La mejora de estas infraestructuras básicas podría fomentar la construcción de viviendas y la ocupación de los suelos vacantes, antes que nos ganen las invasiones u ocupaciones ilegales.</p> <p>Promover el uso mixto del suelo: Otra estrategia podría ser fomentar el uso mixto del suelo, permitiendo la construcción de edificios de vivienda multifamiliar y establecimientos comerciales en zonas específicas de la ciudad. Esto no solo podría aumentar la densidad poblacional, sino también fomentar la creación de empleo y la actividad económica en la ciudad.</p> <p>Fomentar la vivienda social: Una estrategia para aumentar la densidad poblacional en Yurimaguas podría ser la promoción de la construcción de vivienda social. Esto podría ser una solución para las familias de bajos ingresos que actualmente viven en viviendas informales y dispersas en la periferia de la ciudad.</p>
16.- Al describir la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas ¿Se podría hablar de una ciudad fragmentada?	<p>Analizando la visión tras las preguntas anteriores, considero que sí, se podría argumentar que la estructura urbana de Yurimaguas es fragmentada. La ciudad presenta una distribución espacial irregular y dispersa, con la presencia de numerosas zonas residenciales aisladas y alejadas del centro urbano. Además, hay una falta de conectividad efectiva entre estas zonas, lo que dificulta el acceso a servicios y equipamientos urbanos. Esta fragmentación urbana también se ve reflejada en la falta de continuidad y coherencia en la trama urbana, así como en la heterogeneidad en la calidad y tipología de las edificaciones y espacios públicos. Todo esto contribuye a la sensación de una ciudad desarticulada y poco cohesionada en su conjunto.</p>
17.- ¿Cómo se relaciona la fragmentación urbana con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?	<p>La fragmentación urbana puede tener un impacto significativo en el acceso a servicios públicos, ya que puede dificultar el acceso a determinadas zonas de la ciudad. Por ejemplo, si la ciudad está dividida en barrios aislados, puede ser difícil para los residentes de una zona acceder a servicios como hospitales, escuelas o parques ubicados en otra parte de la ciudad.</p> <p>Además, la fragmentación urbana puede contribuir a la congestión vehicular, ya que puede generar rutas más largas y complejas para llegar a destinos comunes. Si la ciudad está diseñada con calles sinuosas y desconectadas, puede ser difícil encontrar la ruta más directa y rápida para llegar a un destino.</p> <p>En términos de seguridad ciudadana, la fragmentación urbana puede contribuir a la creación de zonas aisladas y desatendidas donde el crimen puede prosperar sin la presencia adecuada de las autoridades. En barrios aislados y desconectados, la presencia policial puede ser limitada, lo que puede hacer que los residentes se sientan inseguros.</p> <p>Definitivamente la fragmentación urbana puede tener un impacto negativo en la calidad de vida de los residentes de la ciudad, especialmente en términos de acceso a servicios públicos, tráfico vehicular y seguridad ciudadana.</p>
18.- ¿Existen estrategias o políticas públicas para	<p>Felizmente existe una Ley de Desarrollo Urbano Sostenible cuya implementación se viene realizando con la creación de los Reglamentos para su aplicación y control, por las autoridades Locales y Regionales.</p>

<p>abordar la fragmentación urbana en la ciudad? ¿Cuáles implementaría Usted?</p>	<p>Planes de desarrollo urbano: La provincia de Alto Amazonas – Yurimaguas, requiere una actualización del Plan de desarrollo urbano, por encontrarse muy próximo a los 10 años de vigencia. Es de vital importancia para guiar el crecimiento y desarrollo de la ciudad. Estos planes incluyen políticas y estrategias para reducir la fragmentación urbana, fomentar el uso mixto del suelo y mejorar la conectividad vial y de transporte público.</p> <p>Incentivos para la densificación: La densificación puede ayudar a reducir la fragmentación urbana al aumentar la cantidad de viviendas y servicios en áreas urbanas existentes. Los incentivos para la densificación pueden incluir exenciones fiscales, permisos de construcción acelerados y otros incentivos.</p> <p>Fomento de la movilidad sostenible: La fragmentación urbana puede estar relacionada con la dependencia de los vehículos motorizados tales como el automóvil, motocar y motocicletas, y la falta de alternativas de transporte sostenible. Fomentar la movilidad sostenible, como el transporte público, la bicicleta y el peatón, puede ayudar a reducir la fragmentación urbana y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.</p> <p>Participación ciudadana: La participación ciudadana es importante para garantizar que las estrategias y políticas públicas aborden las necesidades y preocupaciones de los ciudadanos. Involucrar a la comunidad en el proceso de planificación urbana puede ayudar a identificar problemas y soluciones relacionados con la fragmentación urbana.</p> <p>Las políticas que se planteen a la autoridad Local – Regional deberán estar acordes con la Política Nacional de Vivienda y Urbanismo y La Ley de Desarrollo Urbano Sostenible.</p>
---	---

Anexo 4: GUÍA DE ENTREVISTA 02 SEMIESTRUCTURADA SOBRE ESTRUCTURA URBANA

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Entrevistadores (E) : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Entrevistado (P) : Arq. Jorge Alonso Del Águila Chávez

Ocupación del entrevistado :

Fecha : 03-05-2023

Tiempo estimado : 50:03

Lugar de la entrevista : Vía Zoom

Objetivos de la entrevista:

- Conocer la opinión de los expertos con respecto a los vacíos urbanos, con preguntas derivadas de nuestras subcategorías.

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
SUBCATEGORÍA 1: USO DE SUELO	
<p>01.- Como sabemos, la estructura urbana es la disposición y configuración de los elementos que conforman la ciudad, entre ellas el uso de suelo ¿De qué maneras, diría Usted, influye en esta la distribución de la zonificación?</p>	<p>Cada zonificación que se puede plantear en una propuesta urbana como el que tiene el plan de desarrollo urbano para determinar a qué se dedica cada zona (residencial, comercios, industrias), entonces estas van de acuerdo con una densificación y a unos parámetros urbanos que salen de los que están especificados en el reglamento de la zonificación. Entonces el modificar el volumen de la ciudad, sus alturas también influyen en la estructuración urbana. El tema del factor climático y factor vulnerable, el resguardo de las fajas marginales son las de reglamentación especial para luego tener un reglamento específico en cada una de las zonas, sea por vulnerabilidad, sea por un tema ambiental, por el resguardo de los recursos naturales que toda ciudad debe tener en un equilibrio. Esto también determinan influencia en la estructura urbana. Cuando ya le has dado a esa estructura ecológica y una zonificación, esta toma cuerpo y sirve para poder plantear alternativas de desarrollo o proyectos tanto recreativos como como de vivienda social. Po ende hay una relación muy fuerte entre la zonificación y la estructuración urbana.</p>
<p>02.- Las ciudades de la Selva Peruana, como es el caso de Yurimaguas, se caracterizan por disponer de amplias áreas de expansión urbana que permiten un desarrollo sostenible, sin embargo, no ha sucedido eso. ¿Cuáles cree que son la problemática de la ciudad para haber obtenido una estructura urbana obsoleta y zonificación desordenada, teniendo tanta oportunidad de planificación óptima en sus áreas colindantes?</p>	<p>Lo que pasa es que no hay una zonificación desordenada, o sea, lo que está planteado es una zonificación adecuada a lo que se quería en ese momento. Hay que tener en cuenta que geográficamente Yurimaguas está rodeada de mucha zona inundable y de un suelo con baja capacidad portante. Tengo entendido en mi experiencia en Yurimaguas hay un ordenamiento mucho mejor que la de Tarapoto. La actual situación de Yurimaguas no sólo sería culpa o responsabilidad del plan de desarrollo urbano ejecutado o no por la municipalidad. Los actores sociales también son importantes en la construcción de la ciudad, de los colegios profesionales de salud, educación, comercio, los gobiernos. Entonces hay todo un conjunto de actores que deberían solidificar una actuación frente al crecimiento urbano.</p>
<p>03.- ¿Cómo cree Usted que la falta de planificación urbana en Yurimaguas incidió en la actual problemática de la trama urbana y zonificación?</p>	<p>Si bien es cierto hay un documento de gestión urbana, pero esta no ha sido implementada, entonces esa falta de implementación y de hacer un seguimiento obviamente genera la informalidad y generala el tráfico de tierras y genera los cambios de uso del suelo, que es de rústico o de rural como se le ha vuelto a llamar ahora a urbano, no por una resolución cuando lo único según la ley que determina que un suelo se convierte de rural a urbano es una habilitación urbana privada o de oficio por la municipalidad.</p>
<p>04.- Yurimaguas, como ciudad, ha crecido de manera esporádica e informal desde hace 15 años, duplicando su población en ese periodo. ¿Cómo se pueden adaptar las normativas de zonificación para</p>	<p>Creo que ahí deberían manejarse las densidades. Cuando hacíamos ese documento de gestión, realmente en la selva todavía estaba como en unos inicios conformándose y había mucho que aprender, hoy por hoy y rápidamente (son sólo 6 años), me atrevería a decirte que se debería, para poder manejar bien ese documento sobre el tema de expansión urbana, generar islas densificadas con vivienda social en donde los servicios</p>

atender las necesidades de la ciudad en un contexto de crecimiento poblacional y demanda de uso de suelo?	se formalicen. Una ciudad de densidad baja va encareciendo el tema de los servicios. Por ello el tema sería conformar estas centralidades adecuadas para poder cumplir las actividades urbanas.
05.- Se define "Suelo Vacante" a los predios de terrenos ubicados en áreas urbanas que no tienen uso específico, están infrautilizadas o en desuso. ¿Cuál es la importancia del análisis del suelo vacante en la planificación de la estructura y zonificación urbana?	Generalmente el suelo vacante cuando no es eriazado, por la climatología, son como algunas remanentes ecológicas o naturales que van quedando. Entonces había que evaluar la importancia de estas y ese es el potencial que pueden tener estas áreas para articularse en un sistema de espacios públicos que pueda tener la ciudad y poder ganar áreas verdes como lo solicita la Organización Mundial de la Salud. Entonces se podría incorporar áreas recreativas, como que también podría replantearse algunas zonas de algunas áreas de zonificación o de urbanización que no hayan sido intervenidas anteriormente. Son grandes áreas que pueden generar áreas recreativas, áreas culturales, de vivienda social, nudos e intersecciones viales. Puede ayudar a replantear lo mal hecho en el urbanismo que se iba conformando sin planificación.
06.- Yurimaguas posee numerosos suelos vacantes a lo largo y ancho de la ciudad que, hasta el momento, no han sido incluidos como una alternativa para la solución de sus problemas urbanos. ¿Cuáles son los principales retos y oportunidades para la reutilización del suelo vacante en la planificación urbana sostenible?	Las principales oportunidades creo son: poder cumplir con la falta de vivienda, paliar los indicadores negativos de espacios recreativos y de repente replantear nuevas densidades a través de la construcción residencial de vivienda. Entonces la municipalidad debe de buscar espacios de remanencia naturales que no le pertenece a nadie por un justiprecio para comprar ir adquiriendo estos vacíos urbanos para poder hacer este replanteo de urbanismo que tiene que ver con vías, con áreas residenciales, con grandes áreas comerciales o grandes áreas recreativas.
SUBCATEGORÍA 2: CONECTIVIDAD VIAL	
07.- Entendemos a la red de calles como la totalidad de vías que conforman la distribución básica de la ciudad ¿Cómo evalúa la calidad de la Red de Calles en Yurimaguas? ¿Qué problemas y deficiencias podría identificar?	Las secciones viales no son continuas, sobre todo en el ingreso principal de la ciudad como es la Av. Sifuentes. Te pierdes en la malla urbana, no sabes cuál es la jerárquica para poder seguir circulando. Entonces hace falta anillos viales que puedan facilitarnos el discurrir. El aeropuerto también acorta la conectividad vial hay que darle la vuelta al aeropuerto para cruzar de un lado a otro.
08.- Teniendo presente la problemática de la red de calles de Yurimaguas ¿Cuáles son las consecuencias de tener esta red deficiente en la ciudad?	Encarecimiento de la movilidad, y la pérdida de tiempo afectan la economía. También está el tema del paisajismo, es importante que en el ordenamiento de las ciudades se tenga en cuenta la arborización y esto influye mucho con el factor climático. Si se tiene una buena vialidad peatonal confortable tiene que haber árboles en el circuito peatonal.
09.- ¿Qué haría Usted para mejorar la conectividad vial, mediante las redes de calles, en la ciudad de Yurimaguas a corto, mediano y largo plazo?	La verdad no me gustaría intervenir en ensanchar calles, pero si de repente generar anillos viales resulta muy importante que nos permitan trasladarnos de un lado a otro de la ciudad. Y otra cosa es el malecón que se puede trabajarse a orillas del río con una circulación a través de un de un circuito de malecón que sea recreativo, pero también de traslado de un lado a otro.
10.- La congestión vial es un mal que padecen muchas ciudades. Yurimaguas no es ajeno a ello. ¿Cuáles cree que son los principales factores que contribuyen a la congestión vial en el centro de la ciudad?	La falta de un circuito personalizable, la falta de un cinturón y sus secciones viales que no ayudan y confunden. Además, el aeropuerto es clave, realizar una intervención de repente para viviendas. En una segunda sección, un tema cultural y en una tercera sección más pegada al centro algo recreativo o de parque, como un pulmón.
11.- ¿Qué medidas propondría Usted para reducir la congestión vial en la ciudad en el corto, mediano y largo plazo?	Mejorar la peatonalización a través del manejo de jardineras y bermas centrales que ayude a poder mantener una un tránsito peatonal adecuado. La señalización también es un tema urbano con la generación de algunos circuitos de tránsito rápido.
SUBCATEGORÍA 3: DISPERSIÓN URBANA	
12.- La densidad poblacional es un indicador muy importante en muchos campos de investigación. Sabemos que Yurimaguas tiene una densidad de población bastante baja. ¿Cuáles son los beneficios y desventajas de una baja densidad poblacional para la ciudad?	El tener una densidad poblacional baja produce problemas con el encarecimiento de los servicios básicos y del transporte, así como en la pérdida de tiempo. Si hablamos de ventajas, podemos mencionar mayor área para las viviendas y menor costo del m2.
13.- ¿Qué impacto tiene la dispersión urbana en la densidad poblacional en la ciudad de Yurimaguas?	De repente la generación de barrios urbano-marginales que no tienen saneamiento y el tema de la vulnerabilidad, inclusión, impacto, súper negativos que no están atendidos en este tema de dispersión y de crecimiento desordenado.
14.- ¿Cómo se relaciona la densidad poblacional con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?	El encarecimiento de los servicios y que en los barrios urbano marginal no lleguen estos servicios básicos porque está muy lejos. En el tema del tránsito, los tiempos de movilidad entre el centro y las afueras no son los más adecuados.

15.- ¿Qué estrategias implementaría Usted para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas?	Plantearía núcleos de densificación con algunos servicios o nuevos equipamientos que ya no hagan necesario que el comprador tenga que ir hasta el centro para tal cosa. Además de edificaciones de 5 a 7 pisos para organizar mejor la ciudad y tener más dinero para hacerla más accesible y cumplir con los servicios de agua, desagüe y luz. Y, bueno, yo creo que, de los puntos importantes, eso de la vivienda social que el gobierno está promoviendo podría ser un punto detonador del resto.
16.- Al describir la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas ¿Se podría hablar de una ciudad fragmentada?	No tanto porque no es una ciudad tan grande como para decir que hay muchos vacíos y luego llegas a un poblado. El ámbito de intervención del plan de desarrollo urbano, que en cierta manera determina una un límite de ciudad no muestra una ciudad partida. Lo que si hay son procesos de ocupación: en un primer momento hasta el centro del aeropuerto y el otro proceso en el que se venía viendo con las habilitaciones que se estaban dando.
17.- ¿Cómo se relaciona la fragmentación urbana con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?	La fragmentación urbana agrava los problemas para el acceso de los servicios básicos, puesto que las encarece. Además, encarece el costo del transporte. Podemos decir que la fragmentación urbana incide en agravar los problemas de una ciudad.
18.- ¿Existen estrategias o políticas públicas para abordar la fragmentación urbana en la ciudad? ¿Cuáles implementaría Usted?	Implementar adecuadamente el plan de desarrollo urbano, generar un plano de zonificación económico que nos ayude a determinar en donde podríamos densificar más o donde menos. Además, un trabajo adecuado de las áreas de tratamiento y las fajas marginales de las áreas ambientales, como esas zonas vulnerables como Puerto Pericos, la desembocadura del atún quebrada y el mismo atún quebrada que deberían generar un tema de seguridad. Sería un conjunto de acciones, pero, para empezar la utilización del plan de desarrollo urbano hubiese sido, digo hubiese porque tiene 8 años y ya está para actualizarlo.

Anexo 5: GUÍA DE ENTREVISTA 03 SEMIESTRUCTURADA SOBRE ESTRUCTURA URBANA

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Entrevistadores (E) : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Entrevistado (P) : Arq. Mg. Karina Rengifo Mesía

Ocupación del entrevistado :

Fecha : 06-05-2023

Tiempo estimado : 52:42

Lugar de la entrevista : Vía Zoom

Objetivos de la entrevista:

- Conocer la opinión de los expertos con respecto a los vacíos urbanos, con preguntas derivadas de nuestras subcategorías.

PREGUNTAS		TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS	
SUBCATEGORÍA 1: USO DE SUELO			
01.- Como sabemos, la estructura urbana es la disposición y configuración de los elementos que conforman la ciudad, entre ellas el uso de suelo ¿De qué maneras, diría Usted, influye en esta la distribución de la zonificación?		El uso de suelo es una tendencia que se da en las ciudades de una manera básica y, a través de los planes urbanos, se han ido normando para ver cuáles son los sectores que tendrán determinado uso de suelo lo que permite organizar mejor la ciudad y que se estén mezclando si no que ayuden a tener una ciudad ordenada, entonces de esa manera influye positivamente cuando hay una fiscalización, una regulación, por ejemplo en el caso que se puedan aprobar algunos proyectos en suelos no permitidos podrían hasta afectar probablemente la salud, el tema de la industria cuando se colocan algunas fábricas en sectores donde no están permitidos pueden afectar la salud, pueden afectar el tránsito, en realidad una serie de problemas que puede causar dentro de la ciudad, entonces el regular una ciudad a través de un uso de suelo por la zonificación va a permitir que la ciudad funcione de una manera adecuada, organizada.	
02.- Las ciudades de la Selva Peruana, como es el caso de Yurimaguas, se caracterizan por disponer de amplias áreas de expansión urbana que permiten un desarrollo sostenible, sin embargo, no ha sucedido eso. ¿Cuáles cree que son la		Eso tendríamos que evaluar, siempre pienso que a veces están hechos los planes pero no hay quien los fiscalice, no hay quien los regule entonces en ese sentido aparecen las famosas invasiones, la toma de tierras en sectores donde no están permitidos y que a veces la autoridad no actúa frente a esos fenómenos de manera inmediata y en el transcurso del tiempo formalizar porque así de alguna manera lo permite las leyes, entonces esa falta de fiscalización, esa falta de ser un poco más rígido con nuestros planes eso perjudica al mayor desarrollo de la ciudad, por otro lado la falta de conocimiento de los pobladores, imaginemos que los pobladores muy poco conocen de este tipo de instrumentos entonces se van a adquirir un lote de alguna forma y construyen sin pensar en los efectos que pueden causar determinados proyectos que puedan hacer, es una causa básica del desorden es justamente eso de no aprovechar, de no hacer una fiscalización adecuada y el	

<p>problemática de la ciudad para haber obtenido una estructura urbana obsoleta y zonificación desordenada, teniendo tanta oportunidad de planificación óptima en sus áreas colindantes?</p>	<p>desconocimiento por parte del mismo poblador y en algún momento se debe hacer la socialización porque cuando se realizan los planes y al menos tienes un plano actualizado debe haber una socialización con todos y tener un tiempo de una o dos semanas para que las personas en cualquier momento puedan estar interesados de hacia dónde se conduce la ciudad y evitar este tipo de desaprovechamiento o falta a la normativa por parte de los propietarios.</p>
<p>03.- ¿Cómo cree Usted que la falta de planificación urbana en Yurimaguas incidió en la actual problemática de la trama urbana y zonificación?</p>	<p>En términos generales, la falta de planificación influye básicamente en el uso de determinado suelo de manera no organizada o en zonas probablemente inseguras, en zonas donde el suelo no es el adecuado, zonas vulnerables y eso al final repercute en el futuro de las personas que van a vivir allí, en Yurimaguas y en otros sectores que se encuentran viviendas en zonas que han sido rellenos o viviendas que están en las laderas de los ríos muy cerca sobre todo esa acumulación de viviendas que se encuentran en zonas vulnerables y no solo afecta en la parte física, afecta en un futuro porque son espacios que van a estar en peligro más adelante de sufrir algún fenómenos físico o natural.</p>
<p>04.- Yurimaguas, como ciudad, ha crecido de manera esporádica e informal desde hace 15 años, duplicando su población en ese periodo. ¿Cómo se pueden adaptar las normativas de zonificación para atender las necesidades de la ciudad en un contexto de crecimiento poblacional y demanda de uso de suelo?</p>	<p>En este caso hay que priorizar los sectores de expansión, incluso tener algún tipo de normativa si es que existen zonas que se están utilizando vulnerables tener una alternativa de reubicación por eso se considera a veces zona de expansión para que puedan hacer uso de ese suelo sin dificultad sin sufrir más adelante posibles daños, eso se podría hacer en la parte normativa, regular, constantemente capacitar a la población, a los funcionarios, a los fiscalizadores a que se pueda ir regulando y hacer una mejor gobernabilidad del territorio, pienso que no es un tema que solamente compete a las instituciones, a las municipalidades, compete incluso también a profesionales que son los encargados de velar el orden y la salud de la ciudad.</p>
<p>05.- Se define "Suelo Vacante" a los predios de terrenos ubicados en áreas urbanas que no tienen uso específico, están infrautilizadas o en desuso. ¿Cuál es la importancia del análisis del suelo vacante en la planificación de la estructura y zonificación urbana?</p>	<p>Lo que se tiene que hacer primero es la formalización de estos suelos y evaluarlos en el sentido de si pertenece a una zona segura para que pueda estos generalmente se emplea para uso público, si le pertenece por ejemplo a la municipalidad que estén debidamente registrados, circulos a nombre de y que se pueda dar algún tipo de uso común como es el caso de plazuelas, alamedas, espacios públicos que también existe y ha existido ya más de buen tiempo el déficit de espacios públicos, el aprovechamiento de estos podría ser trabajar espacios públicos que brinden algún tipo de recreación o algún tipo de uso pero de tipo común, por otro lado no se si lo permite la norma se podría pensar que existe como se ha mencionado a nivel nacional un déficit habitacional, déficit de vivienda que también se puede hacer algún tipo de proyecto social de vivienda justamente para disminuir este déficit no solamente cuantitativo si no cualitativo, se ha visto sobre todo en la selva, en parte de la sierra que existen las viviendas, pero estas viviendas no cuentan con todos los servicios, entonces no estamos brindando una vivienda de calidad o una vivienda digna, entonces estos vacíos pueden ser aprovechados de dos maneras incluso algún equipamiento también que acompaña a la recreación pública. Entonces hay múltiples, hay que simplemente tener prioridades de qué es lo que necesita la ciudad, no. Y hacer como una lista de proyectos que se puedan ir trabajando alguna vez, por ejemplo, se menciona las urbanas que decían que tú puedes regenerar, mejorar un sector pequeño de una ciudad y este a la vez influenciaba todo lo que estaba a su alrededor para hacer de una ciudad mucho más agradable que acoja al peatón, porque la vida en realidad de nosotros un buen tiempo la pasamos dentro de casa, otro fuera y tenemos otro tiempo de recreación y esa recreación debe estar en los espacios públicos donde no necesariamente tengamos que pagar algo o consumir algo como son las entidades privadas, restaurantes que sea algo que no necesariamente tengamos que pagar, no será nuestra casa, pero eso afuera, pero la pasamos bien y nos distraemos que es uno de las requisitos mínimos también para tener salud.</p>
<p>06.- Yurimaguas posee numerosos suelos vacantes a lo largo y ancho de la ciudad que, hasta el momento, no han sido incluidos como una alternativa para la solución de sus problemas urbanos. ¿Cuáles son los principales retos y oportunidades para la reutilización del suelo vacante en la planificación urbana sostenible?</p>	<p>Las oportunidades o beneficios definitivamente están ligados a lograr una cohesión entre todos los habitantes de la ciudad, en que haya también una adecuada movilidad y si es posible, sostenible también si lo permiten las características topográficas, y sobre todo oportunidades de la ciudad que sea una ciudad también visitada por otras personas y que puedan percibir a una ciudad realmente organizada, con espacios públicos con áreas verdes, pues que también puedan economizar en todos sus procesos para que sea una ciudad sostenible, que se aplique un poco el tema de urbanismo sostenible. Hay muchas prácticas relacionadas con la sostenibilidad, por ejemplo, una práctica que a veces, aparentemente no tiene un soporte físico, pero es una buena práctica que han desarrollado en otras ciudades, por ejemplo, el hecho del reciclaje debe ser una práctica que se debe dar en toda la ciudad, ¿por qué? Porque eso va a permitir tener un cambio de hábito de vida, responsable con nuestro planeta, por así decirlo y a la vez también contribuir un poco a este concepto que se llama economía circular, entonces la oportunidad que pienso que daría aprovechar estos espacios en primer lugar, dotar de un buen ambiente para la vida dentro de la ciudad, segundo, aprovechar las necesidades actuales que tienen los habitantes, en este caso de Yurimaguas para dotar de espacios construidos para el caso de hacer una edificación habitacional, que cumpla también con ciertos criterios de sostenibilidad, para que no se vuelva a repetir la historia en el tiempo y justamente estos conceptos de sostenibilidad todavía no son muy usados, pero son las oportunidades para hacerlos que todavía no se han sido del todo estructuradas, como comentabas, existen esos vacíos y hay que aprovechar, entonces por mi parte sería eso de espacios públicos, una movilidad sostenible y equipamientos si pueden complementar con algunas funciones para los jóvenes, por ejemplo, no hay que descuidar al niño y al joven, los niños de la ciudad son niños que van aprendiendo constantemente de lo que ven y si nosotros le podemos brindar las condiciones mínimas, saludable de tener espacios libres abiertos, puedan recrearse, jugar, estamos haciendo niños para un futuro más más sabidos y amantes de la vida y amantes de generar cosas positivas para sus propia ciudad. Entonces tener esas condiciones básicas y yo creo que ayudaría mucho y eso que no estamos hablando de tener un buen hospital, buenas postas, que eso sería complementar si eso se da va a coadyuvar a tener una vida mucho más digno.</p>
SUBCATEGORÍA 2: CONECTIVIDAD VIAL	
<p>07.- Entendemos a la red de calles como la totalidad de vías que conforman</p>	<p>En tema de vías y alguna oportunidad que estuve también en Yurimaguas y no solamente se ve en Yurimaguas sino en otras ciudades, es el aspecto físico es decir, el mantenimiento, aspecto físico de las vías, el mantenimiento que se debe dar a estos constantemente, a veces estamos acostumbrados cuando es una ciudad pequeña y tú tienes una ruta ya conocida y te encuentras con una zona que está afectada y ya sabes que tienes que doblar a la derecha para no pasar por ese bache, y así está pasando una semana, tres, entonces no hay esa cultura para decir</p>

<p>la distribución básica de la ciudad ¿Cómo evalúa la calidad de la Red de Calles en Yurimaguas? ¿Qué problemas y deficiencias podría identificar?</p>	<p>de los gobernantes de tener en buen estado las condiciones físicas de las vías, entonces eso es primordial, en otros distritos de Perú, si se toman en cuenta eso se ve algo que ya está fallando, algún bache, algo que se arregla de manera inmediata. Por otro lado, debe haber un ordenamiento también de transporte público y que este transporte público también tenga un adecuado servicio. Yo me acuerdo cuando en Lima se tenía en algún momento algunas combis pequeñas, uno iba bien ajustado en pésimas condiciones, hasta que llegó un momento en que empezaron a salir las normas de que los vehículos deberían tener no más de tres, cuatro o cinco años de uso por el servicio que nos da, igualito los buses, entonces tener definidas las líneas principales. ¿Por qué? Porque a lo largo el mototaxi si tú quieres ir a varios lugares ese día vas a terminar gastando bastante porque un pasaje ¿cuánto te cobran? Al menos acá en Tarapoto de ir a un extremo a extremo de S/6 o S/5 soles, pero si tú tomarías un bus de una parada a otra te puede costar S/ 1.20 S/1.50 y otro bus igual y terminas ahorrando, entonces por eso es que también en las ciudades de la selva se dice que el motokar y la gente tiene su propia movilidad porque de alguna manera ahorra también, pero no nos vamos a saturar tampoco de tantas motos, de tanto carro, entonces tenemos que también tener un sistema vial que nos ayude y acostumbrarnos a que nos lleven, pues de un paradero a otro y caminar tres o cuatro cuadras, por otro lado, también, como decía hace un momento, si las características topográficas lo permiten hacer un sistema, por ejemplo de ciclovías que en otras ciudades si ha funcionado, tener paraderos que se puedan prestar de esas bicicletas o se pueden alquilar sin la necesidad de ir de un lado a otro, ahora los horarios a utilizar eso lo pueden ir eligiendo, entonces son esas cosas que hay que tomar en cuenta, un buen sistema vial, las características físicas en buen estado, una buena propuesta de transporte público de rutas definidas, tener un buen estado y la movilidad sostenible, que puede ser una alternativa, el uso de la bicicleta para ciertos sectores, de repente en el centro, ir de un punto turístico a otro, sin la necesidad de ella, de repente en esas zonas no va a entrar directamente el motokar, no entraría de repente un bus de grandes dimensiones, porque lo que se pretende ahora es un poco recorrer la ciudad a pie, ¿no? pero recorrer la ciudad a pie también involucra que estas calles, de alguna manera siempre permanezcan de alguna manera en sombra, porque en Yurimaguas o Tarapoto y ciudades de la selva en la tarde se vuelven calurosas extremadamente, no?.</p>
<p>08.- Teniendo presente la problemática de la red de calles de Yurimaguas ¿Cuáles son las consecuencias de tener esta red deficiente en la ciudad?</p>	<p>Bueno, las consecuencias es que en primer lugar no puedas recorrer la ciudad de manera sencilla, más económica, segundo puede haber tráfico vehicular en algunas zonas, si no la tienes organizadas, tercero es que pueda suceder accidentes también, no, eso es lo más lamentable, porque uno puede esperar, pero tener accidentes por no tener una, una red bastante organizada, un sistema de transporte organizado, entonces esos son los problemas más primordiales y por otro lado preparar también algunas vías que no solamente tengan uso vehicular, sino también uso peatonal que nos ayude un poco a buscar espacios de socialización o espacios para pasar un sábado o domingo con la familia caminando bajo sombra, siempre digo bajo sombra porque no es igual, pues uno puede caminar en la costa de repente dos, tres de la tarde y el sol no va a ser tanto como lo que sería en Yurimaguas. Entonces esas serían las consecuencias de no tener una adecuada red vial.</p>
<p>09.- ¿Qué haría Usted para mejorar la conectividad vial, mediante las redes de calles, en la ciudad de Yurimaguas a corto, mediano y largo plazo?</p>	<p>En primer lugar, tendría que hacer un plan, un plan específico sobre movilidad después, identificar hacer un diagnóstico de del Estado situacional de las vías, la orientación, el sentido de las vías. Y conocer un poco del parque automotor, de cuantas unidades estamos hablando, como evaluar la posibilidad de frenar un poco el uso de reemplazar un poco el uso de mototaxi por una unidad que albergue mayor cantidad de sillas, porque la mototaxi solamente, es casi como algo privado, sólo tomas tú o dos personas más, pero en cambio un bus en un espacio más reducido te puede llevar de un lugar a otro, entonces ver la posibilidad de pensar en tener unas líneas, mejor dicho, cómo llevar, cómo trasladar a los habitantes de un extremo a otro, de manera puntual que permita disminuir el uso de los motokares y otras unidades y por otro lado, también evaluaría la posibilidad de si tengo extensiones de terreno de gran envergadura utilizarlo para ciclovías, pero ciclovías que puedan conectar, no ciclovías que solamente estén aisladas, que tenga un verdadero uso, lamentablemente en Tarapoto no, por muchas características no se ha dado, no ha tenido un efecto positivo, pero ha sido un inicio para conocer nuestra realidad. Entonces si se tratara de hacer este sistema de ciclovías en Yurimaguas, tener las condiciones mínimas, no de que yo pueda llevar a hacer como una ruta donde empiezo recorre la ciudad, me llevan a los puntos centrales que puede ser de repente la plaza, tal vez un parque específico y bordear zonas de comercio, entonces y regresar al mismo punto, entonces tenga la utilidad que necesito. Por otro lado, también podría tener si los espacios son más grandes espacios como parques que pueda hacer esta práctica de utilizar las bicicletas como deporte, entonces yo llego, puedo llegar en moto sí es un espacio grande, vamos a pensar como en el caso del espacio del aeropuerto, es un espacio bastante grande, se puede aprovechar para ellos también.</p>
<p>10.- La congestión vial es un mal que padecen muchas ciudades. Yurimaguas no es ajeno a ello. ¿Cuáles cree que son los principales factores que contribuyen a la congestión vial en el centro de la ciudad?</p>	<p>Definitivamente no sé si en Yurimaguas el motokar puede pasar por la plaza, no lo sé. ¿Creo que sí?, entonces para mí eso podría generar congestión, sobre todo, pero también podría ser el no funcionamiento de los semáforos, la ubicación no adecuada en los semáforos, por otro lado, es que no tengan alternativas otras alternativas de transitar de llegar al destino sin necesidad de pasar por el centro, entonces eso podría ser también una causa que podría estar ocurriendo, yo iría un poco eso, ¿no? Y bueno, también trabajar el tema de educación vial con las mismas personas, como digo, no todos a veces uno en condiciones puede dejarlo todo ok, pero el manejo, la educación, ese es otro punto que hay que trabajar también.</p>
<p>11.- ¿Qué medidas propondría Usted para reducir la congestión vial en la ciudad en el corto, mediano y largo plazo?</p>	<p>Bueno, las medidas, por ejemplo, si yo podría en la zona de expansión no diseñar a largo plazo, pero si podría a diseñar la zona de expansión con vías con anchos mayores que incluyen estacionamiento a ambos lados, bermas centrales, jardinería que puedas colocar de repente árboles para bajar la temperatura en la misma ciudad, eso podría hacerlo en las zonas de expansión y cuando utilice los documentos reglamentarios, exigir que las vías tengan determinados años sobre todo las que van a conectar a la ciudad, alrededor, entonces eso sería algo que podría considerarse para no pasar lo que estamos pasando ahorita con el centro, de ahora en adelante las vías deberían tener, pues estos a largo plazo. Por otro lado, a corto plazo podría reubicar algunas redes. Quizás redistribuir algunas vías, las que están más congestionadas, para otras alternativas de recorrer la ciudad, pero utilizando otras vías, segundo tal vez podría prohibir los estacionamientos que saturan mucho el centro y dar una solución en algún vacío que sea público, hacer un estacionamiento, lo más rápido podría ser un establecimiento a un nivel, que sería, lo primero que hiciera ¿no?, pero después posteriormente, si las condiciones del terreno lo permiten, las medidas, trabajar estacionamientos en uno, dos o tres niveles para de esa manera, mejorar, dejar libre la ciudad peatonalizar incluso algunas zonas no a ensanchar las veredas para lograr tener de repente algunos árboles que puedan generar sombras mientras yo camine por ellos, entonces eso podría ayudar bastante en el centro y todo lo que está alrededor en expansión ya verlo así como se hacían antes las utopías urbanas, la Ciudad Jardín donde tenía área verde, vía rodeada de área verde en el centro, costados, si eso fuera posible, sería ideal, no sé cómo hay ciudades que se han creado así como Brasilia, Brasilia, ha sido creado desde cero, una ciudad, y de ahí han ido a vivir. En cambio, nosotros tenemos ciudades que han sido por años antiguas y nos hemos tenido que acondicionar, entonces todo lo que es expansión, pero eso es a largo plazo porque en primer lugar deberías tener financiamiento y, cómo</p>

	<p>logramos financiamiento eso creo que los que han estado solamente en las pueden darnos una respuesta. Lamentablemente algunas cosas, la mayoría de cosas, si uno quisiera hacer, como yo, por ejemplo, diría si mi ciudad es consolidada de Yurimaguas es un cuadrado, todo lo que está alrededor de quiero hacer vía de expansión, pero una vía modelo, árboles, veredas anchas, jardines, estacionamientos, bolsas de estacionamiento, así como cuando uno va a un conjunto habitacional y tiene una bolsa de estacionamiento para que deje su carro y se va a su vivienda no igualito, pero para hacer eso no tenemos, primero no tenemos financiamiento de hacer estas vías y después se van habilitando los costados, entonces hay que esperar que la habilitador lo haga y lamentablemente a veces estas vías va a seguir siendo las mismas que continúan de centro, entonces yo hiciera eso si tuviera financiamiento, prolongaría mis vías, haría vías totalmente diferentes seguidas bajo un plan de organización de transporte y dejaría todo la estación para que puedan habilitar a hacer lo demás. Si eso fuera posible, lo hiciera.</p>
SUBCATEGORÍA 3: DISPERSIÓN URBANA	
<p>12.- La densidad poblacional es un indicador muy importante en muchos campos de investigación. Sabemos que Yurimaguas tiene una densidad de población bastante baja. ¿Cuáles son los beneficios y desventajas de una baja densidad poblacional para la ciudad?</p>	<p>Bueno, los beneficios de tener una baja densidad poblacional es porque nos está indicando que todavía tenemos territorio, para poder hacer cosas, y aprovechar eso para usos públicos, eso es el gran beneficio, yo lo encuentro más beneficios que desventajas, entonces el tener territorio disponible creo que lo que se tiene que hacer es tener un buen financiamiento, tener unas buenas propuestas, pero que partan de un gran plan general, hasta podría ser de mi parte un plan generoso plan convencional, como te decía hace un momento, de qué es lo que yo quisiera lograr en las afueras de Yurimaguas y dentro también si estamos hablando que dentro del de lo ya consolidado existen espacios que no están trabajados también ese es otro plan que hacer con estos espacios hay que titularlos hay que tener todas la topografía y hay que pensar, pero es un pensamiento paralelo. ¿Es verdad que voy a hacer ahí y qué voy a hacer afuera de lo que falta? pero falta consolidar, entonces para mí es un gran beneficio, todavía no se ha saturado de la ciudad, pues se pueden aplicar proyectos pequeños medianos en estos vacíos que quedan y el gran problema que yo siempre encuentro creo que sería el tema de financiamiento. Nosotros podemos hacer, queremos hacer muchas cosas, pero el financiamiento no nos da entonces, pero lo que si partiríamos tal vez es con lo que ya tenemos en el centro, dónde nos podemos distribuir donde es fácil acceder, y ahí trabajar luego una desventaja quizás sea que, si no tenemos eso la desventaja de ello que bueno, no está tan ligado con la baja densidad, pero la desventaja es el tema presupuestal. ¿no? siempre. Ahora otra cosa importante, a veces nosotros decimos un plan lo vamos a hacer en un año, entonces en algunos planes, pero en ciudades más avanzadas, por ejemplo, en Alemania, cuando tuve la oportunidad de conversar con una colega, me decían que ellos se demoran bastante tiempo en planificar. No es una cosa que yo me siento, y ya tengo que entregar, ellos le encuentran hasta el mínimo detalle para planificar todo lo que tenga que ver con ciudades, con todo lo que va a generar cambios en un lugar, entonces no tenemos que tener miedo a que si tenemos que planificar nos demoramos un poco, pero la idea es que se analice de diferentes aristas los posibles efectos que puedan tener la planificación, vuelvo a decir, o sea, se han planificado cosas, lo que ha pasado nuevamente con algunas ciclovías que no han tenido éxito, ya aquí está el dinero había dinero van a hacer esto, esta es la característica, no pasó nada cuánto perdimos más de un millón de soles que pudimos haber hecho con ese millón de soles, muchas cosas. Entonces no hay que tener temor de demorarnos en planificar para poder proponer cosas que sabemos que a la larga van a ser este beneficio para todos. Lo encuentro más una oportunidad, que deben dar la oportunidad de que tenemos suelo disponible para tener una lista de cosas posibles que hacer, y generar una dinámica en cada sector no centrarnos solamente en un pequeño espacio, si no digamos si Yurimaguas es un cuadrado tendré que trabajar en las cuatro aristas por decir así no, entonces no voy a trabajar solo en una y ahí mejorar, no, puedo trabajar paralelamente las cuatro entonces si hacemos que la ciudad diga ha aquí hay un punto focal que llama la atención, está muy bonito, vamos a visitarlo, entonces ya la gente empieza a desplazarse y empieza a conocer más su ciudad y la ciudad de por sí se vuelve más atractiva.</p>
<p>13.- ¿Qué impacto tiene la dispersión urbana en la densidad poblacional en la ciudad de Yurimaguas?</p>	<p>Bueno el impacto después que haya espacios, hay espacios, por ejemplo, las distancias, no, eso podría ser una desventaja de un lado a otro, se convierte en no pueden llegar todos los servicios a un lado, cuesta más también llevar un servicio a diferentes lugares que si tuviéramos tal vez una ciudad o un poquito más compacta, eso ayudaría un poco a no gastar en otras cosas, entonces si tuviéramos una ciudad que se pueda tener este perdón, entonces si tuviéramos una ciudad más compacta, probablemente sería más fácil, más corto transitar en ella, distribuirse, ir de un lado a otro, este los sistemas también de agua desagüe, serían mucho más fáciles y más económicos y todo no, las vías todo esto es una ventaja que podría tenerse si fuera más, de no ser lo más compacta, como es el caso, todo cuesta más, no es más larga y es de un lado a otro, etcétera.</p>
<p>14.- ¿Cómo se relaciona la densidad poblacional con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?</p>	<p>Bien repercute, claro, en la seguridad tenemos una ciudad un poco abierta, no es muy fácil de controlar, cómo vamos a los lugares más lejanos llegará en corto tiempo para estar vigilándola, etcétera. Nos es muy difícil, menos si las condiciones de vías no son las adecuadas, nos es difícil llegar a ese sector, nos es difícil controlar, deberíamos tener mucho mayor personal para poder estar vigilando constantemente zonas donde no hay mucha vivienda, hasta podría viviendas o zonas equipamiento pueden resultar también siendo inseguras por el hecho de que no hay muchas personas que viven cerca y esos esos tramos pueden resultar siendo desolados. Luego eso de seguridad en los servicios también, como decía, trasladar agua, el desagüe todo este material el trabajo que significa ir de un punto solamente para abastecer una determinada cantidad de viviendas termina siendo también muy costoso para el estado. Entonces, lo que se pretende es como le decía, hay muchos casos, no es fácil controlar, es mejor tener una ciudad ligeramente más compacta, más organizada, de fácil tránsito y va a ser mucho más fácil ir de un lugar a otro sin tener problemas de inseguridad y que todas estas viviendas están cercas o infraestructuras puedan tener todos los servicios también porque están cerca las redes matrices y eso va a permitir que funcione mejor la ciudad.</p>
<p>15.- ¿Qué estrategias implementaría Usted para mejorar la densidad poblacional en Yurimaguas, especialmente en las zonas más dispersas?</p>	<p>Para mejorar, densidad bueno, mejorar la densidad, bueno, no sé si mejora la densidad pero en las zonas más dispersas es bien difícil trasladar, seguro que Yurimaguas, también existen las zonas que han sido producto de invasiones, no que han quedado relegadas, como decía, es bien difícil reubicar eso se ha hecho, se ha tratado de hacer, por ejemplo, en Lima, algunos casos ha tenido casos positivos, se han trasladado de zonas muy peligrosas, todas estas poblaciones se han ido a otras, sólo que han tenido que aprender a cómo vivir en unas condiciones nuevas, entonces qué solución le doy a esta dispersión, lo que me queda es que entre espacio y espacio, además de generar tal vez una vía, si es que ya no la voy a poder mover por equis razones es darle uso en el tránsito de un sector a otro, en dar al menos para que se vaya consolidando, promoviendo y de repente en estos vacíos que quedan promoviendo algún tipo de uso que permitan conectar del centro de la ciudad hacia las afueras y esa conexión se puede dar a través de algunas vías que se puedan generar, vías con características diferentes, y con usos de suelo, tal vez que tengan que ver con el comercio, habitacional también eso podría ser si las distancias no son muy grandes y si fuera drástica y si el grupo poblacional de los que están afuera dispersos son movibles, los puedo convencer podría atraer un poco más cerca al centro generar entre el centro y las afueras una zona de expansión dotándola de servicios, comercio, recreacional, habitacional, eso sería en uno de los extremos, dependiendo también en qué condiciones se encuentra si no está muy consolidada lo que está en las afueras, a veces mover a casas de dos, tres pisos porque a veces se consolidan, así también es más complicado porque mueves no quieren dejar las casas, no, eso es por un lado, pero si vas a dejar una casa que está en de repente hecha con madera, como suele darse en las afueras de las ciudades, madera quinchas tal vez se podría convencer que estos puedan venir un poco más hacia el centro y evitar más gastos.</p>

<p>16.- Al describir la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas ¿Se podría hablar de una ciudad fragmentada?</p>	<p>Si, en cierta forma si tomo el término de ciudad fragmentada, quiere decir que no está conectada, que las aísla, los servicios, los usos, es posible que sí, recuerdo que una vez fui a visitar una zona de un asentamiento en Yurimaguas que estaba cerca de un río me parece me parece que había visto eso y veía bastante zonas así abiertas sin uso entonces parece como que nuevamente digo el tema de fiscalización, el tema de no haber regulado en su momento han permitido que casi todo se acomodan de acuerdo a lo que ellos han querido, entonces sí en Yurimaguas se ve cierta fragmentación también que se podría a través del tiempo ir mejorando, promoviendo de repente estos usos internos que se habla de estos espacios, para estar preparadas para un posible crecimiento poblacional, Yurimaguas es una de las ciudades antiguas históricas, y tiene cierta particularidad que está muy cerca, por ejemplo a nosotros a San Martín y yo creo que eso podría ser un beneficio preparar en el caso de que podía pasar tener un crecimiento poblacional mayor, pero a tu pregunta es sí, es una ciudad.</p>
<p>17.- ¿Cómo se relaciona la fragmentación urbana con otros problemas urbanos, como el acceso a servicios públicos, el tráfico vehicular y la seguridad ciudadana?</p>	<p>La fragmentación urbana genera encarecimiento de la instalación de los servicios básicos en una ciudad, ya que la superficie que aborda es más amplia generado por esta fragmentación, probablemente por los vacíos urbanos. Igualmente pasa con la vialidad de la ciudad, más kilómetros de calles y avenidas, más lejanía de un lugar a otro y transporte más caro. En cuanto a la seguridad ciudadana, probablemente estos vacíos urbanos, lugares sin uso o mal uso, como la delincuencia, genera inseguridad en los alrededores.</p>
<p>18.- ¿Existen estrategias o políticas públicas para abordar la fragmentación urbana en la ciudad? ¿Cuáles implementaría Usted?</p>	<p>No recuerdo haber visto alguna política, pero probablemente las soluciones podrían ser eso de dar un uso inmediato al centro, al centro al borde. Y para que pueda haber un crecimiento más compacto y no tan desfragmentados, más separados.</p>

Anexo 6: Consentimientos informados



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APOORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del Proyecto de Investigación: **“Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas”**. Antes de iniciar se le sugiere leer los términos de la entrevista, en el cual se detalla el uso del material, consentimientos que nos autoriza el entrevistado.

- Su identidad será reservada, a menos que nos autorice el uso del nombre del entrevistado.
- Esta entrevista será archivada en video, audio y/o por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto (video conferencia y/o escrito).

Yo, Arq. Luis Ángel Quiróz Gastañadui, me desempeño, también, como experto en el tema de investigación y accedo a participar voluntariamente de esta entrevista de forma escrita, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Tarapoto, 11 de mayo del 2023



FIRMA DEL ENTREVISTADO
Arq. Luis Ángel
Quiróz Gastañadui



FIRMA DEL ENTREVISTADOR
Bach. Arq. Orick Williamns
Mozombite Gonzales



CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APOORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del Proyecto de Investigación: "**Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas**". Antes de iniciar se le sugiere leer los términos de la entrevista, en el cual se detalla el uso del material, consentimientos que nos autoriza el entrevistado.

- Su identidad será reservada, a menos que nos autorice el uso del nombre del entrevistado.
- Esta entrevista será archivada en video, audio y/o por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto (video conferencia y/o escrito).

Yo, Arq. Jorge Alonso Del Águila Chávez, me desempeño, también, como experto en el tema de investigación y accedo a participar voluntariamente de esta entrevista de forma escrita, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Tarapoto, 03 de mayo del 2023

FIRMA DEL ENTREVISTADO
Arq. Jorge Alonso
Del Águila Chávez

FIRMA DEL ENTREVISTADOR
Bach. Arq. Orick Williamns
Mozombite Gonzales

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APOORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del Proyecto de Investigación: “**Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas**”. Antes de iniciar se le sugiere leer los términos de la entrevista, en el cual se detalla el uso del material, consentimientos que nos autoriza el entrevistado.

- Su identidad será reservada, a menos que nos autorice el uso del nombre del entrevistado.
- Esta entrevista será archivada en video, audio y/o por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto (video conferencia y/o escrito).

Yo, Arq. Mg. Karina Rengifo Mesía, me desempeño, también, como experto en el tema de investigación y accedo a participar voluntariamente de esta entrevista de forma escrita, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Tarapoto, 06 de mayo del 2023



FIRMA DEL ENTREVISTADO
Arq. Mg. Karina Rengifo Mesía



FIRMA DEL ENTREVISTADOR
Bach. Arq. Orick Williamns
Mozombite Gonzales

Anexo 7: Ubicación de vacíos urbanos para las fichas de observación



Anexo 8: fichas de observación

Instrumento de ficha de observación

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS




Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 18 de mayo del 2023

Hora de observación : 10:05 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 01			
  			
Ubicación:		Propietario actual:	
Entre las Calles Juan Iberico, Prolongación Daniel A. Carrión y La Triplayera. Zona Norte de Yurimaguas.		Persona natural	
		Persona jurídica	
		Varios	X
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
			X
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
	X		
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
La suma de los 3 predios es de 27.5 ha. Sólo uno de los predios usa una pequeña parte del terreno (5%) para fines comerciales-recreativas. A parte de ello, el resto del terreno está rodeada de maleza, pasto y árboles. Un 20% del terreno es de naturaleza pantanosa por ser cauce del Atun quebrada.		Los predios están rodeados de 2 vías asfaltadas y 01 afirmada ya mencionadas anteriormente. Por un lado, encontramos el ya consolidado barrio Aguamiro y por el otro al AA.HH. Los Maderos. El río Paranapura colinda por el norte, teniendo el predio una altura promedio de 8mts (en verano) por sobre esta.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
Compuesta por 3 grandes predios urbanos vacíos y/o en desuso, cada uno con propietario distinto, pero con tipologías similares y, obviamente, colindantes. Por un lado, colinda con el río Paranapura y su cauce, así como también, con un afluente de esta: la histórica Atun quebrada, que desemboca allí. Cabe mencionar que uno de los predios fue una fábrica de triplay.		<ul style="list-style-type: none"> Cercanía y buena altura por sobre el Paranapura. Tamaño del terreno. Ubicación estratégica. 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	
		<ul style="list-style-type: none"> Varios dueños. Porcentaje de zona inundable. 	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
1. ¿El terreno se encuentra cercado?			
2. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			Sólo un 10% del total de los 3 predios.
3. ¿Presenta una topografía llana?			
4. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
5. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			
6. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
7. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			La Av. 15 de agosto
8. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			El nuevo hospital Santa Gema, el nuevo Estadio y algunos importantes centros de estudios.

9. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			El enorme descuido del atun quebrada, ahora parte de los vertederos de desagüe de la ciudad.
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			El cerco perimétrico
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe
Subcategoría 3: Normativa Urbana			
	Si	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 18 de mayo del 2023

Hora de observación : 10:20 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 02			
  			
Ubicación:		Propietario actual:	
Av. 15 de Agosto con Calle 26 de Junio Barrio Miguel Irizar Campos		Persona natural	
		Persona jurídica	
		Varios	<input checked="" type="checkbox"/>
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
			<input checked="" type="checkbox"/>
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
	<input checked="" type="checkbox"/>		
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	

La suma de los 3 predios es de 1.16 ha. Gran parte del terreno está ocupado por maleza y unos cuantos árboles. De topografía relativamente plana y a un metro y medio, como promedio, de altura por sobre la vía principal de acceso.	Los predios tienen 2 calles de acceso, ya mencionadas. Sin duda la vía más importante es la Av. 15 de agosto. El contexto urbano es de una zona bastante consolidada y comercial. Prueba de ello es su cercanía de 1 cuadra al moderno estadio de la ciudad y a 2 cuadras del aeropuerto.
OBSERVACIONES GENERALES	ASPECTOS POSITIVOS
El predio de la esquina fue un molino, ahora abandonado. Otro de estos es, actualmente el mal ubicado y de pésima infraestructura, camal municipal.	<ul style="list-style-type: none"> • Topografía plana. • Buena ubicación. • Terreno de forma rectangular.
	ASPECTOS NEGATIVOS

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
1. ¿El terreno se encuentra cercado?			
2. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			Un 30% del terreno es el camal municipal.
3. ¿Presenta una topografía llana?			
4. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
5. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m ² ?			Tiene 11,660.00 m ²
6. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			Animales propios de los que merodean un camal.
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
7. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			La Av. 15 de agosto
8. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			El nuevo Estadio y algunos importantes centros de estudios.
9. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			La mala ubicación del camal.
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			El camal municipal
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe
Subcategoría 3: Normativa Urbana	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 18 de mayo del 2023

Hora de observación : 10:35 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 03



Ubicación:		Propietario actual:	
Av. 15 de agosto con Calle Santa Mónica y Calle las Palmeras con Calle Prolongación Daniel Alcides Carrión.		Persona natural	X
		Persona jurídica	
		Varios	
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
X			
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
X			
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Tiene menos de 5,000 m2. El terreno es de topografía prácticamente plana, aunque de suelo húmedo debido a sus antecedentes. Posee abundante vegetación. Poligonal del terreno con forma rectangular.		El terreno ocupa una cuadra entera, rodeada de calles. Está en una zona comercial, frente al mercadillo El Pijuayal y a unas cuadras de la vía de evitamiento. Cerca de algunos centros educativos.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
Todo el terreno está bastante bien cercado, existiendo solo una vivienda pequeña dentro. Su ubicación es privilegiada por su cercanía a una zona comercial.		<ul style="list-style-type: none"> • Topografía plana. • Buena ubicación. • Terreno de forma rectangular. 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	
		<ul style="list-style-type: none"> • Tamaño del terreno pequeño. 	

Subcategoría 1: Solares Baldíos		Si	No	Observaciones
01.	¿El terreno se encuentra cercado?			
02.	¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			Sola hay una pequeña vivienda.
03.	¿Presenta una topografía llana?			
04.	¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05.	¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 4,971.40 m2
06.	¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			Sólo vegetación.
Subcategoría 2: Contexto Urbano		Si	No	Observaciones
07.	¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			La Av. 15 de agosto
08.	¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			El mercadillo el Pijuayal.
09.	¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			La falta de áreas verdes.
10.	Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11.	Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12.	¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			El cerco perimétrico
13.	¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe
Subcategoría 3: Normativa Urbana		Si	No	Observaciones
14.	¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			

15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

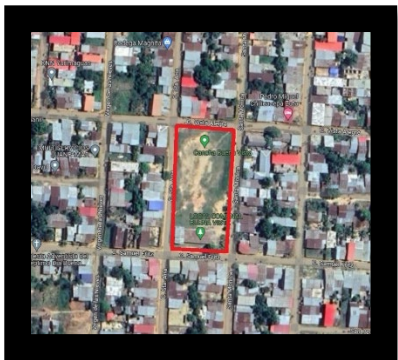


Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 18 de mayo del 2023

Hora de observación : 10:55 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 04			
  			
Ubicación:		Propietario actual:	
Calle Vista Alegre, Calle Santa Mónica y Calle Santa Ana – AA.HH. Buena Vista.		Persona natural	
		Persona jurídica	<input checked="" type="checkbox"/>
		Varios	
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
		<input checked="" type="checkbox"/>	
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
<input checked="" type="checkbox"/>			
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Terreno baldío sin cerco perimétrico. De topografía totalmente plana. Sólo tiene un árbol en pie. Poligonal del terreno de forma perfectamente rectangular.		El terreno ocupa una cuadra entera, rodeada de calles afirmadas. Está muy cerca de la zona comercial El Pijuayal. La zonificación del lugar es de tipo residencial.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
El terreno es municipal y no está cercado. Actualmente lo usan como lugar de jugar fútbol o de acopio de tierra. Un 10% esta ocupado por el local comunal del lugar.		<ul style="list-style-type: none"> • Topografía plana. • Terreno sin cerco. • Terreno de forma rectangular. 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	
		<ul style="list-style-type: none"> • Tamaño del terreno algo pequeño. 	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Si	No	Observaciones
01. ¿El terreno se encuentra cercado?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
02. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sola hay un pequeño local comunal.
03. ¿Presenta una topografía llana?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

04. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 5,334.80 m2
06. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano			
	Sí	No	Observaciones
07. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			La Av. 15 de agosto a 2 cuadras.
08. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			El mercadillo el Pijuayal.
09. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			La falta de áreas verdes.
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe
Subcategoría 3: Normativa Urbana			
	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 18 de mayo del 2023

Hora de observación : 11:15 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 05



Ubicación:	Propietario actual:	
Calle Emancipadores con Calle Santa Ana– AA.HH. Buena Vista.	Persona natural	X
	Persona jurídica	
	Varios	

USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
X			
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
X			
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Terreno baldío de 3.1 ha. con cerco perimétrico semidestruido. De topografía relativamente plana. Posee algo de vegetación. Poligonal del terreno de forma regular.		El terreno ocupa gran parte de una cuadra y sólo tiene a la calle Emancipadores como acceso. Está muy cerca de Vía de evitamiento. La zonificación del lugar es de tipo residencial.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
El terreno es de privados y no tiene cerco perimétrico en buenas condiciones. Actualmente sólo hay una pequeña casita habitado por los cuidadores. Además, el terreno es usado como lugar de jugar fútbol y voleyball. Está a un metro, como promedio, por encima de la calle de acceso.		<ul style="list-style-type: none"> • Terreno sin cerco. • Terreno grande. • Buena ubicación. 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	
		<ul style="list-style-type: none"> • Posee zonas inundables (aguajales). • Sólo tiene una vía de acceso. 	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
01. ¿El terreno se encuentra cercado?			
02. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			Sola hay una pequeña casa. Hay canchas de futbol y voley improvisadas.
03. ¿Presenta una topografía llana?			
04. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 30,949.50 m2
06. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
07. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			La Vía de Evitamiento a 4 cuadras.
08. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			
09. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			La falta de áreas verdes.
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			El aeropuerto y la mala trama urbana de la zona.
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe
Subcategoría 3: Normativa Urbana	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.




Observador

: Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 25 de mayo del 2023

Hora de observación : 10:45 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 06			
  			
Ubicación:		Propietario actual:	
Avenida Libertad s/n, antes de llegar a la Vía de Evitamiento. A 50 mts de la universidad.		Persona natural	
		Persona jurídica	X
		Varios	
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
		X	
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
X			
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Terreno agropecuario de 2.8 ha, por debajo del nivel de la calle de acceso, por 2 mts como promedio. Terreno bastante plano. Posee pasto para ganado vacuno y un molino en semiuso.		El terreno está en la periferia de una de las vías mas importante de Yurimaguas y recientemente asfaltada. No existen muchas viviendas en la zona ni actividad comercial. Está cerca de la UNAA y el Pedagógico.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
El terreno es de privados y no tiene cerco perimétrico, sólo alambrado. Actualmente sólo hay un pequeño almacén de granos y unos cuantos ganados vacunos que pastan allí mismo. Está por debajo del nivel de la calle La Libertad.		<ul style="list-style-type: none"> • Terreno grande. • Buena ubicación. • Terreno plano. 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	
		<ul style="list-style-type: none"> • Nivel por debajo de la calle de acceso. • Sólo tiene una calle de acceso. 	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
01. ¿El terreno se encuentra cercado?			
02. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			Sola hay un almacén y pasto.
03. ¿Presenta una topografía llana?			
04. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 27,855.90 m2
06. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			Posee unos cuantos ganados vacunos.
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
07. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			La calle La Libertad y la Vía de evitamiento.
08. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			La UNAA y el Pedagógico.
09. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			

12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			Su topografía por debajo del nivel de la calle de acceso.
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe
Subcategoría 3: Normativa Urbana			
	Si	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

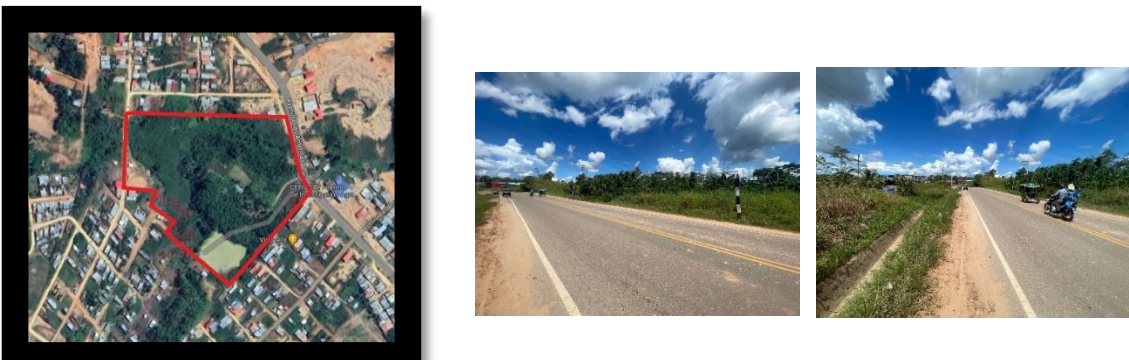
Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 25 de mayo del 2023

Hora de observación : 11:10 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 07			
			
Ubicación:		Propietario actual:	
Vía de Evitamiento s/n, cerca de la Av. Las Américas – AA.HH. Abelardo Quiñones.		Persona natural	
		Persona jurídica	X
		Varios	
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
		X	
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
	X		
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Terreno de 2.04 ha. con topografía relativamente accidentada. Se encuentra con bastante maleza en el frontis de acceso. En una parte del terreno se cuenta con una piscigranja. Posee bastante vegetación.		El terreno está en la periferia de la ciudad, en la zona de expansión urbana de Yurimaguas. Existen, alrededor de esta, muchas lotizaciones nuevas y en consolidación. También hay una pequeña zona de industrias cerca.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
El terreno parece ser de una ONG que realiza sus investigaciones agropecuarias, por ende, tiene la piscigranja. Sin embargo, se observa descuidada.		<ul style="list-style-type: none"> • Terreno grande. • Con buen acceso. 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
01. ¿El terreno se encuentra cercado?			
02. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			Como centro de investigación.
03. ¿Presenta una topografía llana?			
04. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 20,475.00 m2
06. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
07. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			La Vía de evitamiento.
08. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			
09. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe
Subcategoría 3: Normativa Urbana	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

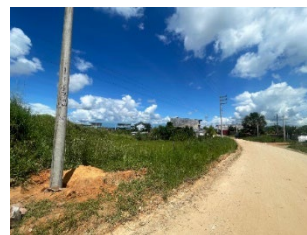
Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 25 de mayo del 2023

Hora de observación : 11:30 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 08



Ubicación:		Propietario actual:	
Jr. Prolongación Angamos- Pueblo Joven 82		Persona natural	
		Persona jurídica	
		Varios	X
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
			X
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
X			
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Terreno amplio de 8.9 ha. con topografía accidentada. No posee mucha vegetación. Cercado en parte. Tiene una poligonal irregular.		El terreno está en una vía alternativa importante de acceso a la ciudad y de expansión urbana. Pegado a ella está el colegio emblemático "Virgen de los Dolores" y el AA.HH. Shanusi, además de una lotización. Colinda con el Pueblo Joven 82, zona urbana antigua de Yurimaguas, pero aún no consolidada.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
Parte del terreno fue una cantera de tierra y arena en su momento. Adquirió mas importancia con la construcción del colegio emblemático, como área inmediata de expansión urbana de la ciudad.		<ul style="list-style-type: none"> • Terreno grande. • Con buen acceso. • Área de expansión urbana. 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	
		<ul style="list-style-type: none"> • Topografía y poligonal irregular. 	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
01. ¿El terreno se encuentra cercado?			Sólo en partes.
02. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			
03. ¿Presenta una topografía llana?			
04. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 89,555.00 m2
06. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
07. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			
08. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			El colegio Virgen de los Dolores.
09. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe.
Subcategoría 3: Normativa Urbana	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GÚÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS




Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 02 de junio del 2023

Hora de observación : 11:15 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 09			
  			
Ubicación:		Propietario actual:	
Av. Jáuregui Cuadra 08 – Jr. Marañón Cuadra 01 Barrio Moises Tong Lee		Persona natural	
		Persona jurídica	X
		Varios	
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
		X	
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
X			
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Terreno de menos de una hectárea con topografía totalmente plana. No posee mucha vegetación. Cercado rústicamente. Tiene una poligonal irregular.		El terreno está en una de las avenidas más importantes de Yurimaguas: Av. Jáuregui. Es una zona ya consolidada urbanamente. Está a una cuadra del colegio Ex – 151, del cementerio general, el penal de reos, la comisaría, de algunos institutos privados y del aeropuerto. Zona residencial y medianamente comercial.	
OBSERVACIONES GENERALES		ASPECTOS POSITIVOS	
El terreno pertenece a Corpac actualmente. No tiene uso visible.		<ul style="list-style-type: none"> • Terreno céntrico, con buena ubicación. • Con buen acceso. • Área urbana ya consolidada 	
		ASPECTOS NEGATIVOS	
		<ul style="list-style-type: none"> • Poligonal irregular. 	

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Si	No	Observaciones
01. ¿El terreno se encuentra cercado?			Sólo en partes.
02. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			
03. ¿Presenta una topografía llana?			
04. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 4,697.50 m2
06. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Si	No	Observaciones
07. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			Av. Jáuregui y Av. Libertad.
08. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			Varios ya mencionados.
09. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			

10.	Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11.	Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12.	¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			
13.	¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe.
Subcategoría 3: Normativa Urbana		Sí	No	Observaciones
14.	¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15.	¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16.	¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17.	¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18.	¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19.	¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20.	¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA VERIFICAR LOS VACÍOS URBANOS DENTRO DEL ÁREA URBANA DE YURIMAGUAS

Título de la Investigación: Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de Yurimaguas, Alto Amazonas.

Observador : Mozombite Gonzales, Orick Williamns

Categoría : Vacíos Urbanos

Fecha de observación : 02 de junio del 2023

Hora de observación : 11:35 am

DATOS GENERALES DEL PREDIO 10



Ubicación: Av. Libertad Cuadra 06, casi frente del aeropuerto. Calle Augusto Freyre – Tiwinza.		Propietario actual:	
		Persona natural	<input checked="" type="checkbox"/>
		Persona jurídica	<input type="checkbox"/>
		Varios	<input type="checkbox"/>
USO ACTUAL			
RESIDENCIA	COMERCIO	OTRO	ABANDONO
	<input checked="" type="checkbox"/>		
ESTADO DE CONSERVACIÓN			
BUENO	REGULAR	MALO	
	<input checked="" type="checkbox"/>		
DESCRIPCIÓN DEL VACÍO URBANO			
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS		DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO INMEDIATO URBANO	
Terreno de aproximadamente 3 ha. con topografía relativamente accidentada. No posee mucha vegetación. Cercado rústicamente. Tiene una poligonal irregular. Está al lado del Atún Quebrada, zona con características inundables en época lluviosa. Actualmente aún sigue siendo utilizado como ladrillera, aunque se va limitando ese uso.		El terreno está en una de las avenidas más importantes de Yurimaguas: Av. Libertad. Es entre una zona medianamente consolidada y un AA.HH. de los más antiguos de la ciudad: Independencia. Está a una cuadra del colegio Marcelina Rojas y Agropecuario, con el policlínico de Es Salud y la comisaría. Está en una zona predominantemente comercial por un lado y residencial por el otro.	

OBSERVACIONES GENERALES	ASPECTOS POSITIVOS
El terreno pertenece al ex alcalde de Yurimaguas, Leonardo Inga, en donde aún existe una ladrillera que poco a poco se está mudando. Es una isla en medio de la ciudad casi consolidada.	<ul style="list-style-type: none"> • Terreno céntrico, con buena ubicación. • Con buenos accesos. • Terreno amplio. • Quebrada en el terreno.
	ASPECTOS NEGATIVOS
	<ul style="list-style-type: none"> • Poligonal irregular. • Zonas inundables.

Subcategoría 1: Solares Baldíos	Sí	No	Observaciones
01. ¿El terreno se encuentra cercado?			Sólo en partes.
02. ¿Está siendo utilizado (el vacío urbano) para algún propósito esporádico y/o específico?			Como ladrillera
03. ¿Presenta una topografía llana?			
04. ¿Presenta el predio una forma (poligonal) regular?			
05. ¿Es un predio mayor a los 5,000 m2?			Tiene 31,619.90 m2
06. ¿Se observa vegetación y/o vida animal dentro del predio?			
Subcategoría 2: Contexto Urbano	Sí	No	Observaciones
07. ¿Existen vías principales cerca del vacío urbano?			Av. Libertad.
08. ¿Existe alguna infraestructura o equipamiento urbano en la zona donde se encuentra el predio?			Varios ya mencionados.
09. ¿Hay alguna problemática social o ambiental asociada al vacío urbano, como la inseguridad, la basura o la falta de espacios verdes en la zona?			La existencia del Atún Quebrada en el terreno, que es parte de los vertederos para desagüe de Yurimaguas.
10. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de alta densidad poblacional?			
11. Relacionando el vacío urbano con la estructura urbana circundante ¿Se encuentra en una zona de transición entre diferentes tipos de uso de suelo?			
12. ¿Existen barreras físicas o psicológicas que dificultan el acceso o uso de este vacío urbano?			El Atún Quebrada
13. ¿Posee el contexto urbano presencia de servicios públicos?			A excepción de desagüe.
Subcategoría 3: Normativa Urbana	Sí	No	Observaciones
14. ¿Se aplica en el predio alguna normativa que regule la gestión o aprovechamiento de los vacíos urbanos?			
15. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso residencial de este vacío urbano?			
16. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo recreativo o de espacio público en este vacío urbano?			
17. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo industrial en este vacío urbano?			
18. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso del tipo comercial en este vacío urbano?			
19. ¿Según el PDU de Yurimaguas, se podría planificar un uso mixto en este vacío urbano?			
20. ¿Es necesario solicitar un cambio de uso de suelo del vacío urbano?			



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CONTRERAS VELARDE KARINA MARILYN, 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: "Estudio de los vacíos urbanos en la estructura urbana de la ciudad de Yurimaguas, Alto Amazonas.", cuyo autor es MOZOMBITE GONZALES ORICK WILLIAMNS, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 03 de Noviembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CONTRERAS VELARDE KARINA MARILYN DNI: 10646573 ORCID: 0000-0003-4130-6906	Firmado electrónicamente por: KCONTRERASVE el 30-11-2023 21:39:15

Código documento Trilce: TRI - 0652817