



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente
peatonal Rafael Escardó, en el Distrito de San Miguel, Lima 2022

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

AUTORAS:

Arones Nolazco, Liset Estefany ([orcid.org/ 0000-0003-1594-6256](https://orcid.org/0000-0003-1594-6256))

Canta Leon, Paola Alexandra ([orcid.org/ 0000-0002-6319-3079](https://orcid.org/0000-0002-6319-3079))

ASESOR:

Mag. Arq. Suarez Robles, Gustavo Francisco
(orcid.org/0000-0002-1686-1740)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA - PERÚ

2023

DEDICATORIA

En la presente investigación va dirigido en primera instancia a nuestros padres y familiares quienes nos brindaron un gran apoyo incondicional en nuestras vidas como también en nuestro crecimiento profesional, a nuestros docentes quien nos dedicaron su tiempo y conocimiento en nuestra carrera, y en especial a nuestra asesor quien nos guió en este largo proceso de nuestro trabajo.

AGRADECIMIENTO

Primeramente agradecemos ante todo a Dios por otorgarnos la fortaleza necesaria para seguir adelante venciendo todos los obstáculos que se nos ha presentado a lo largo de nuestra vida profesional y bendecirnos de buena salud. De igual forma agradecemos al Arq. Suarez Robles, Gustavo Francisco, por brindarnos su tiempo, sus conocimientos y aconsejarnos para la realización de proyecto; finalmente agradecemos a la prestigiosa Universidad César Vallejo por formarnos para ser unas personas de bien y competitivas

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS	v
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT.....	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA	16
3.1. Tipo y diseño de investigación	16
3.2. Variables y operacionalización	17
3.3. Población, muestra y muestreo	19
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	20
3.5. Procedimientos	22
3.6. Método de análisis de datos.....	23
3.7. Aspectos éticos	23
IV. RESULTADOS.....	24
V. DISCUSIÓN.....	58
VI. CONCLUSIONES	67
VII. RECOMENDACIONES	69
REFERENCIAS	71
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Confiabilidad de los Instrumentos	24
Tabla 2. Correlación entre “Desplazamiento Peatonal” y “Valoración Paisajística” .	25
Tabla 3. Correlación entre “Distanciamiento Espacial - Temporal” y “Recursos Visuales”	26
Tabla 4. Correlación entre “La Velocidad de la Caminata” y “Escala Panorámica” .	28
Tabla 5. Correlación entre “La Caminabilidad” y “Escala Cercana o Vivencial”	30
Tabla 6. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala Panorámica	31
Tabla 7. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala Panorámica	33
Tabla 8. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala Panorámica	34
Tabla 9. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala Panorámica	35
Tabla 10. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Recursos Visuales	36
Tabla 11. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Recursos Visuales.....	37
Tabla 12. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Recursos Visuales.....	38
Tabla 13. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Recursos Visuales.....	39
Tabla 14. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Recursos Visuales	40
Tabla 15. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Recursos Visuales.....	41
Tabla 16. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala cercana o vivencial	42
Tabla 17. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala cercana o vivencial	43
Tabla 18. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala cercana o vivencial	44

Tabla 19. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala cercana o vivencial	45
Tabla 20. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Escala cercana o vivencial	46
Tabla 21. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Escala cercana o vivencial	47
Tabla 22. <i>Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala Panorámica - Especialistas</i>	48
Tabla 23. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala Panorámica - Especialistas	48
Tabla 24. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala Panorámica - Especialistas	49
Tabla 25. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala cercana o vivencial - Especialistas	49
Tabla 26. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Recursos Visuales - Especialistas	50
Tabla 27. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Recurso Visuales - Especialistas.....	51
Tabla 28. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Recursos Visuales - Especialistas.....	51
Tabla 29. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Recurso Visuales - Especialistas.....	52
Tabla 30. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Recursos Visuales - Especialistas	53
Tabla 31. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Recurso Visuales - Especialistas.....	53
Tabla 32. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial - Especialistas	54
Tabla 33. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial - Especialistas	55
Tabla 34. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial.....	55
Tabla 35. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial	56

Tabla 36. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial.....	56
Tabla 37. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial.....	57

RESUMEN

La presente investigación se desarrolló teniendo como objetivo principal determinar la relación entre el desplazamiento peatonal y la valoración paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó del distrito de San Miguel, Lima 2022. La metodología del presente estudio utilizada es un enfoque mixto, no experimental, de tipo básico y carácter transversal correlacional, la muestra es de 80 personas y de entrevistas de 15 participantes, además se realizó el procedimiento de observación, realizando una visita al lugar de estudio y recolectando imágenes fotográficas. Asimismo se determinó que la relación entre el desplazamiento peatonal y la valoración paisajística es directa, con incidencia mediana en la perspectiva del diseño en el puente peatonal Rafael Escardó dentro de su entorno, concluyendo que si no se toma en consideración la percepción en la escala panorámica, escala cercana y los recursos visuales como elementos evaluadores que conforman la valoración paisajística para integrar una infraestructura, como es el caso del puente peatonal Rafael Escardó dentro del paisaje, los resultados de integración pueden ser vagas y sin algún efecto positivo, para incentivar el desplazamiento peatonal dentro del distrito de San Miguel.

Palabras Clave: desplazamiento peatonal, valoración paisajística, movilidad urbana, diseño, paisaje urbano, peatón y paisajismo.

ABSTRACT

The present investigation was developed with the main objective of determining the relationship between pedestrian displacement and landscape valuation in the Rafael Escardó pedestrian bridge in the district of San Miguel, Lima 2022. The methodology of the present study used is a mixed, non-experimental approach of Correlational type and cross-sectional character, the sample is 80 people and interviews with 15 participants, in addition the observation procedure was carried out, visiting the study site and collecting basic photographic images. Soon it will be concluded that the relationship between pedestrian displacement and landscape valuation is direct, with a medium incidence in the perspective of the design of the Rafael Escardó pedestrian bridge within its environment, concluding that if the perception on the panoramic scale is not taken into account, close scale and visual resources as evaluative elements that make up the landscape assessment to integrate an infrastructure, as is the case of the Rafael Escardó pedestrian bridge within the landscape, the integration results can be vague and without any positive effect, to encourage displacement pedestrian within the district of San Miguel.

Keywords: pedestrian displacement, landscape valuation, urban mobility, design, urban landscape, pedestrian and landscaping.

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad el mal criterio de solución en el diseño de las infraestructuras peatonales, conlleva a la problemática de desplazamiento peatonal inadecuado como es el caso del puente “inclusivo” peatonal Rafael Escardó en San Miguel (Villamarín, Guío y Dueñas, 2021, p.28) al disminuir las particularidades de percepción de seguridad, motivación y calidad en los servicios para las personas que se transportan de manera amigable en el medio ambiente, como es el uso de bicicletas y el caminar; además de no tomar en consideración la imagen y la estética de la infraestructura dentro del entorno natural para efectos positivos de valoración del paisaje en los ciudadanos, como manifiesta Trujillo (2020, p.20) dentro de este marco de infraestructuras existe un conformismo usual de excluir a los diseñadores y ciudadanos para la participación del desarrollo del elemento, por lo que vale destacar que al ser parte integral del paisaje las entidades municipales deberían pensar adecuadamente en cómo actuar dentro de estos espacios compartidos.

Uno de los temas enlazados con estos tipos de infraestructuras es la movilidad urbana donde Romero, Reátegui, López, Vargas y la Barrera (2019, p.9) nos mencionan que existe en Callao y Lima, una problemática de movilidad urbana que impacta directamente con el bienestar de las personas y en formar una ciudad competente, todo ello, causado por la mala planificación, regulación e inadecuada gobernanza y la superposición de las autoridades.

Por ese motivo, es necesario aclarar la relación del paradigma de la movilidad urbana dentro de la problemática del puente con el entorno y su importancia en el enfoque paisajista. Santa Cruz (2018, p.13) Una de las costumbres limeñas que se desarrollaban en el siglo XIX en la costa verde era la actividad de nadar en las playas costeras, tanto aristócratas, pescadores como nadadores se relacionaban mediante esta dinámica recreacional en conjunto con el paisaje, dado que al obtener la llegada de innumerables visitantes, en 1950 el arquitecto Aramburu Mechaca tiene una visión de ganar territorio al mar generando playas colindantes a los acantilados para luego desarrollar al mismo tiempo una vía rápida con conexión directa a la ciudad, logrando terminar en la década de los 80 todo el borde costero hasta San Miguel y Magdalena.

En la Costa Verde, el paradigma de la movilidad urbana toma protagonismo al ser destacado el corredor vial dentro de un contexto con potencial paisajístico de recreación con cualidades naturales, culturales e históricas, y el inicio de las necesidades de puentes como conexión de la ciudad y la zona costera (Castillo, 2020, p.215) entrando de este modo en debate si debería persistir ese rol de integración metropolitana que proporciona la vía del Circuito de Playas que prevalece desde hace más de 5 décadas. Por lo que, la medida de desincentivar el predominio del transporte es a través de la potencialización de más áreas verdes, espacios públicos, actividades culturales, deportivas o comerciales que atraigan a la población y sobre todo adecuadas infraestructuras peatonales que invite a transitar a visitantes y vecinos.

Sin embargo, en la actualidad existe una controversia sobre el puente peatonal Rafael Escardo, dado que en una entrevista que se concretó en el diario (Exitosa, 2021, diciembre 16) a la decana del colegio de arquitectos Lourdes Giusti, manifiesta que, no se considera al peatón y al discapacitado con una solución adecuada en el diseño del puente, además de no haber pensado en la ubicación donde se está desarrollando el proyecto que es en la costa verde, un lugar con reglamento especial donde le da como valor principal al recurso paisajístico natural y de conservación, puesto que la ordenanza N°1862 menciona que es un espacio de especial calidad, desarrollando el puente sin considerar que esta cerca de un acantilado, además de que esta pudo tener conexión con la parte superior de la misma al contar con una explanada extensa, de modo que no existe una solución de recorrido que sea más corta para los peatones, obteniendo como resultado un puente con una longitud demasiado larga y que a su vez no tuvo conocimiento público entre urbanistas, arquitectos y el colegio de arquitectos, por lo tanto, es una solución mayormente pensada a favor del automóvil. De igual modo, el diario (Perú 21, 2021, párr.3) Tuvo una entrevista con la decana, en donde afirma ser un mal planteamiento al no conectar directamente con la ciudad por la parte del acantilado y que no existen diseños integrados en la costa verde lo que es realmente preocupante.

Por otro lado, (RPP Noticias, 2021, diciembre 18) mediante su entrevista con la coordinadora general Mariana Alegre de Lima cómo Vamos, menciona que a pesar de poseer un tramo largo existió la intención del proyecto en ser accesible para discapacitados, sin embargo, el ancho del puente incentiva a las personas a no bajarse de la bicicleta cuando están cruzando pese a que es un lugar en donde se

transita con peatones, además de no llevar a un ingreso directo a la playa, por lo que, destaca la idea de ser una respuesta de solución con beneficio pleno a la vía rápida en la costa verde y no con beneficio de otorgar planteamientos de calidad en el espacio público y recreacional. Asimismo (Perú 21, 2021, párr.9) manifiesta que es una obra transitoria sin destino y que no posee ningún atractivo para la motivación de cruzar ya sea peatón o discapacitado.

De modo que, algunos aspectos de la problemática actual del puente relacionados con términos de uso científico como el distanciamiento espacio - temporal es el problema de tiempo que a un peatón le toma recorrer todo el tramo del puente, incluyendo que la distancia de recorrido no es adecuadamente justificada, otro término de uso científico usada es la velocidad de caminata ya que evidencia en la problemática el no ser pensado el puente para todo tipo de usuario cambiando la velocidad al transitar ya sea por motivos de cansancio u edad, como también, la densidad y la tasa de flujo que pueda alcanzar el puente, debido a que es poco visitado además de ser compartido con ciclistas y peatones, por último pero no menos importante, el punto científico de la caminabilidad evidencia los problemas de comodidad en el diseño para los peatones, falta de conexión con el acantilado y desorden en el espacio transitorio compartido.

Por otro lado, la variable de desplazamiento peatonal es conocida como la forma de traslado de un grupo de personas o un individuo en un determinado espacio y tiempo, ligado a una motivación personal, en cuanto a la variable de valoración paisajística, es conocido como criterios que ayudan a mejorar un determinado paisaje visualmente y detectar los sitios que poseen una mayor estética- paisajística, de modo que, será estudiado al ser parte de la problemática (Exitosa, 2021, diciembre 16) debido a que no hubo consideración del lugar que posee un reglamento especial con valor principal al recurso paisajístico natural para el desarrollo de la infraestructura peatonal .

En otras palabras, es necesario realizar esta investigación sobre el mal criterio de diseño en el puente peatonal Rafael Escardo, debido a que se requiere comprobar los problemas de desplazamiento peatonal y valoración paisajística, para lograr incentivar a ingenieros, arquitectos entre otros especialistas con la búsqueda de mejores soluciones en cuanto al diseño de estos tipos de infraestructuras que sirven

a la sociedad y que son parte de la movilidad cotidiana de muchos transeúntes. Determinando como problema general ¿De qué manera se relaciona la valoración paisajística con el desplazamiento peatonal en el puente peatonal Rafael Escardó del distrito de San Miguel, 2022?

Por ende, esta investigación presenta una justificación teórica debido a que contribuye con el reforzamiento de las teorías mediante el estudio del desplazamiento peatonal y su influencia en la valoración paisajística del puente escardó, analizando si el elemento posee una solución adecuada de diseño para el uso de los transeúntes y estética del lugar. De igual forma, contribuye en la brecha del conocimiento debido a que se encuentra en el marco de “Diseño” sobre los espacios transitorios que forman parte de la movilidad urbana peatonal. Asimismo, se tiene como justificación práctica en colaborar con la descripción de los aspectos no considerados en la mayoría de proyectos de infraestructura peatonales como el tema del paisaje. Por último; pero no menos importante también posee una justificación metodológica debido a que tiene un método científico mixto por la variable desplazamiento peatonal que es cuantitativa y valoración del paisaje como cualitativa.

Es por ello que, como objetivo general se plantea de la siguiente forma: Determinar la relación entre el desplazamiento peatonal y la valoración paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó en el distrito de San Miguel, Lima 2022. Por consiguiente, como objetivos específicos se expone lo siguiente: Identificar la relación entre el distanciamiento espacio - temporal y recursos visuales en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022, Identificar la relación entre la velocidad de caminata y la escala panorámica en el puente peatonal escardó en el distrito de San Miguel, Lima 2022 e Identificar la relación entre caminabilidad y la escala cercana o vivencial en el puente peatonal Rafael Escardó en el distrito San Miguel, Lima 2022.

Por último, como hipótesis general se tiene la siguiente: La carente valoración paisajística en el lugar afecta el desplazamiento peatonal de los usuarios dentro del puente peatonal Rafael Escardo, haciendo evidencia la falta de integración de un elemento nuevo dentro del paisaje, de la misma manera se plantea como hipótesis específicas 1: El distanciamiento espacio-temporal y los Recursos Visuales se relacionan, debido a que, la falta de armonía, calidad visual y acceso visual en el

puente más su entorno afecta la justificación del tiempo de desplazamiento y distancia al no poseer ningún atractivo para cruzar el puente. Asimismo como hipótesis específicas 2: La Velocidad de la Caminata y Escala Panorámica se relacionan, puesto que, la forma, el volumen y el color genera que el puente peatonal Rafael Escardo transmita percepciones negativas en los usuarios dentro de su entorno, disminuyendo el flujo de visitantes e injustificado su prominente estructura. Por último, como hipótesis específica 3: La Caminabilidad y Escala Cercana o Vivencial se relacionan, debido a que, las percepciones vivenciales tanto táctil, sonora como olfativa que tienen los usuarios en el puente destacan las deficiencias de confort, proximidad y entropía.

II. MARCO TEÓRICO

En el presente estudio se examinó investigaciones internacionales con el propósito de producir un mayor conocimiento y comprensión de las variables, de tal manera que, como primer antecedente según Solano (2022) en su trabajo titulado ¿Por qué las personas no cruzan por donde los ingenieros quieren? Factores asociados a la decisión de incumplir el uso de puentes y cruces peatonales, tuvo como problemática, la infracción por parte de los peatones en no utilizar los cruces peatonales, donde se desarrolló como objetivo general reconocer cuales son los principales factores eventuales en las infraestructuras, tráfico y transeúntes ante los incumplimientos en utilizar los cruces y puentes peatonales, además, tuvo como objetivos específicos en verificar las variables que están relacionadas con el incumplimiento de los diseños peatonales, el segundo es predecir estos incumplimientos y por último es generar una comparación en distintos escenarios del tráfico. Fue un estudio a partir del modelo tipo logit binario con una metodología cuantitativa, donde se seleccionó un total de 405 puentes peatonales, produciendo que los cambios en los parámetros son utilizados con la finalidad de determinar la probabilidad del incumplimiento en estas infraestructuras, donde las obtenciones de herramientas de evaluaciones para estos casos de diseño peatonal son aplicables para poder diferenciar sus condiciones. Finalmente, se concluyó que estas evaluaciones nos permitirán en un futuro generar un cumplimiento más adecuado en este tipo de infraestructuras.

Como segundo antecedente según Guevara, Flores y Flores (2022) en su trabajo titulado “Análisis de las condiciones de movilidad peatonal por la fragmentación territorial. Caso: Barrio de las Lajas, Unidad Territorial Atlixcáyotl, Puebla, México”, tuvo como problema la afectación en la movilidad y accesibilidad esto debido a la implementación en vías y extensas avenidas por los modelos de planeación urbana y políticas públicas, por ello, manifiesto como objetivo analizar las condiciones en la movilidad peatonal de la ciudad de Lajas en funcionamiento a la instrumentación de planeación urbana. Desarrollando una metodología cualitativa, donde se aplicó una recolección de datos a partir de cuestionarios y entrevistas a 80 habitantes, conllevando como resultados que el 64% se moviliza a pie, 19% en bicicleta y solo el 12% se moviliza por medios de transporte, por ende, los pobladores se demoran más de 30 minutos en trasladarse. Para finalizar, se concluyó que para

la realización de una planeación urbana son primordial los puntos de diseño y herramientas planificadoras que logren generar estrategias con contribución a una óptima movilidad urbana peatonal dentro de las ciudades.

Según Hurtado y Silva (2021) en su tesis titulada Estudio del Desplazamiento Peatonal en el Espacio Público que conecta Las Urbanizaciones Santa Catalina Y El Palomar: El Puente Carriquiry, manifestó que existe una problemática en la avenida Javier Prado debido a que restringe la movilidad de las personas que necesitan interactuar con las urbanizaciones al existir una separación de las mismas. Además, el puente Carriquiry posee una limitación en el acceso para las personas con movilidad reducida y la pasarela a desnivel es muy angosta para el buen funcionamiento del flujo peatonal. Por lo que, el objetivo general fue describir e identificar los diferentes componentes que impactan en el desplazamiento peatonal y la accesibilidad, por medio del análisis del comportamiento peatonal y el espacio público. Con una metodología para el trabajo de limitar la zona de estudio, para evaluar, identificar y proponer un mejoramiento de la problemática con enfoque cuantitativo. Teniendo como resultado del espacio público la deficiencia en las protecciones ante accidentes, acceso, inmobiliarios, autos estacionados en zonas de veredas, acumulación de comerciantes, postes mal ubicados, por otro lado, con respecto al puente no existe cobertura como protección al sol y lluvias, dificultad en la accesibilidad para discapacitados y los que se desplazan en bicicleta, demostrando que solo se aplicó las mínimas condiciones de diseño que permiten los parámetros y la ley. De modo que, se concluyó que la ubicación del puente peatonal es favorable al encontrarse cerca de zonas comerciales y a un centro de salud, sin embargo, el diseño no es el adecuado al no poseer el ancho adecuado para el flujo peatonal, forma espiral de las escaleras con medidas insuficientes y falta de accesibilidad para cualquier persona que tenga la necesidad de desplazarse.

Asimismo, según Andrade, Chaparro, Martínez y Pérez (2020) en su trabajo titulado “Evaluación De Puentes Peatonales De La Ciudad De Chihuahua, México: Un Estudio Descriptivo Sobre Caminabilidad Y Accesibilidad Universal”, tuvo como problema, la existencia de un mayor porcentaje de accidentes peatonales cerca de las infraestructuras peatonales en las ciudades, mencionado como objetivo general evaluar las infraestructuras de los puentes peatonales de Chihuahua México, asimismo, evaluando el entorno donde los peatones se enfrentan con estas

infraestructuras a partir de los criterios de la accesibilidad universal, la velocidad y caminabilidad con la finalidad de deducir las causa del uso y su desuso, con metodología descriptiva y enfoque cuantitativo a estos principales criterios en cada infraestructura peatonal, donde se evaluaron 28 puentes peatonales, obteniendo como resultado que el 43% se encuentra en zonas de riesgos, el 33% tiene triple de distancia, el 14% tiene el cuádruple y el 4% el quíntuple. Finalmente, se concluyó que en la ciudad priorizan a los medios de transportes que a los transeúntes, otorgando infraestructuras no adecuadas a la accesibilidad y movilidad de los peatones como también en su seguridad.

Salinas, Teixeira dos Santos, Ribeiro y Perbelin (2020) en su trabajo titulado Evaluación paisajística de carreteras y miradores para el uso turístico-recreativo Un estudio de caso en Valle de Vinales (Pinar del Río, Cuba) y en Parque Piraputanga (Aquidauana, Brasil), tuvieron como problemática de cómo las investigaciones en la percepción estética del paisaje coopera en selección, evaluación y planificación de estas carreteras y miradores naturales, como objetivo evaluar los valores paisajistas con fines turísticos- recreativos para el uso de carreteras y miradores. Fue un estudio descriptivo, analítico y cualitativo, con una metodología de visita al lugar para la observación e interacción directa, siguiendo así con el levantamiento de los atractivos más destacados, determinando los resultados en la valoración paisajística de dos tramos de carreteras paralelas, con distanciamiento en el ángulo de visión y posicionamiento del observador dentro del paisaje, además de mostrar las pruebas cartográficas con clasificación en mayor y menor valor paisajístico entre todos los tramos. Concluyendo que es necesario estos tipos de evaluaciones puesto que será una experiencia transitoria, por lo que deberían ser implementadas en las planificaciones y cuestionamientos del territorio por otorgar características de estudio estético-paisajísticas.

Según Rotger (2020) en su trabajo titulado Paisajes degradados e imaginarios sociales: percepciones del arroyo del Gato en la ciudad de La Plata, Argentina, tuvo como problema, que en esta ciudad a lo largo de la historia ha sido ignorado y degradado, esto debido a las urbanizaciones dejando sin ninguna valoración ambiental y también paisajística en la ciudad, por lo tanto, tuvo como objetivo revisar la percepción de los ciudadanos que se encuentran cercanos al paisaje del arroyo del Gato, dentro de un marco de valoración del paisaje. De modo que, el enfoque fue

cualitativo, implementando los instrumentos de encuestas y entrevistas, con la población conformada por entes municipales, vecinos del entorno y estudiantes de primaria entre el año 2014 al 2016. Obteniendo como resultado en las entrevistas que se destacó la disminución del paisaje fluvial cotidiano del arroyo al encontrarse cercado por un muro de hormigón, sin embargo, esto sirvió de aporte para disminuir contaminación e inundaciones. En definitiva, se concluyó que el punto perceptivo de los ciudadanos dentro de la aplicación valorativa es importante para las situaciones de degradación en el paisaje, puesto que permitió conocer la vivencia actual de la población, asimismo, ayuda en profundizar el pasado del entorno paisajista para buscar mejores soluciones de transformación.

Por otro lado, según Sánchez (2019) en su trabajo titulado Análisis espacial de la infraestructura peatonal y cultura vial de la ciudad de Toluca, tuvo como problema, que el aumento de casos de accidentes, sus causas y la deficiencia cultural vial refleja una necesidad de intervenir de modo eficiente y coordinada con la finalidad de mejorar los aspectos de seguridad, normativa y coordinación institucionales de la ciudad de Toluca, manifestando como objetivo general analizar las condiciones espaciales en la infraestructura peatonal y también con la cultura vial, con el fin de determinar el grado de seguridad en los espacios con mayor incidencia. Por lo que, su metodología cuantitativa donde la búsqueda de datos, reintegración, adaptación, identificación de áreas problemáticas, densidad de flujo del peatón, zonas intensificadas de transporte y situación de áreas con mayor accidentalidad. Por ende, existió una evaluación en la ciudad de Toluca según su ubicación, día, tipo y fecha, al que se efectuó el geoprocesamientos buffer para captar la influencia y el procedimiento join spatial, donde se contabilizó el número de incidencias que se encontraba en cada radio de las intersecciones, generando así un total de 197 accidentes peatonales. De modo que, concluyo que el término de geografía vehicular es parte del análisis espacial generando ser fundamental en esta investigación, debido a que permite una evaluación de las condicionantes de la cultura vial e infraestructura peatonal.

Rahmawati y Firzal (2020) en su trabajo titulado Study of User's Response on the Pedestrian Bridge in Pekanbaru City , tuvo como problemática, de cómo las personas puedan responder a los distintos usos de un puente en las áreas urbanas, esto debido a que estos puentes no son solo para el cruce para las personas sin también debería generar la sensación de comodidad y seguridad en los peatones,

pero el puente peatonal está siendo empleado de forma informal en este caso el puente se encuentra localizado en la ciudad de Pekanbaru, por lo tanto, su objetivo de esta investigación es indagar en qué medida se utiliza y cómo los usuarios responden ante el uso del cruce peatonal. Fue un enfoque cuantitativo, además fue un estudio descriptivo con un método de muestreo accidental, por lo cual se encuestaron un total de 100 usuarios, por lo que los datos obtenidos de las encuestas fueron analizados en el software del SPSS, determinado como resultado que la comodidad, seguridad, atractivo y comodidad son los principales puntos importantes que los peatones buscan al momento de utilizar un puente peatonal. Concluyendo que el puente peatonal que se encuentra en la ciudad de Pekanbaru se obtuvo que el 62% da un factor de seguridad, 10% en comodidad, 3% en suavidad y el 2% en el factor atractivo, por otro lado se puede evidenciar que los usuarios otorgan una categorial como suficiente al puente, así mismo también las personas están preocupados por los factores de seguridad que tiene el puente.

Barry (2019) en su trabajo titulado *More-than-human entanglements of walking on a pedestrian bridge*, tuvo como problema, investigar en la ciudad de Brisbane en Australia un puente peatonal, en un sitio donde se toma reconocimiento de la naturaleza, esto quiere decir que es un movimiento ecológico más humano, por lo tanto, su objetivo de esta investigación es explorar de qué manera un puente peatonal urbano genera diferentes situaciones en el análisis de movilidades colectivas antropoceno. De modo que su enfoque es autoetnográfico, por la cual contempla las ocasiones accesibles y de enredo en las movilidades y resonancia del lugar. Concluyendo que los puentes peatonales son situaciones que colocan principalmente a las movilidades complejas ocasionando enredos entre los peatones, condiciones ambientales, materiales tecnológicos y entre otros factores más, lo cual unen los cambios y flujos que provoca el antropoceno.

De igual modo, en la ordenanza N° 750 estipula que la Costa Verde es catalogada como un lugar geográfico de socialización y disposición a la ciudadanía en Lima, cuyo propósito es cumplir con el desarrollo descrito reglamentariamente como el Plan de Desarrollo Metropolitano Lima - Callao 1990 - 2010, el Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde, Ley N° 26306, su Reglamento, por la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada y su Reglamento, promoviendo de este

modo, con un crecimiento integral, con estética y armonía en la Costa Verde mediante desarrollos de proyectos privados, mixtas o públicas.

Dentro del actual vigente Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 1995-2010 la imagen Objetivo en cuanto a su función es la integración con el área urbana entre otras facilidades, asimismo físicamente los planteamientos de proyectos deben respetar el sistema ecológico, es decir armonizar la arquitectura, vialidad y el urbanismo con el medio Ambiente y potenciar el valor que posee el paisaje naturalmente como las playas, terrazas urbanas, acantilados y el mar. De modo que, existe un planteamiento de ubicación de acceso vehicular propuesto en el distrito de San Miguel visualizado en la figura 17, en donde, tiene una propuesta de concepción urbanística en forma de boceto adaptada con el paisaje como se muestra en la figura 18, visualizando una solución coherente de conexión con la ciudad y diseño. Sin embargo, lo que se presencia con la culminación del puente peatonal Rafael Escardo es una contradicción a lo estipulado dentro del plan vigente en cuanto a la búsqueda de un mejor planteamiento de diseño para el beneficio de la población.

En relación a las teorías que se vinculan más en el presente investigación, tanto en el tema de desplazamiento peatonal y valoración paisajística se tomó como base las siguientes teorías: La primera es la teoría de “los paisajes del cuidado”, Soto (2022, p.61), que está involucrada con la geografía feminista anglosajona para detectar complicadas espacialidades y organizaciones donde se manifiestan sobre las relaciones del cuidado, debido a que las mujeres suelen presentar más barreras en condiciones de transporte y accesibilidad. Determinando dos procesos potenciales de observación, la primera son las convivencias al movilizarse en el ámbito del transporte y la segunda el predominio del diseño urbano y las espacialidades del transporte que sujetan a los usos de cuidado informal. Es decir, percibir el cuidado dentro del paisaje otorga manifestaciones de realidades antes no visualizadas por motivo de sólo presentarse ante el movimiento, puesto que el desplazamiento cotidiano que manifiestan es a través de anécdotas y conceptos vinculados a la violencia-miedo, clasificando dentro de uno de estas espacialidades de transporte y transitabilidad a los puentes peatonales como conectividad de la experiencia urbana.

Por otro lado, tenemos la velocidad de la caminata, Villamarín, Guío y Dueñas (2021, p.99), en donde depende mucho en su comportamiento la actividad personal,

logrando relacionar la velocidad/densidad para establecer cualidades como la velocidad del flujo libre, la densidad en los congestionamientos de la infraestructura vial o peatonal y capacidad teórica, que servirán para las medidas y operación de la infraestructura. Del mismo modo se considera el motivo de viaje para definir velocidades de desplazamiento, sobre todo cuando se necesita comprender la calidad del servicio y capacidad del funcionamiento de un puente peatonal u otro tipo de infraestructura.

Como tercera teoría tenemos la caminabilidad urbana donde según Medina (2020, p.81) es la acción del ser humano al caminar, puesto que, el caminar debe de cumplir con 4 condiciones: seguro, útil, interesante y cómodo. Los espacios y los lugares caminables hacen referencia como algo más allá del aspecto funcional, debido a que logran desarrollos sustentables en los temas de flujos con relación a las actividades de las ciudades, acto que Gehl (2014, p.120) también lo refuerza en sus investigaciones indicando que el caminar son las diferentes circulaciones que realiza las personas, sin embargo, también es un punto de partida para producir distintas actividades. Por otro lado, según (Hogendorf et al, 2020, p.2), reconocen que la caminabilidad está vinculada a la cantidad de kilómetros que son referidos a los recorridos realizados a pie con el lema de áreas verdes. Las principales características que también favorece a la caminabilidad son los temas referidos al clima, sus condiciones de recorridos, los espacios y los empleos donde influyen en los temas de la movilidad activa según (Braun, Rodríguez y Gordon, 2019, p.8).

Por otra parte, como cuarta teoría está la escala amable son referidas según Medina (2020, p.80) a las creaciones de las ciudades con un desarrollo equilibrado y sustentable, generando en la arquitectura una organización más coherente con el territorio produciendo así comunidades con una mejor estructuración, de modo que, los principios más destacados son la peatonalización en las ciudades, la calidad arquitectónica y el diseño urbano incluyendo el confort, belleza, identidad e funcionalidad y por ultimo esta la diversidad del uso del suelo, a partir de ello se puede diseñar el caso de esta investigación que es generar espacios públicos de calidad.

Por último, la teoría del espacio caminable, Gutierrez, Caballero y Escamilla (2019, p.11), donde se menciona que existen influencias particulares en los patrones de viaje para determinar una decisión de en qué lugares transitar, un ejemplo de ello

es convivir en un entorno con todos los equipamientos necesarios y a corto tiempo para desplazarse a pie, paradas de transporte, caminos peatonales que reflejan una estética agradable y sobre todo seguridad. De modo que deberían reunir cuatro particularidades, existencia de propósito de desplazarse, seguro, agradable confortablemente y cautivador.

En tal sentido, los enfoques conceptuales utilizados en cada variable son definidas como la movilidad urbana peatonal donde hace referencia a las acciones que realizan los seres humanos en las diferentes áreas urbanas. Además Fernández (2021, p.35), Chatziioannou, Álvarez, Bakogiannis, Kyriakidis, y Chias (2020, p.7) y Barrios, Torres, y Díaz (2021, p.11) mencionan que los constantes intercambios de servicios y productos que se ha generado en las ciudades, generó una convivencia entre los pobladores y la ciudad, donde puede alcanzar solo a través de la movilidad, asimismo, Soliz (2021, p.8) manifiestan que implica la exigencia de un compromiso político con la fomentación del caminar e adecuación en conjunto con la planificación del desarrollo urbano y alcanzar la justicia social en la movilidad. Por lo tanto, es importante tener presente la configuración de las reglas y predicciones de los movimientos peatonales para brindar una mejor calidad de flujo peatonal en zonas urbanas (Wang, Rong, Fan, Zhang, Han y Cong, 2021, p.2). Fleischer y Marín,(2019) La movilidad urbana permite comprender las dinámicas de un territorio mediante la evaluación de los viajes, como también, la priorización de su relación con las infraestructuras, comprendiendo en este sentido mediante conceptos de flujo, redes, relaciones como partes individuales pertenecientes a este fenómeno, influenciados por el nivel económico, edad u ocupación.

Por otra parte, en lo que respecta al tema de peatones (Moreno y Inostroza, 2019, p.112) menciona que la peatonalización es uno de los criterios más importantes en los temas de la sostenibilidad, de modo que en una ciudad se debe de priorizar más la movilidad de los peatones y ciclistas disminuyendo las movilizaciones de vehículos. Así como también (Berrones, 2022, p.19) a los peatones con movilidad reducida al igual que los que se desplazan a pie deben de estar considerados para lograr el diseño accesible en la ciudad.

El desplazamiento peatonal se define según Olivera (2018, p.46), como una acción de movimiento realizado por un sujeto o grupo de personas a pie, en un tiempo

y espacio destinado o establecido, además de la motivación que esta pueda tener. De modo que uno de los lugares donde se analizan estos tipos de relaciones e interacciones es a través de los espacios públicos en un tiempo utilizado.

Con respecto al tema de paisajismo tiende a tener como principal deber contribuir a la sociedad, al bienestar social y a la siguiente generación, pero conservando siempre la integridad del ecosistema, (Birche y Jensen, 2019, p.146) además de aportar con la integración mediante la relación de formas planificadas, a fin de vincular el paisaje con la ciudad, asimismo (Mariné, 2020, p.162) indica que el paisajismo es una experiencia que se basa en la orientación y a la concertación, donde se da el encuentro del ser humano y la naturaleza a través de la sensibilidad, esto quiere decir que es la forma de cómo el hombre se refleja con el mundo y como este es afectado por el mundo, así mismo, Ceniceros y Ettinger (2020) menciona que la visualización desde la visión paisajística en los lugares urbanos son mencionados a partir de su arquitectura y imágenes mimetizado ambos puntos, por lo cual se caracteriza en tres características importantes que son la limitación de la noción del paisaje, mirar más allá de la superficie del paisajismo y por último está el tiempo y movimiento que se produce en un espacio.

De modo que, cuando se habla de paisaje urbano, (Briceño, 2018, p.13) hace referencia a la percepción de las vistas de las personas, donde pueden expresar las adaptaciones del ser humano en el entorno donde habita, otorgando una mejor calidad de vida, contribuye al paisaje y disfrute de los espacios, asimismo (Linares, Higuera, Montañana y Castilla, 2020, p.2) esta percepción en los peatones puede variar con condicionantes de número de carriles de tráfico, color en los espacios y disminución de vegetación, donde (Hernández, 2020, p.635) se mantiene sujeta a sensaciones artísticas, sentimientos de afecto e interpretación de la proximidad del lugar inmediato. Por consiguiente, sus atributos nos permiten realizar secuencias y unidades, generando en realizar diseños respecto a la calidad visual. Asimismo, López (2018, p.154) indica que es una comprensión visual, donde la ciudad está conformada por una serie de elementos.

Por otro lado, la valoración paisajística según (Salinas, Texiara, Ribeiro y Perbelin, 2020, P.272) menciona que son criterios que permiten mejorar las

condiciones en la observación y percepción del paisaje además de seleccionar los sitios que reúnen las mejores características estéticas-paisajísticas.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación:

Tendrá una tipología básica, como menciona Escudero y Cortez (2018, p.19) lo define como base exclusivamente con fundamentos de teorías, sin considerar el uso práctico, además, de existir un estudio de la problemática con fines de enriquecer el conocimiento. En otras palabras, indaga más a profundidad los términos de una ciencia como base del estudio fenomenológico o realidades.

El enfoque aplicado es de tipo mixto, esto debido a que las variables seleccionadas son de diferentes enfoques como también a la naturaleza del problema, tras la implicancia del paradigma de la movilidad urbana dentro de un contexto con potencial paisajístico y el inicio de las necesidades de puentes como conexión de la ciudad y la zona costera, puesto que, la variable de desplazamiento peatonal se analizará con un enfoque cuantitativo, como menciona Schoonenboom (2023, parr.15), se basa en el estudio meticuloso para la comprobación de las hipótesis además de tener una postura rígida, premeditado y utilizar la información recopilada estadísticamente. Por otro lado, con respecto a la variable de Valoración Paisajística será cualitativo, Valtakoski (2019, p.8) menciona que, este enfoque estudia e interpreta los comportamientos sociales, ideas del objeto investigado o vivencias en un determinado espacio y tiempo, otorgando resultados con interés mutuo y colectivo.

3.1.2. Diseño de investigación:

Tendrá una tipología de diseño no experimental, donde Leatherdale (2019, p.26), manifiestan que es un tipo de diseño que no altera las variables experimentalmente, por lo que, se genera un estudio del objeto y las variables dentro de su entorno natural sin alteraciones, denominado para este estudio el tipo Transversal.

El tipo transversal (Leatherdale, 2019, p.26), da conocimiento de la recopilación de información en un determinado tiempo, es decir, que al objeto de estudio no se le aplica un seguimiento, además, de ser descriptivo debido a que detalla

características del objeto o fenómeno y las variables para luego ser medidas, asimismo, no se pretende justificar causas y efectos.

De igual forma, se aplicará un estudio correlacional (Seeram, parr.2), debido a que se desea saber la conexión que existe entre las dos variables de estudio, en consecuencia, las hipótesis deben reflejar esta metodología, resaltando que ninguna de las variables es más importante que la otra, además de no establecer causas, sin embargo, aporta en las investigaciones futuras.

3.2. Variables y operacionalización

3.2.1. Variable: Desplazamiento Peatonal (Dependiente)

- Definición conceptual:

El desplazamiento peatonal se define según Olivera (2018, p.46), como una acción de movimiento realizado por un sujeto o grupo de personas a pie, en un tiempo y espacio destinado o establecido, además de la motivación que esta pueda tener. De modo que uno de los lugares donde se analizan estos tipos de relaciones e interacciones es a través de los espacios públicos en un tiempo utilizado.

- Definición operacional:

Serrano (2019) El desplazamiento es entendido como un fenómeno urbano regional, ocupándose de bienes, servicios y personas. Por lo que existe un énfasis en la lógica de distanciamiento espacial y temporal, puesto que es funcional con aspectos técnicos como el tiempo de desplazamiento entre el espacio X y el Y. La distancia hipotética está presente con la formulación. Las dimensiones subjetivas de la distancia están suplantadas por la visión técnica predominante de desplazamiento a través de la investigación de características de desplazamiento.

Velocidad de caminata, es definida por Villamarín, Guío y Dueñas (2021, p.99) la relación entre la distancia y el tiempo, el cual, evalúa directamente a un peatón, para permitir realizar un análisis de la conducta y condiciones que puede emplear una infraestructura. Los indicadores que se utilizaron para realizar esta dimensión son la velocidad, tasa de flujo o volumen y la densidad.

La caminabilidad. Es definida por Gutiérrez, Caballero y Escamilla (2019, p.11), como los kilómetros que recorre una persona a pie en los diferentes espacios urbanos que hay en las ciudades, además es una buena manera de reducir la movilidad vehicular e incentivar el caminar. Los indicadores que se utilizaron para realizar la caminabilidad son la calidad ambiental, confort, proximidad y entropía.

- Indicadores:

Tiempo de recorrido, Distancia, Modo de Desplazamiento, Velocidad, Tasa de Flujo o Volumen, Densidad, La calidad ambiental, Confort, Proximidad y Entropía

- Escala de medición:

Razón tipo likert

3.2.2. Variable: Valoración Paisajística (Independiente)

- Definición conceptual:

Salinas, Texiara, Ribeiro y Perbelin (2020, p.272) menciona que son criterios que nos permiten mejorar las condiciones de observación y percepción del paisaje además en seleccionar los lugares que contienen mejores características estética paisajística.

- Definición operacional:

Escala panorámica. Se define por (Aponte, Escobar y Molina, 2018), como la predominancia de los aspectos visuales, entretanto, se pierde la claridad de las formas y colores. Por lo que sus indicadores son la percepción de formas y percepción de colores.

Recursos Visuales. Es definido por (Aponte, Escobar y Molina, 2018), como componentes sensibles para la visualización de un espacio, por lo tanto, si se alteran estos componentes generaría un impacto en la calidad perceptiva visual del paisaje. Los indicadores que se utilizaron son la armonía, calidad visual, acceso visual.

Escala cercana o vivencial. Se define por (Aponte, Escobar y Molina, 2018), como una distancia de principal valor debido a que se interactúa

directamente con el objeto o lugar. De modo que sus indicadores son la percepción sonora, percepción olfativa y percepción táctil.

- Indicadores:

Percepción de formas, Percepción de colores, Armonía, Calidad Visual, Acceso visual, Percepción sonora, Percepción olfativa y Percepción táctil.

- Escala de medición:

Nominal Tipo Likert

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población

En el Plan maestro de Desarrollo de la Costa Verde 2022- 2032 muestra los estudios de conteos peatonales, destacando que, en los días de las estaciones de otoño, primavera e invierno, existe un mayor flujo de personas en las mañanas. Además, de mencionar que, dentro de estas temporadas de bajas concurrencias, los puentes peatonales o plataformas son utilizadas por un volumen menor a 100 transeúntes. En cambio, en épocas de verano se manifiesta una alta concurrencia de peatones, por lo que se toma en consideración un volumen mayor de 500 mil transeúntes.

De modo que, en esta investigación se consideró una población aproximada de 100 transeúntes que dan uso a un puente peatonal en la costa verde, debido a la aplicación del estudio en tiempos de no verano.

Criterios de inclusión: Se realizará el conteo de personas que se desplazan a pie, en bicicleta u otros que se trasladen sobre ruedas, con edad de 18 a más, asimismo se realizará una encuesta a las personas que utilizan el puente peatonal del distrito de San Miguel en la Costa Verde.

Criterios de exclusión: Se excluye el conteo y las encuestas a personas que no crucen el puente peatonal Rafael Escardo y a jóvenes que tengan menos de 18 años.

3.3.2. Muestra

En concordancia con la cantidad de transeúntes que usan los puentes peatonales para la muestra se ha determinado una población conocida, por lo tanto, se utilizará la plataforma Survey Monkey para el cálculo, aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N}\right)}$$

En donde:

N= 100, e = 5% y Z= 1.96

Para obtener una favorable muestra representativa de la población, se estableció el 95% de nivel de confianza con un margen de error del 5%, por consiguiente, su tamaño de la muestra obtenido en la plataforma es de 80 personas.

3.3.3. Muestreo

De acuerdo a la cantidad de personas para la muestra se ha determinado la técnica del muestreo probabilístico tipo aleatorio simple, como menciona Wang y Cheng (2020, p.68); esta técnica de muestra genera una selección al azar por lo que cualquier sujeto perteneciente a la población puede ser seleccionada para pertenecer al grupo de muestra.

3.3.4. Unidad de Análisis

Está conformado por las personas que tengan una relación directa con el puente peatonal Rafael Escardo de la Costa Verde mediante su uso e interacción a partir del objeto de la investigación.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

- Técnicas:

Encuesta:

Esta técnica permitirá establecer una relación entre las variables que son el desplazamiento peatonal y la valoración paisajística en el puente peatonal

escardó a partir de la vivencia de los participantes. Además, según Burkart y Huber (2021, p.247) indican que son instrumentos metodológicos donde nos permiten relatar, indagar, exponer y pronosticar, a partir de procedimientos de indagaciones donde se examina un grupo de datos de un caso representativo de una población.

Entrevistas estructuradas:

Las entrevistas estructuradas son referidas a las preguntas fijas conteniendo un orden específico, donde se realiza una selección de las respuestas considerando lo más relevante, permitiendo una mejor sistematización y objetividad en los resultados (Roberts, 2020, p.3189). Por ello, este tipo de técnica nos ayudará a obtener una mejor información con la finalidad de analizar la problemática planteada en la investigación generando así preguntas determinantes.

Observación:

La observación permite contribuir a una información de sucesos y registros que se encuentra en el lugar de estudio donde nos permiten generar un registro para posteriores análisis (Moser y Korstjens, 2018, p.12). Por ello, este tipo de técnica nos permitirá redactar los acontecimientos sobre el desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente peatonal escardó.

- Instrumentos:

Cuestionario:

El cuestionario es un instrumento donde se formulan preguntas de manera organizada y coherente permitiendo entender mejor la información (Taherdoost, 2022, p.2). Por ello, realizado el formulario en nuestra investigación nos permitirá la obtención de datos más importantes sobre las experiencias de los peatones en el puente peatonal escardó.

Guía de entrevistas:

Es un tipo de documento que permite abarcar las preguntas y aspectos que se presentará en una entrevista (Moser y Korstjens, 2018, p.13). Por ello se utilizará con la finalidad de obtener una mejor organización en las preguntas planteadas y presentar una entrevista muy bien planteada a los especialistas.

Ficha de Observación:

Son un tipo de instrumento en criterios de evaluación y criterios de indicadores para poder evaluar o analizar el objeto de estudio, de modo que se presenta mediante cuadros elaborados para la recolectar información (Hamilton y Finley, 2019, p.5), por tal motivo, tendrá un uso con fines de analizar el puente con los criterios e indicadores estipulados.

Planos y Mapas:

Son instrumentos que representan particularidades específicas y físicas del terreno, de modo que, se utilizarán para registrar información del análisis realizado.

Camara Fotográfica:

Instrumento para capturar el estado del puente en el momento de la visita al lugar e información visual y evidencias del trabajo realizado.

Validez del instrumento:

Existirá una evaluación por profesionales expertos en el tema donde se podrá validar y sustentar el instrumento que se ha empleado en la investigación, además, será evaluado por 3 profesionales del área de arquitectura.

Confiabilidad del instrumento:

Dentro de este marco se maneja el coeficiente alfa de Cronbach, debido a que demostrara la confiabilidad de los instrumentos utilizados en la investigación para evaluar si los ítems se están correlacionando. Así mismo, se realizará una prueba piloto a 15 participantes que transitan habitualmente en el puente peatonal escardó.

3.5. Procedimientos

Primero se obtuvo los certificados de validez de tres expertos y especialistas para la aplicación de los cuestionarios, asimismo, con respecto a la recolección de datos, se aplicó las entrevistas a 15 participantes pertenecientes a la zona de estudio a través de videoconferencias por zoom, además de considerar la aplicación de un cuestionario a las 80 personas de la muestra calculada mediante la herramienta de Google Forms, para luego ser compartido a través de la aplicación de mensajería

WhatsApp. Asimismo, se realizó el procedimiento de observación, realizando una visita al lugar de estudio y recolectando imágenes fotográficas. De igual forma, se aplicará la muestra para los análisis del objeto mediante las dimensiones obtenidas.

3.6. Método de análisis de datos

Se implementó el método descriptivo: Donde es definida como un método que analiza conceptos en el estudio, además de manifestarse a través de tablas y gráficos. Asimismo, se indica el uso del SPSS para las estadísticas correlacionadas, debido a que es un programa de estadística que sirve en las ciencias aplicadas o sociales.

Por otro lado, para el instrumento de la variable cualitativa se aplicará el método de análisis de discurso, como menciona Brenne (2021, p.2), es una especialidad que examina el discurso tanto verbalmente o escrito, dado que se considera una forma comunicativa tomando en cuenta las raíces culturales, contextos sociales entre otros. Asimismo, analiza el texto, a sus participantes, las circunstancias de entendimiento y producción. En otras palabras, este método fue empleado para el criterio de procesamiento de información que posee en la investigación.

3.7. Aspectos éticos

Se están empleando en la investigación los siguientes puntos:

- El proceso de confiabilidad que se encontraron en citas, referencias y redacción que están aplicadas al proyecto de investigación según el uso de la norma ISO 690 según la guía universitaria con la finalidad de validar las ideas y aportes de otros autores.
- El uso del instrumento de encuesta a los participantes será a partir del consentimiento de cada uno, utilizando los documentos de permisos con la finalidad de que los participantes validen que se le está otorgando una encuesta con fines educativos para poder desarrollar el análisis investigativo.
- La información brindada a los participantes se mantendrá en anonimato, debido a que se está respetando su privacidad.

IV. RESULTADO

4.1. Prueba Piloto

Dentro de la presente investigación se elaboraron dos pruebas pilotos, de modo que en la primera prueba se aplicó un test a los usuarios del puente, por lo cual, se obtuvo una confiabilidad de 0,806, en cambio, en el retest se obtuvo un resultado de 0,808 (Tabla 1), determinando que los resultados obtenidos poseen un alfa de cronbach bueno según el rango de confiabilidad recomendado.

Sin embargo, se optó por usar las preguntas de la prueba piloto uno debido a que las personas comprenden mejor lo descrito y no es necesaria una explicación extra por parte de los encuestadores, de modo que, este instrumento seleccionado se utilizará para la muestra de 80 personas que tengan una relación directa con el puente peatonal Rafael Escardo de la Costa Verde mediante su uso e interacción, logrando un alfa de cronbach de 0,807.

Tabla 1. Confiabilidad de los Instrumentos

	<i>Alfa de Cronbach</i>	<i>N° de elementos</i>
<i>Prueba Piloto 1</i>	,806	16
<i>Prueba Piloto 2</i>	,808	16
<i>Encuesta Definitiva</i>	,807	16

Fuente: Elaboración Propia

4.2. Prueba de Hipótesis

4.2.1. Hipótesis General

H1: La carente valoración paisajística en el lugar afecta el desplazamiento peatonal de los usuarios dentro del puente peatonal Rafael Escardo, haciendo evidencia la falta de integración de un elemento nuevo dentro del paisaje

Tabla 2. Correlación entre “Desplazamiento Peatonal” y “Valoración Paisajística”

		Desplazamiento Peatonal	Valoración Paisajística
Desplazamiento Peatonal	Correlación de Pearson	1	.544**
	Sig. (bilateral)		< .001
	N	80	80
Valoración Paisajística	Correlación de Pearson	.544**	1
	Sig. (bilateral)	< .001	
	N	80	80

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración Propia

INTERPRETACIÓN

Según lo observado en la “Tabla 2” se cuenta con suficiente evidencia estadística para inferir que la variable de “Desplazamiento Peatonal” se relaciona significativamente con la variable “Valoración Paisajística” con un valor de 0,001, por ende, se afirma la hipótesis.

Además, se obtuvo un grado de correlación positiva moderada de 0,544 entre las variables “Desplazamiento Peatonal” y “Valoración Paisajística”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índice de correlación de Pearson.

En definitiva, la correlación “positiva” muestra que cuando los datos aumentan de una variable la otra variable también aumenta, es decir, si existe una mejor valoración paisajística del lugar aumenta el desplazamiento Peatonal en el Puente Peatonal Rafael Escardó. Asimismo, existe una correlación “moderada” dando una interpretación de que existen otros factores de igual o mayor importancia de relación.

Por otro lado, la variable de desplazamiento peatonal es conocida como el traslado de un grupo de personas o un individuo en un determinado lugar, ligado a una motivación personal y la variable de Valoración Paisajística es conocido como criterios que ayudan a mejorar un determinado paisaje visualmente y detectar los sitios que poseen una mayor estética- paisajística, se relaciona de manera directa con una relación positiva moderada. Es por ello que se traduce que en la actualidad el mal criterio de solución en el diseño de las infraestructuras peatonales, conlleva a la

problemática de desplazamiento peatonal como es el caso del puente peatonal Rafael Escardó en San Miguel, además de no tomar en consideración la imagen y la estética de la infraestructura dentro del entorno natural para efectos positivos de valoración del paisaje en los ciudadanos, además de ello no se consideró que está cerca de un acantilado y la conexión que pudo tener de modo que la solución del diseño no es adecuada, es decir que si no se toma en consideración los elementos que conforman la valoración paisajística como apoyo a la integración de un elemento nuevo dentro del paisaje, los resultados de integración pueden ser vagas y sin algún efecto positivo así como se produce en el puente peatonal Rafael Escardó para el desplazamiento peatonal de los usuarios, es por ello que, si se mejora la valoración paisajístico del lugar mejora el desplazamiento peatonal en el puente Rafael Escardó.

4.2.2. Hipótesis Específicas

Hipótesis 1:

H1: El distanciamiento espacio-temporal y los Recursos Visuales se relacionan, debido a que, la falta de armonía, calidad visual y acceso visual en el puente más su entorno afecta la justificación del tiempo de desplazamiento y distancia al no poseer ningún atractivo para cruzar el puente

Tabla 3. *Correlación entre “Distanciamiento Espacial - Temporal” y “Recursos Visuales”*

		Distanciamiento Espacial - Temporal	Recursos Visuales
Distanciamiento Espacial - Temporal	Correlación de Pearson	1	.368**
	Sig. (bilateral)		< .001
	N	80	80
Recursos Visuales	Correlación de Pearson	.368**	1
	Sig. (bilateral)	< .001	
	N	80	80

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración Propia

INTERPRETACIÓN

Según lo observado en la “Tabla 3” se cuenta con suficiente evidencia estadística para inferir que la dimensión de “Distanciamiento Espacial - Temporal” se relaciona significativamente con la dimensión “Recursos Visuales” con un valor de 0,001, por ende, se afirma la hipótesis.

Además, se obtuvo un grado de correlación positiva baja de 0,368 entre las dimensiones “Distanciamiento Espacial - Temporal” y “Recursos Visuales”, ubicándose entre el rango de 0.20 a 0.39 en la tabla de índice de correlación de Pearson.

En definitiva, la correlación “positiva” muestra que cuando los datos aumentan de una dimensión la otra dimensión también aumentaría, es decir, si existe una mejora en los recursos visuales del lugar mejora el Distanciamiento Espacial - Temporal en el Puente Peatonal Rafael Escardó. Asimismo, existe una correlación “baja” interpretándose como la existencia de otro tipo de factores con mayor relación.

Por lo tanto las dimensiones de Distanciamiento espacio - temporal es definido como el espacio y tiempo determinado que a un peatón le toma recorrer, por otro lado el recurso visual es definido como componentes de la calidad perceptiva visual del paisaje, la cual si se alteran estos componentes también se generaría negativamente en el paisaje, estas dos dimensiones se relaciona de manera directa con una relación de baja intensidad, debido a la percepción que tienen las personas en los recursos visuales del puente, dado que, no cuenta con una buena armonía de su diseño con el entorno, no posee buena visualización de su diseño en las noches por la inexistencia de luminarias propias en el puente, además de ello su diseño no generar ningún buen alcance visual del acantilado, sin embargo, se revela una mayor importancia al distanciamiento espacio-temporal, puesto que, las personas están de acuerdo con el mal diseño del puente incluso dentro de su entorno, debido a, que su tiempo de traslado y su distancia del puente no es justificado al no poseer ningún atractivo para cruzar el puente, por lo tanto están relacionados, debido a que si se llegaran a modificar el diseño del puente más el entorno con buena armonía, calidad visual y acceso visual mejoraría la justificación del tiempo de desplazamiento y distancia, determinando que las dos dimensiones sufrirán un cambio paralelo positivo.

Hipótesis 2:

H2: La Velocidad de la Caminata y Escala Panorámica se relacionan, puesto que, la forma, el volumen y el color genera que el puente peatonal Rafael Escardo transmita percepciones negativas en los usuarios dentro de su entorno, disminuyendo el flujo de visitantes e injustificado su prominente estructura.

Tabla 4. Correlación entre “La Velocidad de la Caminata” y “Escala Panorámica”

		La Velocidad de la Caminata	Escala Panorámica
La Velocidad de la Caminata	Correlación de Pearson	1	.478**
	Sig. (bilateral)		< .001
	N	80	80
La Velocidad de la Caminata	Correlación de Pearson	.478**	1
	Sig. (bilateral)	< .001	
	N	80	80

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración Propia

INTERPRETACIÓN

Según lo observado en la “Tabla 4” se cuenta con suficiente evidencia estadística para inferir que la dimensión de “La Velocidad de la Caminata” se relaciona significativamente con la dimensión “Escala Panorámica” con un valor de 0,001, por ende, se afirma la hipótesis.

Además, se obtuvo un grado de correlación positiva moderado de 0,478 entre las dimensiones “La Velocidad de la Caminata” y “Escala Panorámica”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índice de correlación de Pearson.

En definitiva, la correlación “positiva” muestra que cuando los datos aumentan de una dimensión la otra dimensión también aumenta, es decir, si existe una mejora en la Escala Panorámica del lugar mejora la velocidad de la caminata en el Puente peatonal Rafael Escardó. Asimismo, existe una correlación “moderada” dando una interpretación de que existen otros factores de igual o mayor importancia de relación.

Por lo tanto, la dimensión de la velocidad de caminata es definida como la evaluación realizada al peatón en los temas de conducta y condiciones que se pueda emplear en una infraestructura, a partir de la relación entre la distancia y tiempo, por otro lado la escala panorámica es definida como la prevalencia de aspectos visuales como líneas, plataformas o colores que son parte del paisaje y entorno donde se encuentra en el puente, de modo que se analiza los componentes que la conforman usando la percepción, estas dos dimensiones se relaciona de manera directa con una relación positiva moderada. Esta relación se traduce a que las personas están de acuerdo de que el diseño en forma de “U” del puente peatonal Rafael Escardo es inadecuado por su larga extensión, a pesar de que se dio a partir de la idea de generar una pendiente a la rampa más inclusiva, asimismo, indicaron que sus colores monocromo no resalta y opacan el potencial paisajístico que es la costa verde, debido a que, los colores son una pieza fundamental de percepción del paisaje, puesto que, dentro de este entorno denota los colores fríos expresando la sensación de soledad, tranquilidad y tristeza, por lo que si se implementaran colores cálidos habría un cambio en la percepción de los ciudadanos, asimismo, existe una diferenciación de velocidad por tipo de usuario, de modo que el tiempo de traslado solo es justificada en personas con bicicleta, deportistas o corredores, por lo que afectaría en la cantidad de usuarios que transiten el puente peatonal, dejando injustificado su inmensa extensión y volumetría, por lo tanto están relacionados, debido a que la forma, el volumen y el color generan que este elemento transmita dentro de su entorno paisajístico la sensación de soledad, tranquilidad y tristeza en los usuarios, la modificación de los colores fríos a cálidos mejoran la percepción del lugar donde se encuentra el puente peatonal Rafael Escardo activando posiblemente el flujo de visitantes y justificando de este modo su prominente estructura, determinando que las dos dimensiones sufrirán un cambio paralelo positivo.

Hipótesis 3:

H1: La Caminabilidad y Escala Cercana o Vivencial se relacionan, debido a que, las percepciones vivenciales tanto táctil, sonora como olfativa que tienen los usuarios en el puente destacan las deficiencias de confort, proximidad y entropía.

Tabla 5. Correlación entre “La Caminabilidad” y “Escala Cercana o Vivencial”

		La Caminabilidad	Escala Cercana o Vivencial
La Caminabilidad	Correlación de Pearson	1	.378**
	Sig. (bilateral)		< .001
	N	80	80
Escala Cercana o Vivencial	Correlación de Pearson	.378**	1
	Sig. (bilateral)	< .001	
	N	80	80

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración Propia

INTERPRETACIÓN

Según lo observado en la “Tabla 5” se cuenta con suficiente evidencia estadística para inferir que la dimensión de “La Caminabilidad” se relaciona significativamente con la dimensión “Escala Cercana o Vivencial” con un valor de 0,001, por ende, se afirma la hipótesis.

Además, se obtuvo un grado de correlación positiva baja de 0,378 entre las dimensiones “La Caminabilidad” y “Escala Cercana o Vivencial”, ubicándose entre el rango de 0.20 a 0.39 en la tabla de índice de correlación de Pearson.

En definitiva, la correlación “positiva” muestra que cuando los datos aumentan de una dimensión, la otra dimensión también aumenta, es decir, si existe una mejora en la Escala Cercanas o vivencial del lugar aumenta la Caminabilidad en el puente peatonal Rafael Escardó. Asimismo, existe una correlación “baja” por tal motivo no se descarta la idea de la existencia de otro tipo de factores.

Por lo tanto, la dimensión de la caminabilidad es definida como la cantidad de kilómetros que realizan los peatones en los diferentes espacios urbanos en las cuales sus condiciones de recorrido son el clima, comodidad y seguridad que hay en una ciudad en este caso sería el puente peatonal Rafael Escardo, por otro lado la escala cercana o vivencial es definida como el principal valor de interacción directa con un objeto o lugar, estas dos dimensiones se relaciona de manera directa con una relación de baja intensidad. Esta relación se traduce a que las personas señalan que el diseño

del puente es decadente debido a que no cuenta con una de cobertura de protección del sol en la épocas de verano , su materialidad no tiene un buen criterio de selección, no cuenta con una buena diferenciación de carriles entre peatones y ciclistas, además de haber podido existir una mejor accesibilidad al puente si tuviera conexión con el acantilado, a sí mismo, a pesar de que el olor de la brisa del mar si genera agrado y tranquilidad durante el paseo por el puente, la poca concurrencia que hay en el puente genera una inseguridad a los peatones y ciclistas, por lo tanto, están relacionados debido a que los elementos se vinculan con la vivencia mismas del usuario, la caminabilidad consiste volver más grato el caminar de modo que la escala cercana o vivencial destaca las percepciones táctil, sonoras y olfativas que tienen los usuarios mediante su paseo por el puente dando como resultado el mal criterio de materialidad, confort e inseguridad, de modo que, las dos dimensiones sufrirán un cambio paralelo positivo, es decir, que si estas problemáticas tienden a mejorar, cumplirían con el objetivo que la caminabilidad pretende mejorar para incentivar el caminar.

4.3. Codificación de Entrevistas

Por otro lado, esta investigación utiliza también una metodología cualitativa, con la finalidad de analizar las repuestas de las fichas de observación, las entrevista que se realizaron a los 15 participantes y también de los 3 especialistas, recabando de este modo la información sobre el Desplazamiento Peatonal” y “Valoración Paisajística ” en el puente peatonal Rafael Escardo del distrito de San Miguel, por ello, se realizó una codificación abierta separando las ideas más destacadas que responden a cada entrevistado tanto participantes como especialistas, por lo cual, se presenta a continuación los siguientes resultados de los 15 participantes:

Dentro de la tabla 6 muestra que para la subcategoría “Percepción de Formas” se encontraron 15 segmentos que guardan relación.

Tabla 6. *Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala Panorámica*

Categoría		Escala Panorámica
Subcategoría		Percepción de Formas
R E S	Entrevistado 1	Es genial, ya que a partir de ahora podemos caminar con más tranquilidad.
	Entrevistado 2	Si bien es un puente muy largo para las personas que tenemos la capacidad de caminar; personas que tienen algún tipo de dificultad o discapacidad que también le

P U E S T A		servirá mucho y es un apoyo para ellos más que todo como una inclusión.
	Entrevistado 3	Está mal hecho son metros de más; es en forma de "U" donde desemboca en un punto de ingreso y en un punto de llegada entonces no hay forma de lo que es lógico.
	Entrevistado 4	El puente no tiene una distancia y forma lógica, ya que te lleva a la misma altura de donde empezaste a caminar.
	Entrevistado 5	El diseño me parece muy bonito pero en el tema de eficiencia creo que es demasiado grande como para ser un puente peatonal.
	Entrevistado 6	Es un poco inclusivo y tonto.
	Entrevistado 7	Es absurdo que sea demasiado largo ya que hubiera podido ser un poco más directo.
	Entrevistado 8	Si en la playa nadie se baña el puente quedaría en desuso.
	Entrevistado 9	La forma lo veo muy extensa; toma más tiempo de lo que se debería a diferencia a los otros puentes que están por los otros distritos.
	Entrevistado 10	Es una obra que tiene utilidad, pero considero que pudieron encontrar otra formas de no contaminar la vista; tampoco digamos que transcurra demasiado público.
	Entrevistado 11	Lugar muy solitario, pero para mí me parece bien que hayan hecho eso porque uno se ahorra tiempo o hacer ejercicio se le hace más fácil cruzar para así evitar cruzar la pista, ya que por aquí hay mucha gente que hace mucho deporte y está bien para los ciclista; solo lo veo como un lugar para hacer deportes trotar o hacer ciclismo, pero no es un lugar que atraiga la atención.
	Entrevistado 12	Parece robo de dinero; deporte como salir a correr y me gusta; caso de ir a turistar o pasaría en amigos un rato cerca a la playa; tienes que darle todo un vuelton que a las finales quedas super cansado; deporte, manejar bicicleta, correr y todo eso está bien, pero para simplemente caminar opino que no.
	Entrevistado 13	No es algo usual porque un puente peatonal es menos corto; forma solo ayuda o le dan provecho las personas que manejan bicicleta.
	Entrevistado 14	Diseñado el modelo en U debe ser por algo del subsuelo, puesto que, al ser directo no iba a ser recomendable, por motivos de que se caiga en movimientos telúricos.
	Entrevistado 15	Debido a ser un poco más directo, desconozco al aspecto técnico; creo que es aceptable para las personas que tengan una silla de ruedas, porque no posee una pendiente tan pronunciada así que facilita en cierto modo.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : Con respecto a la forma en "U" del puente Peatonal Escardó los participantes opinaron que es demasiado extenso para los peatones, la forma no favorece debido a que desemboca en la misma altura de donde empezaste solo que al otro lado de la vía, además, se pierde mucho tiempo cruzando, sin embargo, para las personas en silla de ruedas y ciclistas es como un apoyo debido a su baja pendiente o que su forma

podría ser por temas de los movimientos telúricos que se puedan presentar en la zona (ver tabla 7).

Tabla 7. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala Panorámica

Categoría	Escala Panorámica	
Subcategoría	Percepción de Formas	
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Es una zona en la que se puede caminar tranquilamente.
	Entrevistado 2	Es un puente muy extenso para las personas que cruzan el puente caminando, pero para las personas que sufren algún tipo de discapacidad es como un apoyo inclusivo.
	Entrevistado 3	Es un diseño que no tiene lógica, además de eso su forma desemboca en el mismo punto desde el inicio hasta el final del puente.
	Entrevistado 4	Su diseño no tiene lógica debido a que desemboca a la misma altura de donde empezaste solo que al otro lado de la vía.
	Entrevistado 5	El diseño es agradable, pero es demasiado grande para ser un puente.
	Entrevistado 6	Poco inclusivo y absurdo.
	Entrevistado 7	No tiene lógica que sea demasiado largo, se hubiera optado por tener una conexión más directa.
	Entrevistado 8	Si no tuviera el paisaje del mar nadie usaría el puente.
	Entrevistado 9	Demora más tiempo a diferencia de otros puentes.
	Entrevistado 10	El puente es útil, pero lo mejor era optar otras formas de diseñar el puente sin contaminar la vista, ya que no son muchos los transeúntes que utilicen el puente.
	Entrevistado 11	El puente es un buen lugar para los deportistas y ciclistas, además de ello es bueno que hayan realizado un puente en esta zona ya que eso evitará cruzar la pista a los peatones, pero no es un puente que me llame mucho la atención.
	Entrevistado 12	Por un lado para los deportistas sería una buena opción, pero para los transeúntes que quieren llegar al otro lado de la vía no es una buena elección.
	Entrevistado 13	Es un puente pensado mayormente para ciclistas que para peatones, además lo usual es que un puente tenga un recorrido corto.
	Entrevistado 14	Su diseño en forma de U debe tener una justificación técnica, ya que podría ser por temas de los movimientos telúricos que se puedan presentar en la zona.
	Entrevistado 15	El puente pudo haber tenido una conexión más directa, pero si justifica su pendiente ya que está pensado para las personas discapacitadas.
CODIFICACIÓN SELECTIVA	Con respecto a la forma en "U" del puente Peatonal Escardó los participantes opinaron que es demasiado extenso para los peatones, la forma no favorece debido a que desemboca en la misma altura de donde empezaste solo que al otro lado de la vía, además, se pierde mucho tiempo cruzando, sin embargo, para las personas en silla de ruedas y ciclistas es como un apoyo debido a su baja pendiente o que su forma podría ser por temas de los movimientos telúricos que se puedan presentar en la zona.	

Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a la tabla 8 muestra que para la subcategoría “Percepción de Colores” se encontraron 15 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 8. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala Panorámica

Categoría		Escala Panorámica
Subcategoría		Percepción de Colores
R E S P U E S T A	Entrevistado 1	Se ve más uniforme, sería mucho mejor se le agregaran más color, en mi percepción se vería más bonito, una forma operativa que podría hacer es colocar carteles coloridos, flores, macetas o alguna creatividad.
	Entrevistado 2	Falta de áreas verdes y también de decoración.
	Entrevistado 3	Se debe contrastar con la naturaleza con la ecología lo más lógico es que se vean plantas que se vean cosas verdes, por el lugar la única cosa verde que se ve son las mallas.
	Entrevistado 4	El color gris no está mal; en pocas palabras se debería implementar más vegetación o implementar algo más que resalte el paisaje del lugar.
	Entrevistado 5	Lo siento muy triste.
	Entrevistado 6	No me causa molestia ni desagrado el color que posee.
	Entrevistado 7	No tiene que ver mucho los colores debido a que el puente ya cumple con su función y cumple la función de cruzar hacia el otro lado está bien.
	Entrevistado 8	Los colores en un puente pienso que no varían en nada en cómo lo perciban los demás y si cumple su función está bien.
	Entrevistado 9	No es mucha la diferencia con el resto del paisaje; he podido dar un poco más de colores y un tono más llamativo que se pueda notar mucho mejor.
	Entrevistado 10	Yo pienso que el color gris probablemente lo haya elegido para poder liberar un poco la contaminación visual con el horizonte del mar que es gris; apostarí por tener ciertas plantas jardineras o convocar a un concurso a artistas que hagan en las paredes grafitis.
	Entrevistado 11	Normal; ese color lo hacen con todos los puentes que he visto.
	Entrevistado 12	Quedaría más bonito si tuviera colores.
	Entrevistado 13	Colores grises hacen que en la noche no se visualice nada; se debería ver el expediente técnico para poder encontrar una explicación.
	Entrevistado 14	Siento que han reducido costos; dejando así, priorizando la necesidad de la gente al querer bajar, más que el diseño y el color.
	Entrevistado 15	Siento que no me causa molestia.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : Los

participantes mencionan que el color monocromo gris que posee el puente no causa molestias, sin embargo, al no destacar se confunde con el paisaje, puesto que, la misma es igual de apagada y en las noches tampoco ayuda un color tan muerto, por esa razón, sería preferible que colocaran colores dentro del puente más vegetación para que logre ser llamativo y vivo con la finalidad que pueda resaltar el paisaje de su entorno (ver tabla 9).

Tabla 9. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala Panorámica

Categoría		Escala Panorámica
Subcategoría		Percepción de Colores
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Tiene un color uniforme, pero se podría optar por colocar colores más llamativos y vegetación en el puente.
	Entrevistado 2	Tiene muy pocas áreas verdes y decoraciones que sean llamativas.
	Entrevistado 3	El puente debe de contrastar más con su entorno natural, ya que la única llamativa que se encuentra ahí es la malla sintética en el lugar.
	Entrevistado 4	Su color monocromo se visualiza bien, pero se debió de optar por implementar vegetación con la finalidad de resaltar el paisaje de su entorno.
	Entrevistado 5	Tiene colores muy apagados y monocromos.
	Entrevistado 6	Su color monocromo o gris no me genera ninguna molestia.
	Entrevistado 7	Su color monocromo no tiene mucha relevancia, ya que la única función del puente es poder trasladarse al otro lado de la vía.
	Entrevistado 8	Sus colores no son muy relevantes si su única función del puente es poder trasladar a los usuarios al otro lado de la vía
	Entrevistado 9	Su color no se desliga mucho con el paisaje, pero se hubiera optado en colocar un color más llamativo para que pueda resaltar.
	Entrevistado 10	Su color gris no se diferencia mucho con su paisaje, pero hubiera resaltado el puente con vegetación o una solución más creativa.
	Entrevistado 11	Es un color muy común en los puentes.
	Entrevistado 12	Resaltaría mucho mejor en la zona si se implementara más colores.
	Entrevistado 13	Su color monocromo no resalta mucho ni siquiera en las noches, puede que haya justificación en su expediente técnico porque optaron por eso color
	Entrevistado 14	Han generado un puente sin priorizar en el diseño y el color, con la finalidad de reducir costos.
	Entrevistado 15	Su color no me genera ningún malestar visual.

CODIFICACIÓN SELECTIVA	Los participantes mencionan que el color monocromo gris que posee el puente no causa molestias, sin embargo, al no destacar se confunde con el paisaje, puesto que, la misma es igual de apagada y en las noches tampoco no ayuda un color tan muerto, por esa razón, sería preferible que colocaran colores dentro del puente más vegetación para que logre ser llamativo y vivo con la finalidad que pueda resaltar el paisaje de su entorno.
---------------------------	---

Fuente: Elaboración Propia

La siguiente tabla número 10 muestra que para la subcategoría “Armonía” se encontró un 1 segmento por cada entrevistado, haciendo un total de 15.

Tabla 10. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Recursos Visuales

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Armonía
R E S P U E S T A	Entrevistado 1	Para mi bien, sería ideal que hubiera una conexión hacia arriba del acantilado, ya que sería la totalidad de integrar a toda la costa de frente hacías al mar y todos tengan acceso, eso sería súper ideal.
	Entrevistado 2	Lo veo como una opción.
	Entrevistado 3	El puente no fue diseñado por un profesional del paisajismo.
	Entrevistado 4	No se refleja nada turístico, se ve que no tuvieron un buen criterio el encargado en diseñar este puente.
	Entrevistado 5	El diseño es bonito pero en el tema de la eficiencia es demasiado grande como para ser un puente peatonal, la mejor forma sobre su diseño es que tuviera una conexión más directa con la zona urbana que se encuentra arriba del acantilado.
	Entrevistado 6	Tonto por la forma debido a la pérdida de tiempo que te genera, por ejemplo, a una persona mayor, una persona que cojea u otra con alguna incapacidad va a tener mayores problemas en poder cruzar el puente, el puente genera molestias y pérdida de tiempo.
	Entrevistado 7	Lo hicieron así para que caminen más personas por el ancho que posee, sin embargo está vacío, de modo que, es absurdo el diseño.
	Entrevistado 8	No me gusta por ser demasiado largo, opino que debe ser más simple para la comunidad. .
	Entrevistado 9	Es un lugar turístico tal vez hubiese sido con un mejor diseño también para atraer mucho más turismo.
	Entrevistado 10	Es malo, es bien feo, creo que existen otras mejores soluciones.
	Entrevistado 11	Pero para un futuro puede ser un gran provecho, lo digo porque me imagino que por esta zona será más bonito.
	Entrevistado 12	El diseño no atrae a visitantes y algunas personas se han molestado por como es.
	Entrevistado 13	No es el adecuado, a menos que cruce con bicicleta.
	Entrevistado 14	A pesar de que todo el litoral del mar no es para bañistas, debido a que está prohibido por el agua sucia, pero a la gente le gusta estar aunque sea sentado frente al mar, entonces el puente es como una facilidad para que puedan bajar.

Entrevistado 15	Dentro de un lugar turístico no veo que sea el adecuado.
-----------------	--

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : Los participantes mencionan que al puente le falta diseño por un especialista, no presenta mucha armonía, no se adecua a su entorno y su diseño es poco provechoso para personas mayores, una persona que cojea u otra con alguna incapacidad porque van a tener mayores problemas en poder cruzar, por esa razón, sería preferible que de alguna manera tuviera conexión más directa por el acantilado (ver tabla 11).

Tabla 11. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Recursos Visuales

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Armonía
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Sería una buena opción que hubiera una conexión directa con el acantilado, ya que así se integraría con toda la costa hacia el mar.
	Entrevistado 2	Se vería como una opción al puente.
	Entrevistado 3	Se visualiza que el puente no fue observado por un especialista de paisajismo.
	Entrevistado 4	El puente no contó con criterios de especialista aptos.
	Entrevistado 5	No hay mucho problema con su diseño, pero tiene una volumetría demasiado grande para ser solamente un puente, hubiera sido más apto tener una conexión con la zona urbana que se encuentra en la parte superior del acantilado.
	Entrevistado 6	El puente es absurdo, ya que las personas mayores si transitan por ahí tendrían mayor problema, debido al gran recorrido que tendría que realizar, por lo que para mí sería una pérdida de tiempo.
	Entrevistado 7	El puente tiene un ancho demasiado, ya que son pocos los transeúnte que cruzan por el puente lo cual sería un diseño absurdo.
	Entrevistado 8	Es un puente demasiado extenso para las personas.
	Entrevistado 9	La costa verde es un lugar turístico, por lo cual se debió de realizar un mejor diseño al puente.
	Entrevistado 10	Existen mejores soluciones para este tipo de diseño.
	Entrevistado 11	En un futuro el puente podría ser provechoso, ya que en la zona se podrían realizar mejor los tratamientos paisajísticos.
	Entrevistado 12	El puente ha causado molestias tanto a los visitantes como también a los residentes del alrededor.
	Entrevistado 13	Me parece que el puente es más adecuado para los ciclistas.

	Entrevistado 14	A pesar que la playa no es un lugar para los bañistas, a los transeúntes les gusta ir para poder sentarse y observar el mar, por lo cual el puente les sirve como un facilitador para poder cruzar de manera segura al otro extremo de la vía.
	Entrevistado 15	El puente no se adecua a su entorno.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Los participantes mencionan que al puente le falta diseño por un especialista, no presenta mucha armonía, no se adecua a su entorno y su diseño es poco provechoso para personas mayores, una persona que cojea u otra con alguna incapacidad porque van a tener mayores problemas en poder cruzar, por esa razón, sería preferible que de alguna manera tuviera conexión más directa por el acantilado.

Fuente: Elaboración Propia

La Tabla 12 muestra que para la subcategoría “Calidad Visual” se encontraron 15 segmentos que guardan relación importante.

Tabla 12. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Recursos Visuales

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Calidad Visual
RESPUESTA	Entrevistado 1	Esto debido a tema de uniformidad del color, es más fácil de adornarlo de macetas colgantes, con las flores estacionales, de poner hacer diseño paisajístico hermoso sin necesidad de dejarlo por un mes, ya el urbanística o el paisajística se encargará con la agricultura para saber qué hojas entran y que cosa no entra y perdure en el tiempo.
	Entrevistado 2	En realidad no hace tanto juego; lo veo más que todo un punto inclusivo y un tema de comodidad para el peatón.
	Entrevistado 3	No para nada no hace juego con nada; los colores son tétricos y hay muchos grafitis.
	Entrevistado 4	No hace juego en nada, son muy pocos las personas que circulan este puente no tienen nada de vida sus colores son muy apagados.
	Entrevistado 5	El paisaje se ve muy apagado; así que como el puente es gris creo que si da con el paisaje porque todo está apagado.
	Entrevistado 6	No va con el paisaje y no tiene la mejor ni la peor estética.
	Entrevistado 7	El puente no hace juego con el paisaje y no es llamativo.
	Entrevistado 8	No es tan importante el puente, lo veo como un elemento más del paisaje, además, creo que el mar resalta más a pesar de todo.
	Entrevistado 9	Lo veo como un puente sencillo así como cualquier puente que puedes pasar de una avenida a otra no tiene mucha atracción.
	Entrevistado 10	No hace juego con el paisaje definitivamente; han querido dar una solución útil ósea el puente funciona para ciclista o minusválidos, pero no es bonito.
	Entrevistado 11	Se ve muy extraño creo; falta un poco más de diseño al puente.
	Entrevistado 12	Pudieron haberlo hecho como los puentes del otro lado que son más dinámicos, son antiguos los puentes pero son más directos y mejor diseñados.
	Entrevistado 13	Acertado en esa parte porque no existen disturbios dentro del panorama.

Entrevistado 14	Debieron de ponerle más colores vivos para que se distinga, no cuenta con luz propia.
Entrevistado 15	Lo veo gris más el puente, siento que se relacionan, pero en otra cosa más con respecto al puente siento que no.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: Para mejorar la calidad visual del puente se necesita adornarlo con plantas y posea colores llamativos, además, su estética simple dentro del paisajismo actual que posee, genera un entorno apagado debido a los colores y poco tratamiento, de modo que se hubiera podido hacer más dinámico el puente así, como en otros lugares de la Costa Verde (ver tabla 13).

Tabla 13. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Recursos Visuales

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Calidad Visual
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Es más fácil en adornar el puente que cambiarle de color, por lo que se podría optar por un experto en paisajismo cuales sería las mejores propuestas para poder mejora el puente.
	Entrevistado 2	El puente lo veo más como un puente inclusivo ya la vez cómodo para los peatones, con sus colores no hace juego para nada.
	Entrevistado 3	Sus colores del puente son muy tétricos.
	Entrevistado 4	Sus colores del puente son muy apagados.
	Entrevistado 5	Su entorno del puente no ayuda en nada ya que su paisaje es apagado y a la vez sus colores del puente también son monocromo.
	Entrevistado 6	El puente tiene una estética buena.
	Entrevistado 7	El puente no tiene una buena estética con el paisaje.
	Entrevistado 8	El puente lo considero solo un elemento más del lugar.
	Entrevistado 9	Es un puente común sin ningún atractivo.
	Entrevistado 10	El puente es funcional para los ciclistas y personas discapacitadas, pero no tiene nada estético.
	Entrevistado 11	El puente tiene una eficiencia en su diseño.
	Entrevistado 12	El puente se podría haber hecho más dinámico como otros puentes que se encuentran en la costa verde.
	Entrevistado 13	No se encuentra en el puente ningún disturbio dentro del panorama.

	Entrevistado 14	Hubiera optado por colocar más colores llamativos en los puentes.
	Entrevistado 15	Su color gris del puente se relaciona de cierto modo.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Para mejorar la calidad visual del puente se necesita adornarlo con plantas y posea colores llamativos, además, su estética simple dentro del paisajismo actual que posee, genera un entorno apagado debido a los colores y poco tratamiento, de modo que se hubiera podido hacer más dinámico el puente así, como en otros lugares de la Costa Verde.

Fuente: Elaboración Propia

Dentro de la tabla 14 muestra que para la subcategoría “Acceso Visual” se encontraron 15 segmentos que guardan relación.

Tabla 14. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Recursos Visuales

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Acceso Visual
RESPUESTA	Entrevistado 1	Se podría mejorar, es un lugar bonito para salir a correr y disfrutar el paisaje, pero sería bueno, colocar más vegetación al lugar y también lugares para poder descansar.
	Entrevistado 2	No lo veo muy bonito, no me atrae mucho.
	Entrevistado 3	No existe eso, no hay muchos peatones.
	Entrevistado 4	Por el puente no lo recorre mucha gente, hay más ciclistas que peatones que recorren el puente.
	Entrevistado 5	Solo se puede visualizar el mar; no lo considero como un lugar de paso para poder disfrutar la vista del paisaje.
	Entrevistado 6	Si cumpliría su objetivo como recorrido para ir apreciando el mar.
	Entrevistado 7	Uno cuando pasa con bicicleta se puede quedar un rato y pasar un momento tranquilo con amigos.
	Entrevistado 8	Es excelente para pasear un rato y cumple con su función.
	Entrevistado 9	Lo veo como un puente sencillo así como cualquier puente que puedes pasar de una avenida a otra no tiene mucha atracción.
	Entrevistado 10	Uno va a pie si puede pararse encima y puede ver el paisaje, pero no es lo mismo los que no están sobre el puente.
	Entrevistado 11	Soy una persona que disfruta caminar y trotar, el puente se utiliza mucho para eso, pasan muchos ciclistas como para hacer rutinas diarias.
	Entrevistado 12	Estar cerca a la playa, mientras haces deporte si se puede disfrutar el paisaje.
	Entrevistado 13	No atrae a los turistas y no existe algo en la parte de abajo que incentive a bajar, tal vez el diseño ancho sea más acertado en un futuro cuando todo esté más desarrollado.
	Entrevistado 14	Los peatones no transitan mucho porque tampoco no es seguro, en las noches está totalmente desolado.

Entrevistado 15	Habría que ponerle asientos en la parte central tal vez del recorrido, en donde las personas puedan descansar y disfrutar la vista.
-----------------	---

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: Los participantes mencionan que el puente es beneficioso para los ciclistas y deportistas, de modo que, los usuarios del puente destacan que sus paseos son relajantes debido a la vista del mar que se puede apreciar, sin embargo, el puente no es muy atractivo (Tabla 15).

Tabla 15. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Recursos Visuales

Categoría	Recursos Visuales	
Subcategoría	Acceso Visual	
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	El puente podría mejorar si colocaran más vegetación y mobiliario urbano para poder descansar y disfrutar el mar.
	Entrevistado 2	El puente no es muy atractivo.
	Entrevistado 3	No hay muchos transeúntes que cruzan el puente.
	Entrevistado 4	Son el número más de ciclistas que recorren el puente que los peatones.
	Entrevistado 5	Lo único que se puede visualizar es el mar, pero no lo considero un lugar de disfrute de paisaje.
	Entrevistado 6	Si cumple su finalidad de poder apreciar el mar.
	Entrevistado 7	En el puente cuando alguien pasa con bicicleta se puede tener un momento tranquilo y visualizar el mar.
	Entrevistado 8	El puente cumple con su función de poder pasear.
	Entrevistado 9	Es un puente común, con su única finalidad de trasladar al peatón al otro lado de la vía.
	Entrevistado 10	Cuando uno va por el puente tiene una vista mejor del paisaje.
	Entrevistado 11	El puente es bueno para trotar y realizar deportes como también ciclismo.
	Entrevistado 12	El puente sirve como un elemento óptimo para poder cruzar la pista mientras realiza deportes, por la cual también puedes disfrutar la vista del mar.
	Entrevistado 13	El puente no tiene ninguna atracción para poder cruzar, pero su diseño ancho podría servir para un futuro.
	Entrevistado 14	El puente está desolado por lo cual algunos peatones no optan por cruzarlo.
	Entrevistado 15	En el puente sería bueno colocar mobiliarios urbanos para poder descansar y poder

	disfrutar del paisaje del mar.
CODIFICACIÓN SELECTIVA	Los participantes mencionan que el puente es beneficioso para los ciclistas y deportistas, de modo que, los usuarios del puente destacan que sus paseos son relajantes debido a la vista del mar que se puede apreciar, sin embargo, el puente no es muy atractivo .

Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a la tabla 16 muestra que para la subcategoría “Percepción de Colores” se encontraron 15 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 16. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala cercana o vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Táctil
RESPUESTA	Entrevistado 1	Mi perfecto; hacemos deporte siempre y vengo aquí todos los días.
	Entrevistado 2	Yo con la bicicleta que pasó lo veo un poquito largo, pero lo acepto.
	Entrevistado 3	Mejor cruzo la pista no pienso transitar otra vez todo esa caminata.
	Entrevistado 4	No transitaría en él, en vez de realizar esa larga y cansadora caminata prefiero cruzar por la pista.
	Entrevistado 5	Fue una experiencia cansada; bueno en general estuvo tranquilo al no existir mucho tránsito de personas.
	Entrevistado 6	Bien, estuvo tranquilo, aunque hubiera preferido un ingreso al puente más directo.
	Entrevistado 7	Tranquilo si uno no lo usa a diario porque es cansado caminar para poder llegar a la zona del mar.
	Entrevistado 8	Al inicio tuve dificultad para encontrar el inicio del recorrido hacia el puente.
	Entrevistado 9	Me causa fatiga y cansancio, ya que con este calor llegar a la playa a través de este puente es muy extenso; es más útil para las personas que conducen bicicletas, pero hubiera optado otra solución.
	Entrevistado 10	Es útil dar una solución ya a un problema de traslado hacia esa zona, en las playas del sur hay otras soluciones mucho mejores que ese.
	Entrevistado 11	Lo veo como un puente demasiado largo, no da la atracción de poder cruzarlo, pero si se trata para algo turístico o para cruzar rápido llega uno demasiado cansado.
	Entrevistado 12	Para hacer deporte es adecuado, pero para caminar es cansado.
	Entrevistado 13	No bajaría de nuevo al puente por su extensión.
	Entrevistado 14	No fue agradable, preferiría pasear por arriba del acantilado.
	Entrevistado 15	Tranquilo, observe más a personas correr y está bien para poder caminar.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: Los resultados muestran que los participantes concuerdan que su recorrido es cansado, por ello, en algunas ocasiones los transeúntes cruzan la pista para evitar el largo tramo del puente, sin embargo, el recorrido se siente tranquilo y favorece más a los ciclistas (Tabla 17).

Tabla 17. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala cercana o vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Táctil
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	El puente es un lugar perfecto para realizar deportes.
	Entrevistado 2	Como ciclista el puente es extenso, pero no me genera mucha molestia.
	Entrevistado 3	Prefiero cruzar la pista antes que el puente otra vez.
	Entrevistado 4	Prefiero cruzar la pista antes de recorrer tan larga y cansada caminata en el puente.
	Entrevistado 5	Su recorrido es cansado, pero tranquilo.
	Entrevistado 6	Su recorrido es tranquilo, pero sería mejor que hubiera tenido una conexión directa.
	Entrevistado 7	Es tranquilo su recorrido pero ha la vez cansado.
	Entrevistado 8	No se visualiza bien dónde está el ingreso al puente.
	Entrevistado 9	Recorrer el puente es cansado, ya que con tremendo calor no se puede transitar tranquilamente, a diferencia de los ciclistas, el puente es más útil para ellos.
	Entrevistado 10	El puente es útil, ya que genera una solución al problema del traslado.
	Entrevistado 11	El puente es poco atractivo y demasiado extenso.
	Entrevistado 12	El puente sirve más para realizar deportes.
	Entrevistado 13	El puente es demasiado extenso.
	Entrevistado 14	El puente no es agradable.
	Entrevistado 15	El puente es tranquilo y muy cómodo para recorrer.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Los resultados muestran que los participantes concuerdan que su recorrido es cansado, por ello, en algunas ocasiones los transeúntes cruzan la pista para evitar el largo tramo del puente, sin embargo, el recorrido se siente tranquilo y favorece más a los ciclistas.

Fuente: Elaboración Propia

La siguiente tabla número 18 muestra que para la subcategoría “Percepción Olfativa” se encontró un 1 segmento por cada entrevistado, haciendo un total de 15.

Tabla 18. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala cercana o vivencial

Categoría	Escala Cercana o Vivencial	
Subcategoría	Percepción Olfativa	
R E S P U E S T A	Entrevistado 1	Es siempre maravilloso.
	Entrevistado 2	Es relajante.
	Entrevistado 3	Anteriormente nos perjudicaba el olor, era asqueroso y nauseabundo.
	Entrevistado 4	Bueno es agradable.
	Entrevistado 5	El olor del mar no es tan fuerte como parece y si es agradable.
	Entrevistado 6	Me ayuda a conectarse con la naturaleza, como también a apreciar los momentos pequeños de la vida.
	Entrevistado 7	Me relaja además de no sentir ningún olor desagradable.
	Entrevistado 8	El mar siempre te va a relajar, si deseas pasear por la orilla del mar.
	Entrevistado 9	El olor de la brisa de mar es bastante bonito de estar cerca al mar, con la utilización se siente más ese olor del mar.
	Entrevistado 10	Se siente un aire puro y es muy bonito.
	Entrevistado 11	Es lindo, porque me gusta mucho el aire.
	Entrevistado 12	Estoy acostumbrado al olor, existen ocasiones en las que huele fuerte el mar y lo siento feo.
	Entrevistado 13	La brisa del mar siento que es más relajante.
	Entrevistado 14	Tranquilo, por eso vengo con mi esposo a relajarnos y que nos dé el aire puro.
	Entrevistado 15	Me hace relajar y es bonito encontrar paisajes naturales.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : La mayoría de los participantes concuerdan que su percepción olfativa dentro del puente es relajante, tranquilo, agradable y maravilloso, aunque, a veces las brisas del mar son muy fuertes y atrae olores más fuertes y desagradables (Tabla 19).

Tabla 19. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala cercana o vivencial

Categoría	Escala Cercana o Vivencial	
Subcategoría	Percepción Olfativa	
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Es maravilloso.
	Entrevistado 2	Es relajante.
	Entrevistado 3	Antes del puente había un olor nauseabundo en el lugar.
	Entrevistado 4	Es agradable.
	Entrevistado 5	El olor del mar es agradable.
	Entrevistado 6	El olor del mar me conecta con la naturaleza.
	Entrevistado 7	Es agradable.
	Entrevistado 8	El olor del mar es relajante.
	Entrevistado 9	Con el puente se siente aún más las brisas del mar la cual es agradable y relajante.
	Entrevistado 10	Es un aire puro y agradable.
	Entrevistado 11	Es un aire agradable.
	Entrevistado 12	A veces las brisas del mar son muy fuertes y atraen olores más fuertes y desagradables.
	Entrevistado 13	Es relajante.
	Entrevistado 14	Es tranquilo y tiene un aire puro.
	Entrevistado 15	Es relajante.
CODIFICACIÓN SELECTIVA	La mayoría de los participantes concuerdan que su percepción olfativa dentro del puente es relajante, tranquilo, agradable y maravilloso, aunque, a veces las brisas del mar son muy fuertes y atrae olores más fuertes y desagradables.	

Fuente: Elaboración Propia

La tabla 20 muestra que para la subcategoría “Percepción Sonora” se encontraron 15 segmentos que guardan relación.

Tabla 20. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Escala cercana o vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Sonora
R E S P U E S T A	Entrevistado 1	No es tan cómodo, pero es inevitable; como una usuaria permanente no me genera mucha molestia es todavía controlado.
	Entrevistado 2	Es ideal.
	Entrevistado 3	Con respecto al ruido no es tan molesto a diferencia de otras pistas de lima.
	Entrevistado 4	El ruido de los autos no es tan molesto.
	Entrevistado 5	Tranquilo totalmente.
	Entrevistado 6	No se escucha mucho el ruido de los carros por el ruido del mar y el oleaje, de modo que, opino que es poco perceptible.
	Entrevistado 7	Sientes un poco de tranquilidad porque en el centro de la ciudad es más estresante ya que se escuchan más las bocinas.
	Entrevistado 8	Tranquilo porque no pasan muchos carros.
	Entrevistado 9	Tampoco veo mucha gente que pase por acá a diferencia de otras playas, por los campeonatos se siente mucho más tranquilo y el sonido del mar, el cual te puedes relajar y respirar aire puro.
	Entrevistado 10	No he sentido poco ruido, se siente el ruido de los autos y de los tronadores que hay en la pista, no es que sea insonoro los sonidos si se escucha y es más se debería escuchar más el sonido de las olas.
	Entrevistado 11	No tengo muchas molestias, casi todos los días vengo y el puente es muy solitario, a veces hay gente fumando.
	Entrevistado 12	Siento que deberían poner más seguridad en la parte de abajo del puente, debido a que algunas veces se malogran los postes y no prenden las luces dejando la zona todo oscuro, por lo que, no da ganas de correr en ese estado en la noche.
	Entrevistado 13	Tranquilidad, además de que se escucha más el ruido de las olas del mar y el viento.
	Entrevistado 14	Es súper tranquilo, no es muy concurrido por los autos.
	Entrevistado 15	Tranquilo la verdad, no me genera molestias.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: La mayoría de los participantes concuerdan de que el ruido de los autos no es una molestia grande y que dentro del espacio del puente se puede sentir más el ruido del mar y el viento, el cual, hace destacar que su percepción sonora es ideal, tranquilo y relajante durante su paseo por el puente peatonal Escardo (Tabla 21).

Tabla 21. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Escala cercana o vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Sonora
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	No es molesto, el ruido es controlado.
	Entrevistado 2	Es ideal.
	Entrevistado 3	El ruido del lugar no es molesto a diferencia de otros lugares de Lima.
	Entrevistado 4	El ruido no es molesto.
	Entrevistado 5	Es tranquilo.
	Entrevistado 6	No es muy previsible el ruido de los carros.
	Entrevistado 7	Se siente más tranquilo a diferencia de otros lugares del centro de la ciudad.
	Entrevistado 8	Es tranquilo ya que no pasan muchos carros.
	Entrevistado 9	No es muy concurrido, se escucha más el sonido del mar, lo cual lo hace muy relajante.
	Entrevistado 10	Hay ruido en el lugar lo cual genera un poco de molestia.
	Entrevistado 11	No genera molestia, pero es muy desolada.
	Entrevistado 12	Es una zona muy desolada.
	Entrevistado 13	Se percibe más el ruido del mar y el viento.
	Entrevistado 14	Es tranquilo, no concurre muchos automóviles.
	Entrevistado 15	Es tranquilo y no genera mucho malestar.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		La mayoría de los participantes concuerdan de que el ruido de los autos no es una molestia grande y que dentro del espacio del puente se puede sentir más el ruido del mar y el viento, el cual, hace destacar que su percepción sonora es ideal, tranquilo y relajante durante su paseo por el puente peatonal Escardo.

Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, la codificación abierta separando las ideas más destacadas que responden a cada especialista, se presenta a continuación:

La tabla 22 muestra que para la subcategoría “Percepción de Forma” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 22. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala Panorámica - Especialistas

Categoría		Escala Panorámica
Subcategoría		Percepción Forma
RESPUESTA	Especialista 1	El diseño es demasiado simplista; la forma de hacerlo tiene que ver con el cambio abrupto de pendiente que hay entre esos dos niveles entre la costa verde y la vía superior; formas más interesantes de realizar ese mismo recorrido con un diseño un poco más innovador o más sostenible.
	Especialista 2	Ese diseño es anti funcional y es un diseño forzosamente alargado, además no completa con los requisitos funcionales que debería tener un puente para poder llevarte de un lugar a otro en el menor tiempo posible; no parte desde un origen establecido y justificado no lleva a un destino tratado y acondicionado.
	Especialista 3	Con relación al paisaje rompe totalmente, no se armoniza con el paisaje para nada.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: El puente rompe con el paisaje debido a su diseño alargado y anti funcional, el cual, el diseño simple se pudo deber a la priorización estructural tras la topografía del lugar y el cambio abrupto de su pendiente (Tabla 23).

Tabla 23. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala Panorámica - Especialistas

Categoría		Escala Panorámica
Subcategoría		Percepción Forma
INTERPRETACIÓN	Entrevistado 1	El puente tiene un diseño muy simplista, esto debido al cambio abrupto que tiene su pendiente, pudieron optar otras estrategias más innovadoras y sostenibles para su entorno.
	Entrevistado 2	El puente es anti funcional y tiene un diseño alargado inadecuado, por otro lado el puente no cumple con los requisitos funcionales que debe tener un puente los cuales son llegar al otro extremo en un corto tiempo y además no parte de un origen establecido y no lleva a nada.
	Entrevistado 3	El puente rompe con el paisaje, por lo cual no armoniza para nada con el paisaje.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		El puente rompe con el paisaje debido a su diseño alargado y anti funcional, el cual, el diseño simple se pudo deber a la priorización estructural tras la topografía del lugar y el cambio abrupto de su pendiente.

Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, la tabla 24 muestra que para la subcategoría “Percepción de Colores” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 24. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala Panorámica - Especialistas

Categoría		Escala Panorámica
Subcategoría		Percepción Colores
RESPUESTA	Especialista 1	En general no sé si existe un criterio de selección de colores, porque veo que toda la obra es de un mismo color; en general creo que se disimula un poco el entorno. Si bien el color no tiene un contraste demasiado alto si contrasta; considerando que es una obra muy grande y monumental, con unas columnas súper grandes y un recorrido muy largo, siento que no se ha hecho mucho esfuerzo por integrarlo al entorno y eso pasa por la selección de colores.
	Especialista 2	El puente debería ser un elemento llamativo, decorativo, alegre o como una expresión de cómo se llama el urbanismo táctico a través de colores en el piso o colores en las barandas que hacen a un elemento lúdico, llamativo y entretenido.
	Especialista 3	No hubo ningún criterio en realidad es color cemento, entonces se debió haber considerado una diferentes opciones con criterios más relacionados al entorno en este caso a todo lo que corresponde a la costa verde.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: Con respecto a la percepción de colores, los especialistas concuerdan en la inexistencia de algún tipo de criterio para los colores dentro del puente, por lo que se debió considerar colores más llamativos y entretenidos como la aplicación del urbanismo táctico para que exista una relación con el paisaje.

Tabla 25. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala cercana o vivencial - Especialistas

Categoría		Escala Panorámica
Subcategoría		Percepción Colores
INTERPRET	Entrevistado 1	No hay un criterio de colores para el puente Escardo, ya que la obra está en un solo color, en pocas palabras disimula un poco el entorno, pero si tiene un poco de contraste, pero su diseño monumental con sus comunas grandes y recorrido extenso, se puede reflejar que no se consideraron mucho en poder integrarlo con su entorno que es la costa verde esto también se refleja a la vez en su criterio de colores.
	Entrevistado 2	No se puede reflejar el puente algún criterio de color, ya que el puente debería tener colores o elementos llamativos y alegres un ejemplo de ello es llamado la expresión urbanismo, que a través de sus colores hacen a un elemento lúdico, llamativo y entretenido.

A C T I O N	Entrevistado 3	El puente no tiene ningún criterio de colores ya que en realidad este elemento solo tiene un color monocromo, ya que una opción con criterios tiene que reflejar sus colores con su entorno por lo cual en este caso debe relacionarse con su entorno que sería la costa verde.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Con respecto a la percepción de colores, los especialistas concuerdan en la inexistencia de algún tipo de criterio para los colores dentro del puente, por lo que se debió considerar colores más llamativos y entretenidos como la aplicación del urbanismo táctico para que exista una relación con el paisaje.

Fuente: Elaboración Propia

La tabla 26 muestra que para la subcategoría “Armonía” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 26. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Recursos Visuales - Especialistas

Categoría		Recurso Visuales
Subcategoría		Armonía
R E S P U E S T A	Especialista 1	No me parece muy armónico; no me parece que han buscado una armonización con el entorno; su forma en U posee ángulos rectos cuando todo lo demás del entorno es más sinuoso, el color la materialidad, etc. Me parece que no se ha cumplido con el objetivo; todo diseño en la ciudad debería tratar de fundirse con el entorno; sin embargo esta obra se esconde del entorno en vez de ser parte de, y esa armonía no creo que haya sido concretada.
	Especialista 2	Es un elemento destructivo porque rompe con el espacio, por lo cual debería tener otra lógica, una lógica mucho más paisajista, naturalista y más atado a su localización que es la costa verde; el diseño con esos colores tan masivos y que no te lleva a ningún sitio no juega y distorsiona es una disonancia en el marco de ese escenario paisajístico.
	Especialista 3	Debería integrar precisamente al potencial paisajístico, deberá tener una característica que se mezcle con el ambiente, puede ser que la parte del ingreso sea verde como también del mar, podría ser una combinación de todos estos factores.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : Con respecto a la percepción a la armonía los tres especialistas están de acuerdo de que el puente peatonal Escardó no tiene ninguna armonía con su entorno, más bien lo consideran como un elemento destructivo que se desliga totalmente con su entorno que es la costa verde (Tabla 27).

Tabla 27. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Recurso Visuales - Especialistas

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Armonía
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	El puente no parece nada armónica con su entorno a plena vista, su forma en U posee ángulos rectos a diferencia de su entorno que es más sinuoso, por otro lado el diseño de la ciudad debería tratar de fundirse con el entorno, pero el puente no forma parte de su entorno, por lo cual su no comparte ninguna armonía concretada.
	Entrevistado 2	El puente es un elemento destructivo que rompe totalmente con su entorno, por lo cual su diseño debería tener una lógica más paisajística que está más atado a la costa verde, por lo cual su diseño es masivo y distorsionado, donde es una disonancia en el marco del paisajístico.
	Entrevistado 3	El puente debería integrarse con su entorno que tiene un gran potencial paisajístico que es la costa verde podría integrarse más con un acceso al ingreso más verde entre otros factores más que pueda ayudar con el ambiente.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Con respecto a la percepción a la armonía los tres especialistas están de acuerdo de que el puente peatonal Escardó no tiene ninguna armonía con su entorno, más bien lo consideran como un elemento destructivo que se desliga totalmente con su entorno que es la costa verde.

Fuente: Elaboración Propia

La tabla 28 muestra que para la subcategoría “Percepción de Forma” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 28. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Recursos Visuales - Especialistas

Categoría		Recurso Visuales
Subcategoría		Calidad Visual
R E S P U E S T A	Especialista 1	No hay relación visual; la falta de armonía, el segundo lugar no puede decir que no hay paisaje pero hay paisaje muy neutral; parte de este proyecto ha debido ser el trabajo del entorno a nivel de paisaje con alguna técnica como la utilización de andenes, técnicas de acero siembra, vegetación como el vetiver que se usa en bio ingeniería para estabilizar taludes; al final el puente destaca mucho porque el paisaje en el entorno no lo ayuda a mimetizarse, todo es muy neutral, de un mismo color, entonces un paisaje diseñado, pensado y trabajado; creo que no existe una relación visual realmente.
	Especialista 2	Bueno no hay una relación armónica, es mayormente una disonancia y una ruptura con el potencial paisajístico que tiene la costa verde.
	Especialista 3	El diseño no es el adecuado para la realidad actual, pero puede que en un futuro logre ser más acertado su forma.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : Con

respecto a la calidad visual los dos primeros especialistas concuerda que el puente no tiene ninguna relación visual, es por ello que mencionan rompe con el potencial paisajístico que es la costa verde, pero a diferencia del tercer especialista menciona que se puede tomar puntos de vistas diferentes como por ejemplo los deportistas y ciclistas de alguna manera pueden visualizar de manera aceptable el puente a diferencia de los peatones (Tabla 29).

Tabla 29.

Tabla 29. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Recurso Visuales - Especialistas

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Calidad Visual
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	El puente no tiene ninguna relación visual, además tienen un paisaje neutral, donde se debió de trabajar el entorno a nivel de paisaje, con alguna técnica como por ejemplo el acero, siembra de vegetación, entre otras soluciones más, pero no existe alguna relación visual realmente en el puente.
	Entrevistado 2	El puente no tiene una relación armónica, además de que rompe totalmente con el lugar paisajístico que es la costa verde
	Entrevistado 3	Actualmente el diseño no es adecuado, pero en algún futuro la forma que tiene puede que ser acertada
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Con respecto a la calidad visual los dos primeros especialistas concuerda que el puente no tiene ninguna relación visual, es por ello que mencionan rompe con el potencial paisajístico que es la costa verde, pero a diferencia del tercer especialista menciona que se puede tomar puntos de vistas diferentes como por ejemplo los deportistas y ciclistas de alguna manera pueden visualizar de manera aceptable el puente a diferencia de los peatones.

Fuente: Elaboración Propia

La tabla 30 muestra que para la subcategoría “Acceso Visual” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 30. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Recursos Visuales - Especialistas

Categoría		Recurso Visuales
Subcategoría		Acceso Visual
RESPUESTA	Especialista 1	Esta mal diseñado o a podido ser diseñado de una forma más interesante; el puente ya construido tiene un recorrido bastante largo y amplio, que de alguna forma sí me parece interesante como desde el punto de vista visual del entorno, el principio atractivo que tenemos es el mar entonces te ofrece un largo recorrido para disfrutar esa visual del mar, de modo que en ese sentido tienen un punto a favor, le resta puntos a esa situación visual es el tipo de cerramiento que han usado en el puente que son unas rejas.
	Especialista 2	El puente puede servir como una suerte de paso y además un espacio para poder observar el paisaje; un puente te abre una perspectiva aérea.
	Especialista 3	Si yo voy y tránsito por ahí para poder tener un descanso visual o ver algo relacionado al mar, la naturaleza principalmente eso, como hay gente que va a correr o manejar bicicleta, entonces desde el puente yo puedo visualizar de alguna manera toda la belleza del mar.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: Con respecto al acceso visual los tres especialistas concuerdan que desde el puente se puede observar una vista panorámica del mar, lo cual hace que se pueda tener perspectivas diferentes del paisaje (Tabla 31).

Tabla 31. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Recurso Visuales - Especialistas

Categoría		Recursos Visuales
Subcategoría		Acceso Visual
INTERPRETACIÓN	Entrevistado 1	El puente no tiene un diseño aceptable por lo cual debió de ser diseñado de una forma interesante, ya que el puente ya se ha construido su recorrido largo y amplio, pero extrañamente me parece un punto de vista visual del entorno interesante, ya que el principal atractivo del lugar es el mar y con eso al momento de recorrerlo se disfruta visualmente el mar de modo que en ese punto tiene un punto a favor.
	Entrevistado 2	El puente es un lugar donde se puede llegar observar el paisaje, ya que un puente te puede abrir una perspectiva de áreas diferentes.
	Entrevistado 3	Desde el punto de vista de las personas que corren o manejen bicicleta se puede visualizar principalmente desde el puente de alguna manera toda la belleza del mar.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Con respecto al acceso visual los tres especialistas concuerdan que desde el puente se puede observar una vista panorámica del mar, lo cual hace que se

	pueda tener perspectivas diferentes del paisaje.
--	--

Fuente: Elaboración Propia

La tabla 32 muestra que para la subcategoría “Percepción Táctil” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 32. Matriz de codificación abierta-Primera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial - Especialistas

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Táctil
R E S P U E S T A	Especialista 1	Me parece que es un puente excelente para ciclista porque de hecho es como encontrarte un especie de obstáculo en la ciudad en sentido competitivo; una subida larga, después un plano y después una bajada que remata con una subida entonces parece que fuera pensado más bien como un circuito de entrenamiento de ciclismo por estas características; el puente no está pensado para ciclistas ósea esta aparente ventaja para los ciclistas lea ha salido de casualidad porque en verdad lo que manda la norma es bajarte de la bicicleta y hacerlo caminando así que no creo que haya sido un criterio de diseño, en cuanto en los discapacitados debe de ser un infierno por eso mismo para los ciclista debe de ser entretenido, para los discapacitados debe de ser un infierno; es el único lugar maso menos pensado para las personas con discapacidad lo cual es nefasto porque en general nuestra costa verde es poco inclusiva para las personas con discapacidad; la experiencia táctil de uso es mala, porque los ciclistas te pueden decir no está bonito, pero no está pesado para eso es lo que yo considero entonces no está bonito, pero no está pensado para eso es lo que yo considero, entonces en general me parece mal y solo es bueno cuando eres un ciclista que no sigue las normas y lo cruza usando bicicleta en vez de hacerlo de pie.
	Especialista 2	La mayor parte de cosas que es un puente tortuoso, largo, anti funcional y que es un lugar que no te lleva a ningún sitio, la cual solo sirve para ir al otro lado de la pista.
	Especialista 3	Iría preparada para poder cruzar y disfrutar del paisaje.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : Mediante los comentarios de los especialistas sobre el punto de la percepción táctil dos especialistas concuerda que el puente se ha generado más para las personas que utilizan más bicicletas que para los transeúntes, por otro lado el segundo especialista indica que la mayor parte de los participante concuerda que es un puente tortuoso, anti funcional y que es un puente que no te lleva a ningún sitio (Tabla 33).

Tabla 33. Matriz de codificación Selectiva-Primera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial - Especialistas

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Táctil
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Según los comentarios el puente sirve mayormente para los ciclistas, ya que el puente es como una especie de obstáculos en la ciudad en sentido competitivo, pero el puente no estaba pensado en un principio para los ciclistas sino para las personas discapacitadas, por lo cual el puente salió de casualidad, ya que según la norma de ahí es obligatorio bajarte de la bicicleta y cruzar caminando ya que ha sido un criterio de diseño, además de ello la costa verde en general es poco inclusivo, ya que son escasas las propuesta que tenga inclusión.
	Entrevistado 2	Bueno la mayor parte de los comentarios indican que es un puente tortuoso, anti funcional, largo y que es un puente que no te lleva a ningún sitio.
	Entrevistado 3	A Partir de algunos de los comentario podría decir que es un lugar que se disfrutaría para realizar deportes y también del paisaje
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Mediante los comentarios de los especialistas sobre el punto de la percepción táctil dos especialistas concuerda que el puente se ha generado más para las personas que utilizan más bicicletas que para los transeúntes, por otro lado el segundo especialista indica que la mayor parte de los participante concuerda que es un puente tortuoso, anti funcional y que es un puente que no te lleva a ningún sitio.

Fuente: Elaboración Propia

La tabla 34 muestra que para la subcategoría “Percepción Olfativa” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 34. Matriz de codificación abierta-Segunda Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Olfativa
R E S P U E S T A	Especialista 1	Es un punto a favor a esta obra; la obra obviamente debe de tener estudios formales, puentes bien hechos o más de su diseño y todo el resto; al estar a esa altura y estar tan cerca del mar obviamente el disfrute sensorial a través del olfato es mayor.
	Especialista 2	En beneficio de la costa verde lo han mejorado en ese sector y otra cosa es la construcción del puente; quitar el conector costa negra son cosas que se hicieron muchísimo más antes que el puente.
	Especialista 3	La característica olfativa del mar es muy específica que por ejemplo a mi me gusta.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es: Mediante

los comentarios de los especialistas a los participantes sobre el tema de percepción olfativa concuerdan que con el puente se siente un mayor disfrute olfativo del mar, lo cual es agradable y puro (Tabla 35).

Tabla 35. Matriz de codificación Selectiva-Segunda Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Olfativa
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Según las entrevistas es un punto a favor del puente, por lo cual al estar a esa altura del puente y estar más cerca del mar genera que el disfrute sensorial olfativo sea mayor en ese lugar.
	Entrevistado 2	En los comentarios puedo indicar que en la costa verde lo han mejorado, pero otra cosa es la construcción del puente.
	Entrevistado 3	Según los comentarios el olor olfativo del mar es muy específico.
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Mediante los comentarios de los especialistas a los participantes sobre el tema de percepción olfativa concuerdan que con el puente se siente un mayor disfrute olfativo del mar, lo cual es agradable y puro.

Fuente: Elaboración Propia

La tabla 36 muestra que para la subcategoría “Percepción Sonora” se encontraron 3 segmentos importantes que guardan relación.

Tabla 36. Matriz de codificación abierta-Tercera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Sonora
R E S P U E S T A	Especialista 1	El disfrute sonoro cae directamente relacionado con la cantidad de tráfico, cuando no hay tráfico o no pasan autos se disfruta mucho, pero cuando pasan autos no se disfruta y esto me parece un error de diseño porque es un puente que está sobre una vía rápida donde se supone que está hecha para un tránsito alto de vehículos y alta velocidad, entonces si el diseño no ha contemplado alguna forma de aislamiento sonoro es un error porque vas a tener una cantidad de decibeles por el uso natural que debe tener ese lugar que es una vía rápida entonces las personas ahora te pueden decir si pasan claro no hay carros está bien y si paso hay carros me molesta; normalmente los puentes son mucho más corto, entonces uno pase poquito tiempo en el puente y sufre la incomodidad sonora por poco tiempo, pero en este caso es un recorrido súper largo, entonces si hay una comodidad sonora la vas a tener durante todo el recorrido que es regular y esto creo que es un error de diseño o un punto en contra del diseño.

Especialista 2	Se puede escuchar el ruido del mar, el ruido de los automóviles no es tan predominante es esa zona, además porque no hay mucho flujo en determinados horas y entonces se puede percibir el ruido de las olas, entonces eso debe de ser una experiencia sonora, digamos agradable; por un lado dice que es una vía de tránsito rápido y otro lado es un eje de recreación metropolitana, entonces siempre va estar esos dos elementos que parecieran irreconciliables y trata de armonizarse, ya que la costa verde son ambas cosas.
Especialista 3	Justamente el puente está para evitar los carros o es más importante en todo caso el ruido del mar y las olas en vez de ponerle atención al ruido de los carros pasando.

Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, se generó una interpretación de comentarios de los entrevistados para construir la idea codificada selectiva principal, la cual es : Con respecto a la percepción sonora dos especialistas mencionan que el lugar no se genera mucho ruidos molestos más bien se percibe más el ruido del mar y las olas, pero el primer especialista menciona que la percepción del sonido varía para las personas ya sea que su percepción sea incómoda o no, igualmente se genera un sonido, esto debido a que se está cruzando una vía rápida.

Tabla 37. Matriz de codificación Selectiva-Tercera Subcategoría de Escala Cercana o Vivencial

Categoría		Escala Cercana o Vivencial
Subcategoría		Percepción Sonora
I N T E R P R E T A C I Ó N	Entrevistado 1	Al ser largo el recorrido considero que se extiende la percepción de sonido ya sea incómodo o no, ya que al cruzar el puente toma más tiempo en poder cruzar y se puede escuchar el sonido de los vehículos ya sea poco o alto, de modo que, hubiera sido preferible aplicar un aislamiento acústico al puente.
	Entrevistado 2	La percepción Sonora que se puede manifestar en el lugar es agradable debido al ruido del mar y las olas, además, del beneficio de escuchar poco ruido del pase de los autos en la mayor parte de tiempo del día
	Entrevistado 3	El ruido del mar al ser lo más previsible del lugar hace que uno omita el ruido del pase de los autos
CODIFICACIÓN SELECTIVA		Con respecto a la percepción sonora dos especialistas mencionan que el lugar no se genera mucho ruidos molestos más bien se percibe más el ruido del mar y las olas, pero el primer especialista menciona que la percepción del sonido varía para las personas ya sea que su percepción sea incómoda o no, igualmente se genera un sonido, esto debido a que se está cruzando una vía rápida.

Fuente: Elaboración Propia

V. DISCUSIÓN

Para el **objetivo general**, los principales hallazgos sobre el “Desplazamiento peatonal” y la “Valoración paisajística” en el puente peatonal Rafael Escardó, causó un enfrentamiento de ideas entre autores, de modo que, se armó la siguiente discusión:

Dentro del contexto de la ciudad de México Soto (2022, p.70) mencionan en sus hallazgos que la valoración paisajística y el desplazamiento peatonal se relacionan al percibir el cuidado dentro del paisaje debido a que otorga manifestaciones de realidades antes no visualizadas por motivo de sólo presentarse ante el movimiento, clasificando dentro de uno de estas espacialidades de transporte y transitabilidad a los puentes peatonales como conectividad de la experiencia urbana, de modo que el diseño de los espacios otorgados a la comunidad deben ser apropiadas para que los niveles de percepción en los transeúntes sea positivo y no incentivar el desuso, de modo que esto fue corroborado por Solano (2022) en su investigación en Bogotá, Colombia menciona que existen factores asociados a la decisión de incumplir el uso de puentes y cruces peatonales por parte de los ciudadanos, y esto debido, al incumplimiento de los diseños peatonales, además esto también es corroborado por Mariné (2020, p.162) en su investigación en la ciudad de Cambridge y Somerville Massachusetts, en Estados Unidos afirman que el paisajismo es una experiencia que se basa en la orientación y a la concertación, en donde se da el encuentro del ser humano y la naturaleza a través de la sensibilidad, esto quiere decir que es la forma de cómo el hombre se refleja con el mundo y como este es afectado por el mundo. Es por ello que los hallazgos de la presente investigación, dado que, la carente valoración paisajística en la Costa Verde del distrito de San Miguel afecta el desplazamiento peatonal de los usuarios dentro del puente peatonal Rafael Escardó, hace evidencia la falta de integración de un elemento nuevo dentro del paisaje.

Un caso que corrobora lo antes mencionado es el que se dio en el Valle de Vinales localizado en el Pinar del Río en Cuba y el Parque Piraputanga que se encuentra Aquidauana en Brasil por Salinas, Teixeira dos Santos, Ribeiro y Perbelin (2020) el cual mencionan en sus hallazgos que poseen cualidades socioeconómicas y físico geográfico diferentes, donde se destaca que no existió una evaluación de valoración paisajística para otorgar características de estudio estético-paisajísticas

que aporten a la planificación de los recorridos para una percepción estética del paisaje de forma agradable en las experiencias transitorias, por lo que, es necesario con la finalidad de obtener una mejor condición de percepción y observación del entorno paisajístico para potenciar las visitas al lugar, de modo que, esto es corroborado con los hallazgos obtenidos en el caso del puente peatonal Escardo en el distrito de San Miguel, donde las entrevistas aplicadas a los participantes mencionan que existe poco tratamiento paisajístico en el lugar, además de no tener un puente con diseño agradable visualmente que acompañe al paisaje, afirmando lo último mencionado con los resultados de la encuesta obteniendo en la (Figura 11)

Otro hallazgo importante se dio en la ciudad de La Plata en Argentina en su estudio de caso que es el arroyo de gato Rotger (2020) menciona como hallazgo que el punto perceptivo de los ciudadanos dentro de la aplicación valorativa es importante más aún cuando se trate sobre la degradación de un paisaje, a partir del estudio que se realizó en el arroyo del Gato, nos permite conocer más sobre la vivencia actual que lleva la población, asimismo, ayudado en profundizar el pasado del entorno paisajista para buscar mejores soluciones de transformación.

El diseño es importante dentro de las infraestructuras transitorias para obtener una experiencia agradable como usuario, sin embargo, un mal diseño puede afectar el desplazamiento peatonal, así como se da en el caso del Barrio de las Lajas, en Puebla dentro de México estudiado por Guevara, Flores y Flores (2022) manifiesta en sus hallazgos que las infraestructuras para el desplazamiento peatonal posee una falta de diseño urbano que permita la continuidad del traslado evidenciándose que los pobladores se demoran más de 30 minutos en trasladarse cuando lo ideal sería desplazarse en un tiempo de 15 minutos aproximado, considerando que el peatón se traslada a 4 km/h, además de destacar que la velocidad en la que transita un habitante cambia por su condición física mostrando en sus hallazgos que una persona mayor sin ningún tipo de falencias puede trasladarse más rápido que una señora con bolsas e hijos. El cual, se ratifica en los hallazgos encontrados en el distrito de San Miguel mediante las entrevistas y los cuestionarios que, los usuarios vecinos de la zona se demoran entre 7 a 10 minutos en trasladarse por los 458 m de distancia que posee el puente peatonal Rafael Escardó, sin considerar que los diferente usuarios pueden variar en la velocidad debido a sus condiciones físicas, por lo que, no es grato como

adulto mayor o con algún tipo de falencia en desplazarse por una infraestructura que beneficia a personas en bicicleta o deportistas.

Por ende, es notorio que la carente valoración paisajística en el lugar afecta el desplazamiento peatonal de los usuarios dentro del puente peatonal Rafael Escardo, haciendo evidencia la falta de integración de un elemento nuevo dentro del paisaje, es decir, que la percepción en los transeúntes respecto a un mal diseño de los espacios dentro del paisaje de la ciudad, puede generar el desuso de los mismos, además de revelar que los malos criterios de diseño que se dan en la ciudad afectan directamente a la población.

Respecto al **primer objetivo específico** los principales hallazgos entre el “Distanciamiento Espacial - Temporal” y “Recursos Visuales” en el puente peatonal Rafael Escardó, ocasionó un enfrentamiento de opiniones entre autores, por lo que, se construyó la siguiente discusión:

En la ciudad de Bogotá, Colombia Solano (2022) dentro de sus hallazgos muestran que la distancia y el tiempo son factores importantes para las decisiones de uso de los puentes peatonales debido a que los peatones hacen más esfuerzo en caminar, el cual, produce que el viaje tome más tiempo, sin embargo, el tiempo de viaje toma menor relevancia debido a que el uso de los peatones en calzadas poseen un tiempo de espera adicional para poder cruzar la calle, como segundo hallazgo la influencia de viajar solo o acompañado y la edad del usuario, debido a que, tanto las personas mayores de 40 años como las personas que viajan en grupo querrán usar el puente por seguridad, y por último, como tercer hallazgo se menciona que a mayor número de automóviles en la vía, mayor será la decisión de cumplir con el uso del puente peatonal. De modo que, estos hallazgos se relaciona con el término Distanciamiento Espacial - Temporal, en donde los descubrimientos en la presente investigación corroboran lo antes mencionado tras las experiencias vividas que comentaron los usuarios en las entrevistas más los cuestionarios en conjunto con la observación personal, que existe un esfuerzo y consumo adicional del tiempo en los transeúntes para poner cruzar el puente, además de que las personas que caminan en grupo como familias o entre amigos optaron por cruzar el puente en vez de cruzar la pista, considerando que esta acción es adecuada, sin embargo se niega la influencia de edad para el uso del puente, debido a que otros vecinos siendo mayores

de 40 años o no, optan por cruzar la pista, por el motivo de existir poco tránsito en la vía rápida, siendo la edad como un factor no definido para el uso del puente.

Por otro lado, la investigación que se hizo en la ciudad de Chihuahua en México Andrade, Chaparro, Martínez y Pérez (2020) dentro de sus hallazgos muestran que la iluminación en los puentes peatonales con respecto a los alumbrados públicos se encontró que el 64% contiene una buena iluminación en los puentes y el 78% contiene publicidades, en este último punto resalta la poca visibilidad de los peatones en los puentes, ocasionado que las personas tenga una percepción de inseguridad al momento de cruzar el puente a pesar además de tener iluminación. En el cual, se ratifica en los hallazgos encontrados en el distrito de San Miguel mediante los cuestionarios a los participantes la cual arrojó que el 80.6% están de acuerdo que el puente Rafael Escardó se visualiza mejor desde las 8AM a 5PM, que en los horarios nocturnos, mientras que el 14.9% se encuentra totalmente de acuerdo, pero a pesar de que se puede encontrar una buena o mala iluminación aún se los peatones perciben la sensación de inseguridad en los horarios nocturnos.

Con respecto, con la teoría “los paisajes del cuidado” Medina (2020, p.80) menciona en su investigación que los elementos de una ciudad deben desarrollarse equilibradamente, de esta manera, los principios más destacados que son la peatonalización en las ciudades, la calidad arquitectónica y el diseño urbano incluyendo el confort, belleza, identidad y funcionalidad además de la diversidad del uso del suelo, se puede diseñar el caso de esta investigación que es generar espacios públicos de calidad, de igual manera Moreno y Inostroza (2019, p.112) corroboran esta idea mencionando que la peatonalización es uno de los criterios más importantes en los temas de la sostenibilidad, de modo que en una ciudad se debe de priorizar más la movilidad de los peatones y ciclistas disminuyendo las movilizaciones de vehículos. Así como también (Berrones, 2022, p.19) a los peatones con movilidad reducida al igual que los que se desplazan a pie deben de estar considerados para lograr el diseño accesible en la ciudad.

En definitiva, el distanciamiento espacio-temporal y los Recursos Visuales se relacionan, debido a que, la falta de armonía, calidad visual y acceso visual en el puente más su entorno afecta la justificación del tiempo de desplazamiento y distancia al no poseer ningún atractivo para cruzar el puente, señalando que estos principales

factores señalados en la discusión son fundamentales para las propiedades que posee el puente peatonal Rafael Escardo.

Con respecto al **segundo objetivo específico** los principales hallazgos entre “La Velocidad de la Caminata” y “Escala Panorámica” en el puente peatonal Rafael Escardó, formó un debate con ideas antagónicas propuestas entre autores, al respecto, se produjo la siguiente discusión:

En la ciudad de Chihuahua en México Andrade, Chaparro, Martínez y Pérez (2020) dentro de sus hallazgos muestran que la velocidad vehicular, el 71% recorren más del 70 km/hr, por lo cual el uso de los puentes peatonales en estas zonas está favoreciendo más el flujo vehicular que a los peatones, además el promedio de vehículos que recorren cerca de los puentes peatonales son de 72.6 ± 14.03 km/hr. Así mismo otro hallazgo del presente estudio es que el motivo del uso y desuso de los puentes evaluados son por la sensación de inseguridad y incremento de esfuerzo al momento de cruzar un puente peatonal, en este último motivo se evaluó la distancia que una persona transita en un puente peatonal y fue comparado con la distancia que transita al cruzar la vía vehicular, por lo cual se obtuvieron que el 33% de los puentes peatonales son el triple de distancia a diferencia en cruzar la vía vehicular, el 14% lo cuadruplica y el 4% lo quintuplica la distancia. De modo que, estos hallazgos se relaciona con el término de La Velocidad de la Caminata, en donde los descubrimientos en la presente investigación corroboran lo antes mencionado en las encuestas realizadas a los participantes en donde mencionan que el 51.7% están de acuerdo que la distancia de 458 metros que recorre en el puente es excesivo, donde además menciona que su diseño en forma de “U” del puente peatonal Rafael Escardo es inadecuado por su larga extensión, a pesar de que se dio a partir de la idea de generar una pendiente a la rampa más inclusiva, por otro la poca cantidad de usuarios que transiten el puente peatonal, dejan injustificado su inmensa extensión y volumetría.

Otro hallazgo importante se dio entre las ciudades de Juárez en México y la ciudad el Paso en Estados Unidos en donde Ceniceros y Ettinger (2020), menciona entre sus hallazgos que el puente Paso del Norte-Stanton y el puente Córdova Américas son un claro ejemplo de cómo mediante el uso del color se pudo generar un arte simbólico y de pertenencia a su territorio, por lo que, existe un tipo de

percepción del color favorable, con experiencia visual que agudiza los sentidos y todo ello debido a que la población siempre fue sensible a lo que se presenta visualmente en el espacio urbano, por lo que los puentes dejaron de ser simples los elementos estructurales y ahora es un lugar transitorio simbólico perteneciente al lugar.

Con respecto a la teoría de la velocidad de la caminata, Villamarín, Guío y Dueñas (2021, p.99) en su estudio de puentes peatonales en la ciudad de Tunja, Colombia, menciona en su investigación que depende mucho en su comportamiento la actividad personal, con la finalidad de relacionar la velocidad/densidad para establecer de esa manera cualidades como la velocidad del flujo libre, la densidad en los congestionamientos de la infraestructura vial o peatonal y capacidad teórica, que servirán para las medidas y operación de la infraestructura. Del mismo modo se considera el motivo de viaje para definir velocidades de desplazamiento, sobre todo cuando se necesita comprender la calidad del servicio y capacidad del funcionamiento de un puente peatonal u otro tipo de infraestructura.

No obstante, Gutierrez, Caballero y Escamilla (2019, p.11) en su investigación en la ciudad de Bogotá, Colombia menciona que en la teoría del espacio caminable, existen influencias particulares en los patrones de viaje para determinar una decisión de en qué lugares transitar, un ejemplo de ello es convivir en un entorno con caminos peatonales que reflejan una estética agradable y sobre todo seguridad. De este modo , deberían reunir cuatro particularidades que son la existencia de propósito de desplazarse, seguro, agradable confortablemente y cautivador, así mismo, es corroborado por Linares, Higuera, Montañana y Castilla, (2020, p.2) en la ciudad Valencia en España en su presente estudio menciona que la percepción de los peatones puede variar con condicionantes de color en los espacios y disminución de vegetación, de igual modo en la ciudad de Querétaro en México Hernández (2020, p.635) complementa la idea mencionando que, se mantiene sujeta a sensaciones artísticas, sentimientos de afecto e interpretación de la proximidad del lugar inmediato, por consiguiente, sus atributos nos permiten realizar secuencias y unidades, generando la realización de diseños respecto a la calidad visual.

De modo que, La Velocidad de la Caminata y Escala Panorámica se relacionan, puesto que, la forma, el volumen y el color monocromo genera que un elemento, así como es el caso del puente peatonal Rafael Escardo, transmita percepciones negativas en los usuarios dentro de su entorno, disminuyendo el flujo de visitantes e

injustificado su prominente estructura, determinando que, la percepción en los peatones puede variar con condicionantes de color en los espacios, además que, el comportamiento, la actividad personal y motivo de transitabilidad en un lugar va a variar debido a una estética agradable, confortablemente, cautivadora y sobre todo que transmita seguridad.

En cuanto al **tercer objetivo específico** los principales hallazgos entre “La Caminabilidad” y “Escala Cercana o Vivencial” en el puente peatonal Rafael Escardó, ocasiona discrepancias entre autores, por lo cual, se presenta a continuación la siguiente discusión:

Dentro del puente peatonal de la ciudad de Brisbane en Australia, Barry (2019) manifiesta como uno de sus hallazgos más importante que, la Caminabilidad y la Escala Cercana o Vivencial guardan relación debido a que la experiencia del caminar otorga formas de sentir, visualizar y de relacionarse con elementos del entorno, puesto que un puente peatonal es considerado como una infraestructura compleja para la movilización, el cual, hace asequible a las percepciones sutiles. Esto también se ratifica en los hallazgos encontrados en el distrito de San Miguel mediante las entrevistas y los cuestionarios mencionando que en su paseo por el puente peatonal los peatones les a generado diferentes sensaciones como tranquilidad, agrado, cansancio y inseguridad, en estos dos últimos puntos son debido al inmenso recorrido que realizan los ciudadanos y como también a la poca concurrencia de personal en el puente volviendo el puente un lugar un poco solitario y también inseguro.

La investigación de Medina (2020, p.80) en el barrio Sierra Morena de la ciudad de Bogotá, dentro de sus hallazgos manifiesta que el barrio cuenta con un 39% de caminabilidad, determinando que existe una falta de peatonalización por la estructuración de la zona urbana, de modo que la colocación de una infraestructura que aporte con la movilidad debe estar bien pensado en cuanto a diseño y que la participación de la comunidad sea constante para su planteamiento del futuro espacio colectivo. En el hallazgo que se realizó en el puente peatonal Rafael Escardo se puede reflejar en sus resultados que la infraestructura no fue muy asertiva, esto debido al valor paisajístico que contiene el entorno, por lo cual se esperarían una mejor infraestructura, las cuales cubrirá a todos los transeúntes se quieren pasar al otro lado de la vía.

Dentro de la ciudad de Bogotá, Gutierrez, Caballero y Escamilla (2019, p.11) mencionan en sus hallazgos que un índice bajo en caminabilidad refleja deficiencia existente en el espacio urbano para algún tipo de usuario con necesidad de transitar, de modo que, el territorio San Isidro -Patios presenta carencias en el confort, proximidad y entropía, traduciendo como una zona precaria en cuestiones de condiciones urbanas para sus habitantes. Estos puntos que menciona en el presente artículo también lo resalta en el puente peatonal Rafael Escardo señalando que el diseño del puente es decadente debido a que no cuenta con una cobertura de protección del sol en la épocas de verano, su materialidad no tiene un buen criterio de selección, no cuenta con una buena diferenciación de carriles entre peatones y ciclistas, además de haber podido existir una mejor accesibilidad al puente si tuviera conexión con el acantilado.

La ciudad de Pekanbaru en Indonesia estudiado por Rahmawati y Firzal (2020) mencionan en los hallazgos que los puentes son infraestructuras de tránsito en donde se genera sensaciones de comodidad y seguridad en los peatones, puesto que los resultados dentro del lugar obtuvieron que el 62% da un factor de seguridad, 10% en comodidad, 3% en suavidad y el 2% en el factor atractivo.

Por otro lado en la investigación de Soto (2022, p.61) en afirma que dentro de la teoría de “los paisajes del cuidado”, el desplazamiento cotidiano de los ciudadanos manifiestan anécdotas y conceptos vinculados a la violencia-miedo, clasificando dentro de uno de estas espacialidades de transporte y transitabilidad a los puentes peatonales como conectividad de la experiencia urbana, en cambio, Medina (2020, p.81) y Gehl (2014, p.120) en sus estudios nos menciona otra teoría llamado la caminabilidad urbana, el cual menciona que, el caminar debe de cumplir con 4 condiciones: seguro, útil, interesante y cómodo. Los espacios y los lugares caminables logran desarrollos sustentables en los temas de flujos con relación a las actividades de las ciudades, de igual forma, es corroborado por (Hogendorf et al, 2020, p.2), en su investigación en la ciudad de Eindhoven en Países Bajos menciona que debido al reconocimiento de que la caminabilidad está vinculada a los recorridos realizados a pie con el lema de áreas verdes, como también estipula Braun, Rodríguez y Gordon(2019, p.8) en su artículo que se realizó en 22 ciudades de Estados Unidos manifiesta que la caminabilidad se vincula con temas referidos al clima, sus condiciones de recorridos, los espacios y los empleos donde influyen en los temas de

la movilidad activa, sin embargo, esto es refutado por Soliz (2021, p.8) en su investigación en la ciudad de Aguascalientes en México manifiesta la exigencia que implica un compromiso político con la fomentación del caminar e adecuación en conjunto con la planificación del desarrollo urbano y alcanzar la justicia social en la movilidad. Por lo tanto, es importante tener presente la configuración de las reglas y predicciones de los movimientos peatonales para brindar una mejor calidad de flujo peatonal en zonas urbanas (Wang, Rong, Fan, Zhang, Han y Cong, 2021, p.2).

De modo que, la Caminabilidad y Escala Cercana o Vivencial se relacionan, debido a que, las percepciones vivenciales tanto táctil, sonora como olfativa que tienen los usuarios en el puente destacan las deficiencias de confort, proximidad y entropía, la caminabilidad se vincula con temas referidos al clima, condiciones de recorrido y diseño, como ser seguro, útil, interesante y cómodo, con la finalidad de lograr en estos espacios desarrollos sustentables en los temas de flujos con relación a las actividades de las ciudades.

VI. CONCLUSIONES

Respecto al objetivo general la discusión se centró alrededor del resultado de que, la omisión de los aspectos que conforman la valoración paisajística afectan a la integración del puente peatonal Rafael Escardo dentro del paisaje, ocasionando un efecto negativo del desplazamiento peatonal que se manifiesta dentro del puente, por lo que, tras el desarrollo de la discusión entre Soto, Solano, Marine, Salinas, Teixeira dos Santos, Ribeiro, Perbelin, Rotger, Guevara, Flores y Flores, coinciden con los resultados obtenidos, manifestando que, la percepción en los transeúntes respecto a un mal diseño de los espacios dentro del paisaje de la ciudad, puede generar el desuso de los mismos, además de revelar que los malos criterios de diseño que se dan en la ciudad afectan directamente a la población, concluyendo que, el poco uso que se presencia dentro del puente es debido a que no existen espacios tratados al otro lado cerca al mar en donde permita desarrollar actividades recreativas, es decir, que tanto el puente como su entorno carecen de un excelente tratamiento y diseño que incentive a todo tipo de usuario a transitar por la zona.

De igual forma, con respecto a la discusión del primer objetivo cuyo resultado destacó que la obviación de las particularidades de armonía, calidad visual y acceso visual, generan negativas con la justificación del tiempo de desplazamiento y distancia dentro del puente Rafael Escardó, de modo que, tras la discusión entre Solano, Andrade, Chaparro, Martínez y Perez, Medina, en suma con el aporte de Moreno e Inostroza y Berrones, coinciden con los resultados obtenidos, determinando que, los principios primordiales son la peatonalización, la calidad arquitectónica y el diseño urbano, la cual, trabaja en conjunto con un buen diseño accesible, belleza y funcionalidad, por ello se concluye que, es importante emplear las características de estudio estético-paisajísticas, accesibilidad y movilidad de los peatones a las cualidades del puente peatonal Rafael Escardo, dado que, son parte de las experiencias transitorias en el distrito de San Miguel.

Asimismo, en la discusión del segundo objetivo específico se centró alrededor del siguiente resultado, las tonalidades de colores frío del puente Rafael Escardo generan sensaciones de soledad, tranquilidad y tristeza, además de su inmensa extensión y volumen, el cual, en conjunto ocasiona el poco flujo de visitantes, por lo que, tras el desarrollo de la discusión entre Andrade, Chaparro, Martínez y Perez,

Ceniceros y Ettinger, Villamarín, Guío y Dueñas, Gutierrez, Caballero y Escamilla, en suma con los autores Linares, Higuera, Montañana y Castilla, y Hernández , coinciden con los resultados obtenidos, determinando que, la percepción en los peatones puede variar con condicionantes de color en los espacios, además que, el comportamiento, la actividad personal y motivo de transitabilidad en un lugar va a variar debido a una estética agradable, confortablemente, cautivadora y sobre todo que transmita seguridad, por lo tanto, se concluye que el puente peatonal Rafael Escardo es un elemento con tonalidades de colores que afectan la percepción del lugar y el flujo de visitantes, por lo que no es justificado su prominente estructura.

Por último, en el debate discutido del tercer objetivo específico se focalizó alrededor del siguiente resultado, la caminabilidad destacan las percepciones táctil, sonoras y olfativas que tienen los usuarios mediante su paseo por el puente dando como resultado el mal criterio de materialidad, confort e inseguridad, por lo que, tras el desarrollo de la discusión entre Barry, Medina, Gutierrez, Caballero y Escamilla, Rahmawati y Firzal, Soto, Gehl, Hogendorf et al, Braun, Rodríguez y Gordon, Soliz, Wang, Rong, Fan, Zhang, Han y Cong, coinciden con los resultados obtenidos, manifestando que, la caminabilidad se vincula con temas referidos al clima, condiciones de recorrido y diseño, como ser seguro, útil, interesante y cómodo, con la finalidad de lograr en estos espacios desarrollos sustentables en los temas de flujos con relación a las actividades de las ciudades, concluyendo que, aplicar sólo mínimas condiciones en el diseño y mal criterio de materialidad en los espacios transitorios cotidiano de los ciudadanos así como el ejemplo que se da con el Puente Peatonal Escardo y sus cualidades de mal criterio de materialidad, confort e inseguridad, ocasionan percepciones o manifestaciones de violencia- miedo, falta de comodidad y sobre todo poco flujo de personas en el lugar.

VII. RECOMENDACIONES

Respecto al objetivo General, se tiene como recomendación abarcar nuevas investigaciones sobre el diseño y herramientas planificadoras como parte de la planeación urbana, debido a que, la presente tesis observó necesaria tras el caso de puente, de igual forma, abarcar investigaciones sobre la cultura vial y seguridad ciudadana, debido a que existieron comportamientos en los usuarios de forma negativa tras la aparición del puente y que a su vez el diseño aportó con el factor de la delincuencia dentro de la zona, además, seguir indagando el estudio sobre las dos variables que son el desplazamiento peatonal y la valoración paisajística en otras infraestructuras peatonales de las ciudades, debido al vacío en la brecha del conocimiento a nivel internacional y nacional, de igual forma, se recomienda seguir con los estudios del paisaje con el propósito de potencializar el lugar y los elementos que lo conforman con diseños más óptimos en beneficio de los ciudadanos para no generar negativas, así como se manifiesta en el caso del puente peatonal Rafael Escardó dentro de su entorno, por último, se propone mejorar la metodología investigativa abordando enfoques mixtos en relación a problemas urbanos por la complejidad de su comprensión, como también, destacar la importancia de los planes debido a su aporte en el cálculo de población para fines de muestreo en investigaciones.

Con respecto al objetivo específico 1, sobre el distanciamiento espacio - temporal y recursos visuales, tiene como recomendación que, con los resultados obtenidos sirvan como aporte e incentivación para profundizar más sobre estas dos dimensiones, dado que no es muy abarcado en el mundo investigativo, y su importancia es crucial al relacionarse con los temas de armonía, calidad visual y acceso visual para lograr justificar el tiempo de desplazamiento y distancia dentro de una infraestructura peatonal e incluso dentro de otros espacios transitorios que sirven a nuestra ciudad, además de modificar el diseño del puente con la implementación de un ascensor con acero inoxidable a nivel de la playa y en el otro extremo una rampa partida en dos tramos desde la base del puente hasta la parte alta del acantilado para la reducción del esfuerzo que toma hacer el recorrido a personas mayores o personas con alguna discapacidad, implementando además el debido mantenimiento del elemento mecánico.

Con respecto al objetivo específico 2, sobre la velocidad de la caminata y la escala panorámica del puente peatonal Rafael Escardó, por motivo de este resultado se recomienda que se sigan empleando estas dimensiones en futuras investigaciones, esto debido a que son escasos los estudios que compartan un enfoque cuantitativo y cualitativo, obteniendo así un mejor resultado y precisión de su nivel de impacto, además se recomienda también utilizar estos hallazgos como evidencias de los problemas que existen en el lugar de estudio y poder proponer el urbanismo táctico, como un tipo de acción para generar un elemento más lúdico, llamativo y entretenido al puente peatonal Rafael Escardó dentro de su entorno.

Con Respecto al objetivo específico 3, sobre la caminabilidad y la escala cercana o vivencial, estas dos dimensiones, fortalece la parte cualitativa que se da a partir de las entrevistas a los participantes que transitan el puente peatonal obteniendo así su percepción sobre las dimensiones, así mismo se realiza las entrevistas a los especialistas con la finalidad de poder contrarrestar las diferentes posturas que tienen ambas, recomendando finalmente que, el puente peatonal Rafael Escardó debe contar con un aislamiento al sol para las épocas de verano en la costa verde, un acceso más directo desde la parte superior del acantilado hasta la base elevada existente del puente para mejorar la proximidad y mejor señalización de los carriles entre ciclistas y peatones.

Por otro lado, se recomienda seguir con el tratamiento paisajístico que se plantea en los planes de la costa verde desarrollando un parque cerca a la orilla del mar con una plaza, un pequeño gimnasio para los deportistas, una zona para niños y zonas de descanso para las personas adultas u otro tipo de usuario, como también en la parte superior del acantilado, además de la utilización de plantas suculentas, cactáceas o plantas de clima mediterráneo y que estas puedan tener un sistema de mantenimiento periódico de lavado para minimizar la sal depositada por la brisa del mar en las hojas, por último, se recomienda para la fomentación del urbanismo táctico dentro del puente, usar la tecnología que fue aplicada en Holanda y Polonia como parte de la solución en el diseño, mediante la utilización de piedras con material especial de luces LED para distinguir mejor el carril entre peatones y ciclistas, ayudando de esta forma a embellecer e iluminar el camino en las noches.

REFERENCIAS

1. ANDRADE, Sergio, et al. EVALUACIÓN DE PUENTES PEATONALES DE LA CIUDAD DE CHIHUAHUA, MÉXICO: Un estudio descriptivo sobre caminabilidad y accesibilidad universal. *Revista Planeo* [en línea]. Agosto-septiembre 2020, n°90, 1-13. [Fecha de consulta: 20 de septiembre de 2022]. Disponible en http://revistaplaneo.cl/wp-content/uploads/Art%C3%ADculo_Sergio-Andrade-et-al.pdf.ISSN_0779-2931
2. APONTE, Gloria, ESCOBAR, Lina y MOLINA, César. Exploración de metodologías para la valoración del paisaje. Aproximación al diseño de una metodología propia. *Bitácora Urbano Territorial* [en línea]. Junio-abril 2018, 28(1), 43-58. [Fecha de consulta: 11 de octubre de 2022]. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132018000100045&lng=en&nrm=iso&tlng=es
ISSN 0124-7913
3. Autoridad de Proyectos de la Costa Verde. (25 de octubre de 2012). *Ordennaza N° :750. Ordenanza N° 750-MML.* https://apcvperu.gob.pe/files/marcolegal/ORDENANZA_Nro_750.pdf
4. BARRIOS, Esther, TORRES, Saúl y DÍAZ, Pedro. Developing a Dynamic Model for Assessing Green Infrastructure Investments in Urban Areas. *International Journal of Environmental Research and Public Health* [en línea]. Agosto-octubre 2021, 18 (20), 10994 [Fecha de consulta: 08 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/ijerph182010994>
ISSN: 1660-4601
5. BARRY, Kaya. More-than-human entanglements of walking on a pedestrian bridge. *Geoforum* [en línea]. Noviembre 2019, 106(2019), 370-377 [Fecha de consulta: 07 de julio de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.10.015>
ISSN: 0016-7185
6. BIRCHE, Mariana y JENSEN, Karina. La integración paisajística en el crecimiento urbano. Transformaciones en la periferia platense. *Bitácora Urbano Territorial* [en línea]. Enero-junio 2018, 29(3), 145–154 [Fecha de consulta: 06 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.70121>

ISSN: 2027-145X

7. BRAUN, Lindsay, RODRÍGUEZ, Daniel y GORDON, Penny. Social (in)equity in access to cycling infrastructure: Cross-sectional associations between bike lanes and area-level sociodemographic characteristics in 22 large U.S. cities. *Journal of Transport Geography* [en línea]. Diciembre-octubre 2019, n°80 [Fecha de consulta: 24 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102544>

ISSN: 0966-6923

8. BERRONES, Luis. WALKING IN MEXICO CITY: SOCIODEMOGRAPHIC CHARACTERISTICS OF THE PEDESTRIAN. *Research Centre in Public Administration & Public Services* [en línea]. Mayo 2022, 17(2), 16-30. [Fecha de consulta: 15 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://www.proquest.com/scholarly-journals/walking-mexico-city-sociodemographic/docview/2669613963/se-2>

ISSN: 2065-3913

9. BRENNEN, Bonnie. *Qualitative Research Methods for Media Studies* [en línea]. 3° ed. Estados Unidos: New York, Routledge, 2021 [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.4324/9781003122388>

ISBN: 9781003122388

10. BRICEÑO, M. Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. *Revista de Arquitectura (Bogotá)* [en línea]. Julio 2018, 20(2), 10-1. [Fecha de consulta: 15 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/1562>

ISSN: 1657-0308

11. BURKART, Nadia y HUBER, Marco. A Survey on the Explainability of Supervised Machine Learning. *Journal of Artificial Intelligence Research (JAIR)* [en línea]. Junio-enero 2021, 75(70), 245-317. [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://jair.org/index.php/jair/article/view/12228>

ISSN: 1076-9757

12. CASTILLO, Rodolfo. HACIA EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA COSTA VERDE DE LA MEGALÓPOLIS LIMA CALLAO, PERÚ, AL 2050. *Revista*

PAIDEIA XXI [en línea]. Enero-junio 2020, 10(1), 203-231. [Fecha de consulta: 19 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Paideia/article/view/2987>

ISSN: 2519-5700

13. Conozca por qué es tendencia el nuevo puente peatonal “inclusivo” de la Costa Verde [en línea]. *Perú21*, Perú, 15 de diciembre de 2021. [Fecha de consulta: 11 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://peru21.pe/lima/municipalidad-de-lima-conozca-por-que-es-tendencia-el-nuevo-puente-peatonal-inclusivo-de-la-costa-verde-jorge-munoz-costa-verde-lima-como-vamos-mariana-alegre-noticia/>

14. CENICEROS, Brenda y ETTINGER, Catherine. Paisaje urbano desde la frontera Juárez- El Paso. Mapeando manifestaciones de arte urbano desde el bordo. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales* [en línea]. Enero 2020, 46(137), 181-201. [Fecha de consulta: 15 de julio de 2023]. Disponible en: <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/2896/1239>

ISSN: 0717-6236

15. CHATZIOANNOU, Kyriakidis [et al]. A Structural Analysis for the Categorization of the Negative Externalities of Transport and the Hierarchical Organization of Sustainable Mobility's Strategies. *Sustainability 2020* [en línea]. Junio-julio 2020, 12 (15), 6011. [Fecha de consulta: 08 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/su12156011>

ISSN: 2071-1050

16. ESCUDERO, Carlos y CORTEZ, Liliana. Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica [en línea]. 1° ed. Ecuador: Machala, Ediciones UTMACH, 2018. [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2022]. Disponible en: <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12501/1/Tecnicas-y-MetodoscualitativosParaInvestigacionCientifica.pdf>

ISBN: 9789942240927

17. Exitosa Noticias. (16 de diciembre de 2021). *Colegio de Arquitectos critica nuevo puente de la Costa Verde* [Video en línea]. <https://www.youtube.com/watch?v=C-bSoZ7Mw9E>

18. FERNÁNDEZ, Alba. Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación, Paraguay. Desarrollo urbano y gestión ambiental. *Revista De*

Arquitectura [en línea]. Enero 2020, 23(1), 34-42. [Fecha de consulta: 24 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.14718/RevArq.2021.2286>

ISSN: 1657-0308

19. FLEISCHER, Friederike y MARÍN, Keren. Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales* [en línea]. Mayo 2019, 45(135), 27-47. [Fecha de consulta: 15 de julio de 2023]. Disponible en: <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/2904/1171>

ISSN: 0717-6236

20. GEHL, Jhan. (2014). Ciudades para la gente. Infinito [en línea]. 1° ed. Argentina: Buenos Aires, Edición Infinito, 2014. [Fecha de consulta: 20 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja>

ISBN: 9789879393802

21. GUTIÉRREZ, Julián, CABALLERO, Yolanda y ESCAMILLA, Rubén. Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá. *Revista De Arquitectura (Bogotá)* [en línea]. Enero-junio 2019, 21(1), 8–20. [Fecha de consulta: 24 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.14718/RevArq.2019.21.1.1884>

ISSN: 1657-0308

22. GUEVARA, María, FLORES, Jorge y FLORES, María. Análisis de las condiciones de movilidad peatonal por la fragmentación territorial. Caso: Barrio de las Lajas, Unidad Territorial Atlixcáyotl, Puebla, México. *Estoa* [en línea]. Enero-junio 2022, 11(21). [Fecha de consulta: 28 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.18537/est.v011.n021.a14>

ISSN: 1390-7263

23. HAMILTON, Alison y FINLEY, Erin. Qualitative methods in implementation research: An introduction. *Psychiatry Research* [en línea]. Agosto 2019, 280, 112516. [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0165178119307917>

ISSN 0165-1781

24. HERNÁNDEZ, Juan. Valoración del paisaje urbano ambiental de juriquilla y santa rosa jáuregui, Querétaro, México. *Economía, Sociedad y Territorio* [en línea]. Septiembre 2020, 20(64), 633-666. [Fecha de consulta: 18 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.22136/est20201608>
ISSN: 2448-6183
25. HOGENDORF, Martyna [et al]. Longitudinal effects of urban green space on walking and cycling: A fixed effects analysis. *Health & place* [en línea]. Junio 2020, n° 61, 102264. [Fecha de consulta: 18 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2019.102264>
ISSN 1353-8292
26. HURTADO, Brescia y SILVA, Nestor. (2021). Estudio del desplazamiento peatonal en el espacio público que conecta las urbanizaciones Santa Catalina y el Palomar: el puente Carriquiry. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2021. Disponible en: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/21339/HURTADO%20CAJAHUARINGA_BRESCIA_ESTUDIO_DESPLAZAMIENTO_PEATONAL.pdf?sequence=
27. IMP (2022). Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 2022- 2032. <https://www.imp.gob.pe/plan-maestro-de-desarrollo-costa-verde/>
28. LEATHERDALE, Scott. Natural experiments methodology for research: a review of how different methods can support research. *INTERNATIONAL JOURNAL OF RESEARCH METHODOLOGY* [en línea]. Septiembre a Junio de 2019, 22(1), 19-35, [Fecha de consulta: 19 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/13645579.2018.1488449>
ISSN:1364-5579
29. LINARES, Carmen [et al]. Improving the Pedestrian's Perceptions of Safety on Street Crossings. Psychological and Neurophysiological Effects of Traffic Lanes, Artificial Lighting, and Vegetation. *International Journal of Environmental Research and Public Health* [en línea]. Octubre-noviembre 2020, 17 (22), 8576. [Fecha de consulta: 15 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/ijerph17228576>
ISSN: 1660-4601

30. LÓPEZ, José. Arquitectura y Espacio-Soporte - KEVIN LYNCH: THE IMAGE OF THE CITY. *Proyecto Progreso Arquitectura* [en línea]. Noviembre 2018, (19), 154–155. [Fecha de consulta: 18 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.12795/ppa.2018.i19.10>
ISSN: 2171–6897
31. MEDINA, Marielena. La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano: barrio Sierra Morena, Usme. *Revista de Arquitectura (Bogotá)* [en línea]. Julio-diciembre 2020, 22(2), 78-93. [Fecha de consulta: 18 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.14718/RevArq.2020>
ISSN: 1657-0308
32. MARINÉ, Nicolás. DEL FRESH POND AL MYSTIC RIVER: TOPOGRAFÍA Y HORIZONTE EN EL PAISAJISMO DE LOS OLMSTED. *Revista Proyecto, Progreso, Arquitectura*. [en línea]. Noviembre 2020, n°23, 160-177, 263-268. [Fecha de consulta: 21 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://www.proquest.com/scholarly-journals/del-fresh-pond-al-mystic-river-topografía-y/docview/2633003220/se-2>
ISSN: 2171-6897
33. MORENO, Roberto, y INOSTROZA, Laura. SOSTENIBILIDAD URBANA: ANÁLISIS A ESCALA BARRIAL EN LA CIUDAD DE TEMUCO, CHILE . *Revista Arquitectura* [en línea]. Enero-junio 2019, 15(1), 103-116. [Fecha de consulta: 15 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://www.proquest.com/scholarly-journals/urban-sustainability-analysis-scale-neighborhood/docview/2226419222/se-2>
ISSN: 1808-5741
34. MOSER, Albine y KORSTJENS, Irene. Series: Practical guidance to qualitative research. Part 3: Sampling, data collection and analysis. *European Journal of General Practice* [en línea]. Diciembre 2018, 24(1), 9-18. [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/13814788.2017.1375091>
ISSN:1751-1402

35. OLIVERA, Adriana. Los Desplazamientos Peatonales en La Movilidad Urbana, Desde Una Perspectiva Filosófica. *I + A: Investigación + Acción* [en línea]. Enero 2018, n°21, 43-56. [Fecha de consulta: 28 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=fua&AN=133727838&lang=es&site=eds-live>
- ISSN: 1850-1117
36. Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde (1995 - 2010). Autoridad del Proyecto Costa Verde Instituto Metropolitano de Planificación. https://apcvperu.gob.pe/files/planmaestro/03.Resumen_ejecutivo_plan_maestro_95_new_2018.pdf
37. RAHMAWATI, Yulia y FIRZAL, Yohannes. Study of User's Response on the Pedestrian Bridge in Pekanbaru City. *Journal of Physics: Conference Series (JPCS)* [en línea]. Septiembre 2020, 5(1), 1-5. [Fecha de consulta: 07 de julio de 2023]. Disponible en: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/1655/1/012118>
- ISSN: 2598-120X
38. ROBERTS, Rosanne. Qualitative Interview Questions: Guidance for Novice Researchers. *The Qualitative Report* [en línea]. Mayo 2020, 25(9), 3185-3203. [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2020.4640>
- ISSN: 2160-3715
39. ROTGER, Daniela. Paisajes degradados e imaginarios sociales: percepciones del arroyo del Gato en la ciudad de La Plata, Argentina. *Revista de urbanismo* [en línea]. Junio 2020, (42), 120-133. [Fecha de consulta: 11 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2020.52561>
- ISSN: 0717-5051
40. ROMERO, Lennin, et al. MOVILIDAD URBANA EN LIMA Y CALLAO CASO DE ESTUDIO: LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU. Tesis (Maestria en Gestion Publica). Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, 2019. Disponible en: https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/631318/Romero_PL.pdf?sequence=3

41. Redacción de RPP. (18 de diciembre de 2021). Nuevo puente peatonal de la Costa Verde “no llega a nada”, advierte especialista. *RPP*. <https://rpp.pe/lima/actualidad/costa-verde-puente-peatonal-rafael-escardo-no-llega-a-nada-advierte-especialista-noticia-1375792?ref=rpp>
42. SÁNCHEZ, Gloria. Análisis espacial de la infraestructura peatonal y cultura vial de la ciudad de Toluca. Tesis (Maestría en Análisis Espacial y Geoinformática). México: Universidad Autónoma del Estado de México, 2019. Disponible en: http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/105783/tesis_GloriaVarelaS%c3%a1nchez.pdf?sequence=3&isAllowed=y
43. SANTA CRUZ, Willy. Territorios Fragmentados El Caso de la Costa Verde. Tesis (Maestría en Arquitectura). Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2018. Disponible en: <https://www.proquest.com/openview/e5cf9a69911a4aa3d036b2c69839cf64/1?cbi=51922&diss=y&parentSessionId=eoq%2BKgxxMhgLgdZevHIUKdX15c26JzOJyo9Nv1j8%2Fps%3D&pq-origsite=gscholar&parentSessionId=M6g%2B8OwYbRJweypYkH4kiZcRTqCr4HlyrllsEp6tYLc%3D>
44. SALINAS, Eros [et al]. Evaluación paisajística de carreteras y miradores para el uso turístico-recreativo: Un estudio de caso en Valle de Vinales (Pinar del Río, Cuba) y en Parque Piraputanga (Aquidauana, Brasil). *Estudios y perspectivas en turismo* [en línea]. Enero 2020, 29(1), 266-285. [Fecha de consulta: 11 de octubre de 2022]. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322020000100015&lng=es&tlng=
ISSN: 1851-1732
45. SEERAM, Euclid. An Overview of Correlational Research. *Radiol Technol* [en línea]. 91(2). Noviembre 2019. [Fecha de consulta: 23 de Junio de 2023]. Disponible en: <http://www.radiologictechnology.org/content/91/2/176.extract#PMID:31685592>
46. SERRANO, Ronal. Movilidad Urbana y Espacio Público. Reflexiones, métodos y contextos [en línea]. 1° ed. Colombia: Bogotá, Siglo del Hombre Editores, 2019 [Fecha de consulta: 08 de octubre de 2022]. Disponible en:

<https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=nlebk&AN=3118462&lang=es&site=eds-live>

ISBN: 9789588957807

47. SOLANO, Nicolás. ¿Por qué las personas no cruzan por donde los ingenieros quieren? Factores asociados a la decisión de incumplir el uso de puentes y cruces peatonales. Tesis (Maestría en ingeniería civil). Colombia: Universidad de los Andes, 2022. Disponible en: <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/59646>

48. SOLIZ, Aryana. Creating Sustainable Cities through Cycling Infrastructure? Learning from Insurgent Mobilities. *Sustainability* [en línea]. Junio-agosto 2021, n°13, 8680. [Fecha de consulta: 11 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/su13168680>

ISSN 2071-1050

49. SOTO, Paula. Paisajes del cuidado en la ciudad de México. experiencias, movilidad e infraestructuras. *Íconos - Revista De Ciencias Sociales* [en línea]. Mayo de 2022, n°73, 57-75. [Fecha de consulta: 19 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>

ISSN: 1390-1249

50. SCHOONENBOOM, Judith. The Fundamental Difference between Qualitative and Quantitative Data in Mixed Methods Research. *Forum : Qualitative Social Research* [en línea]. Enero de 2023, 24(1). [Fecha de consulta: 15 de abril de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.17169/fqs-24.1.3986>.

ISSN: 1438-5627

51. TRUJILLO, Sebastián. Un manifiesto de infraestructuras leves. *Revista Dearq* [en línea]. Julio-agosto de 2020, 1(28), 18–33. [Fecha de consulta: 19 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.18389/dearq28.2020.03>

ISSN: 2215-969 X

52. TAHERDOOST, Hamend. Measurement and Scaling Techniques in Research Methodology; Survey / Questionnaire Development. *International Journal of Academic Research in Management* [en línea]. Agosto de 2022, 6 (1), 1-5. [Fecha

de consulta: 19 de noviembre de 2022]. Disponible en:
<https://ssrn.com/abstract=4178691>

ISSN: 2296-1747

53. VALTAKOSKI, Aku. The Evolution and Impact of Qualitative Research in Journal of Services Marketing. *The Journal of Services Marketing* [en línea]. Octubre de 2019, 34(1), pp. 8-23. [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.1108/JSM-12-2018-0359>.

ISSN: 0887-6045

54. VILLAMARÍN, Jonatan, GUÍO, Fredy y DUEÑAS, Domingo. Caracterización de la velocidad de caminata. Caso de estudio puente peatonal. *Revista Tecnura* [en línea]. Enero-marzo 2022, 26(71), 96-110. [Fecha de consulta: 6 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.14483/22487638.16605>

ISSN: 2248-7638

55. WANG, Xiaofeng. y CHENG, Zhenshun. Cross-Sectional Studies: Strengths, Weaknesses, and Recommendations. *Supplement: An Overview of Study Design and Statistical Considerations* [en línea]. Julio 2020, 128(1), 65-71. [Fecha de consulta: 22 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0012369220304621>

ISSN: 0012-3692

56. WANG, Wang [et al]. Data-driven simulation of pedestrian movement with artificial neural network. *Journal of Advanced Transportation* [en línea]. Febrero-agosto 2021, , 1-16. [Fecha de consulta: 22 de septiembre de 2022]. Disponible en: <https://doi.org/10.1155/2021/5580910>

ISSN: 2042-31

ANEXOS

ANEXO 1. Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable Dependiente 1: Desplazamiento Peatonal	El desplazamiento peatonal se define según Olivera (2018), como una acción de movimiento realizado por un sujeto o grupo de personas a pie, en un tiempo y espacio destinado o establecido, además de la motivación que esta pueda tener. De modo que uno de los lugares donde se analizan estos tipos de relaciones e interacciones es a través de los espacios públicos en un tiempo utilizado.	<p>Serrano (2019) El desplazamiento es entendido como un fenómeno urbano regional, ocupándose de bienes, servicios y personas. Por lo que existe una énfasis en la lógica de distanciamiento espacial y temporal, puesto que es funcional con aspectos técnicos como el tiempo de desplazamiento entre el espacio X y el Y. La distancia hipotética está presente con la formulación. Las dimensiones subjetivas de la distancia están suplantadas por la visión técnica predominante de desplazamiento a través de la investigación de características de desplazamiento.</p> <p>Velocidad de caminata, es definida por Villamarín, Guío y Dueñas (2021), la relación entre la distancia y el tiempo, el cual, evalúa directamente a un peatón, para permitir realizar un análisis de la conducta y condiciones que puede emplear una infraestructura. Los indicadores que se utilizaron para realizar esta dimensión son la velocidad, tasa de flujo o volumen y la densidad.</p> <p>La caminabilidad. Es definida por Gutiérrez, Caballero y Escamilla (2019), como los kilómetros que recorre una persona a pie en los diferentes espacios urbanos que hay en las ciudades, además es una buena manera de reducir la movilidad vehicular e incentivar el caminar. Los indicadores que se utilizaron para realizar la caminabilidad son el confort, proximidad y entropía.</p>	DISTANCIAMIENTO ESPACIAL - TEMPORAL	Tiempo de desplazamiento	Razón de tipo likert
				Distancia	
			LA VELOCIDAD DE CAMINATA	Velocidad	
				Tasa de Flujo o Volumen	
				Densidad	
			LA CAMINABILIDAD	Confort	
				Proximidad	
				Entropía	

ANEXO 2. Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN	
<p align="center">Variable Independiente 2: VALORACIÓN PAISAJÍSTICA</p>	<p>Según (Salinas, Texiara, Ribeiro y Perbelin, 2020) menciona que son criterios que nos permiten mejorar las condiciones en la observación y percepción del paisaje además de seleccionar los sitios que reúnen las mejores características estéticas-paisajísticas.</p>	<p>Escala panorámica. Se define por (Aponte, Escobar y Molina, 2018), como la predominancia de los aspectos visuales, entretanto, se pierde la claridad de las formas y colores. Por lo que sus subcategorías son la percepción de formas y percepción de colores.</p>	<p align="center">ESCALA PANORÁMICA</p>	<p align="center">Percepción de formas</p>	<p align="center">Nominal de Tipo Likert</p>	
		<p>Recursos Visuales. Es definido por (Aponte, Escobar y Molina, 2018), como componentes sensibles para la visualización de un espacio, por lo tanto si se alteran estos componentes generaría un impacto en la calidad perceptiva visual del paisaje. Las subcategorías que se utilizaron son la armonía, calidad visual, acceso visual.</p>		<p align="center">RECURSOS VISUALES</p>		<p align="center">Percepción de colores</p>
						<p align="center">Armonía</p>
						<p align="center">Calidad Visual</p>
				<p align="center">Acceso visual</p>		
				<p align="center">Percepción táctil</p>		
		<p>Escala cercana o vivencial. Se define por (Aponte, Escobar y Molina, 2018), como una distancia de principal valor debido a que se interactúa directamente con el objeto o lugar. De modo que su subcategoría es la percepción táctil, percepción olfativa y percepción sonora.</p>	<p align="center">ESCALA CERCANA O VIVENCIAL</p>	<p align="center">Percepción olfativa</p>		
						<p align="center">Percepción Sonora</p>

ANEXO 3. Matriz de operacionalización de categoría

CATEGORÍA DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	ESCALA DE MEDICIÓN
<p align="center">Variable Independiente 2: VALORACIÓN PAISAJÍSTICA</p>	<p>Según (Salinas, Texiara, Ribeiro y Perbelin, 2020) menciona que son criterios que nos permiten mejorar las condiciones en la observación y percepción del paisaje además de seleccionar los sitios que reúnen las mejores características estéticas-paisajísticas.</p>	<p align="center">ESCALA PANORÁMICA</p>	Percepción de formas	<p align="center">Nominal de Tipo Likert</p>
			Percepción de colores	
		<p align="center">RECURSOS VISUALES</p>	Armonía	
			Calidad Visual	
			Acceso visual	
		<p align="center">ESCALA CERCANA O VIVENCIAL</p>	Percepción táctil	
			Percepción olfativa	
			Percepción Sonora	

ANEXO 4. Matriz de operacionalización de variables

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	MÉTODO
¿De qué manera se relaciona la valoración paisajística con el desplazamiento peatonal en el puente peatonal Rafael Escardó del distrito de San Miguel, 2022?	Determinar la relación entre el desplazamiento peatonal y la valorización paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó del distrito de San Miguel, Lima 2022.	H1: La carencia de valoración paisajística en el lugar afecta el desplazamiento peatonal de los usuarios dentro del puente peatonal Rafael Escardó, haciendo evidencia la falta de integración de un elemento nuevo dentro del paisaje.	ENFOQUE: Mixto TIPO: Investigación Básica DISEÑO: No Experimental MÉTODO: Descriptivos NIVEL: Correlacional transversal
PROBLEMA ESPECÍFICO	OBJETIVO ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICOS	
¿De qué manera se relaciona el distanciamiento espacio - temporal, y recursos visuales en el puente peatonal Rafael Escardó del distrito de San Miguel, 2022?	Identificar la relación entre el distanciamiento espacio - temporal y recursos visuales en el puente peatonal Rafael Escardó en el distrito de San Miguel, Lima 2022	H1: El distanciamiento espacio-temporal y los Recursos Visuales se relacionan, debido a que, la falta de armonía, calidad visual y acceso visual en el puente más su entorno afecta la justificación del tiempo de desplazamiento y distancia al no poseer ningún atractivo para cruzar el puente.	
¿De qué manera se relaciona la velocidad de la caminata y la escala panorámica en el puente peatonal Rafael Escardó del distrito de San Miguel, 2022?	Identificar la relación entre la velocidad de la caminata y la escala panorámica del puente peatonal Rafael Escardó en el distrito de San Miguel, Lima 2022	H2: La Velocidad de la Caminata y Escala Panorámica se relacionan, puesto que, la forma, el volumen y el color genera que el puente peatonal Rafael Escardó transmita percepciones negativas en los usuarios dentro de su entorno, disminuyendo el flujo de visitantes e injustificado su prominente estructura.	
¿De qué manera se relaciona la caminabilidad y la escala cercana o vivencial en el puente peatonal Rafael Escardó del distrito de San Miguel, 2022?	Identificar la relación entre la caminabilidad y la escala cercana o vivencial en el puente peatonal Rafael Escardó en el distrito de San Miguel, Lima 2022.	H3: La Caminabilidad y Escala Cercana o Vivencial se relacionan, debido a que, las percepciones vivenciales tanto táctil, sonora como olfativa que tienen los usuarios en el puente destacan las deficiencias de confort, proximidad y entropía.	

ANEXO 5. Instrumento: Ficha de Observación - 1 observador (investigadores) y 2 observador (Estudiante de arquitectura invitado)

		FICHA DE OBSERVACIÓN					N°Ficha: 01
		Título de Trabajo: Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022					
Observadores:	- Arones Nolzco, Liset Estefany - Canta Leon, Paola Alexandra	Fecha:	01/04/2023	Hora:	8:00 AM	Lugar:	Puente Peatonal Rafael Escardó
I. Consideraciones Físicas							
1.2. Contexto Urbano							
Dimensiones:	458 metros de extensión, altura 5.50 metros						
Propiedad:	Espacio transitorio público						
Ubicación:	Costa Verde en el distrito de San Miguel						
II. Categoría: Valoración Paisajística		Escala Panorámica		Recursos Visuales		Escala Cercana o Vivencial	
2.1. Escala Panorámica							
2.1.1. Forma:				2.1.2. Color:			
							
📍: Ubicación de donde se tomó la foto				📍: Ubicación de donde se tomó la foto			
Observaciones: Su forma prominente es en "U", con rampas demasiado largas y columnas con demasiado volumen, las cuales, dejan residuos de espacio en la parte inferior que son usados como jardines.				Observaciones: Es monocromo en general gris, es decir, color del mismo material prominente que es el concreto.			

ANEXO 5. Instrumento: Ficha de Observación - 1 observador (investigadores) y 2 observador (Estudiante de arquitectura invitado)

		FICHA DE OBSERVACIÓN						N°Ficha: 02
		Título de Trabajo: Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022						
Observadores:	- Arones Nolazco, Liset Estefany - Canta Leon, Paola Alexandra	Fecha:	01/04/2023	Hora:	8:00 AM	Lugar:	Puente Peatonal Rafael Escardo	
II. Categoría: Valoración Paisajística		Escala Panorámica		Recursos Visuales		Escala Cercana o Vivencial		
2.1. Escala Panorámica								
2.1.3. Textura:				2.1.4. Emplazamiento:				
								
 : Ubicación de donde se tomó la foto				 : Ubicación de donde se tomó la foto				
Observaciones: Las únicas texturas visibles son las del concreto y el acero de la baranda, las cuales, se encuentran en proceso de oxidación.				Observaciones: Su ubicación está bien pensada además de estar dentro de los planes de la costa verde, sin embargo no favorece a los vecinos que se encuentran en la parte superior del acantilado debido a que no posee una conexión directa con el puente.				

ANEXO 5. Instrumento: Ficha de Observación - 1 observador (investigadores) y 2 observador (Estudiante de arquitectura invitado)

		FICHA DE OBSERVACIÓN						N°Ficha: 03
		Título de Trabajo: Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022						
Observadores:	- Arones Nolazco, Liset Estefany - Cantá Leon, Paola Alexandra	Fecha:	01/04/2023	Hora:	8:00 AM	Lugar:	Puente Peatonal Rafael Escardó	
II. Categoría: Valoración Paisajística		Escala Panorámica		Recursos Visuales		Escala Cercana o Vivencial		
2.2. Recursos Visuales								
2.2.1. Diseño del puente:				2.2.2. Relación del puente con el entorno:				
   				   				
 : Ubicación de donde se tomó la foto				 : Ubicación de donde se tomó la foto				
Observaciones: Está poco pensado el diseño, debido a que no tiene en consideración a los tipos de usuario que podrían usar el puente, no presenta conexión con la parte superior del acantilado, no cuenta con protección solar, sin embargo la rampa existente ayuda a cruzar a los ciclistas.				Observaciones: No presenta relación con el entorno paisajístico, debido al diseño técnico que posee y poco embellecimiento del mismo para potenciar el lugar como una zona agradable de visita.				

ANEXO 5. Instrumento: Ficha de Observación - 1 observador (investigadores) y 2 observador (Estudiante de arquitectura invitado)

	<h2>FICHA DE OBSERVACIÓN</h2>						N°Ficha: <h1>04</h1>
	Título de Trabajo: Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022						
Observadores:	- Arones Nolazco, Liset Estefany - Canta Leon, Paola Alexandra	Fecha:	01/04/2023	Hora:	8:00 AM	Lugar:	Puente Peatonal Rafael Escardó
II. Categoría: Valoración Paisajística		Escala Panorámica		Recursos Visuales		Escala Cercana o Vivencial	
2.2. Recursos Visuales							
2.2.3. Predominio de Elementos:				2.2.4. Iluminación:			
							
 : Ubicación de donde se tomó la foto				 : Ubicación de donde se tomó la foto			
Observaciones: El que más predominio tuvo para el uso de las personas fue el puente y la ciclovía.				Observaciones: El puente por sí sola no cuenta con iluminación, de modo que, en las noches manifiesta una sensación de desolación y peligro .			

ANEXO 5. Instrumento: Ficha de Observación - 1 observador (investigadores) y 2 observador (Estudiante de arquitectura invitado)

	<h2>FICHA DE OBSERVACIÓN</h2>						N°Ficha: <h1>05</h1>
	Título de Trabajo: Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022						
Observadores:	- Arones Nolzco, Liset Estefany - Canta Leon, Paola Alexandra	Fecha:	01/04/2023	Hora:	8:00 AM	Lugar:	Puente Peatonal Rafael Escardo
II. Categoría: Valoración Paisajística		Escala Panorámica		Recursos Visuales		Escala Cercana o Vivencial	
2.3. Escala Cercana o Vivencial							
2.3.1. Experiencia Sonora:				2.3.2. Experiencia olfativa:			
		 				 	
 : Ubicación de donde se tomó la foto				 : Ubicación de donde se tomó la foto			
Observaciones: El prominente sonido de las olas del mar generan poca percepción del ruido de los autos que pasan por debajo del puente, el cual, genera que el paseo por el puente sea más tranquilo y relajante.				Observaciones: Existen zonas en donde el olor a desechos llega a incomodar, pero la mayor parte del tiempo que se recorre el puente se percibe el olor de la brisa del mar.			

ANEXO 5. Instrumento: Ficha de Observación - 1 observador (investigadores) y 2 observador (Estudiante de arquitectura invitado)

	<h2 style="text-align: center;">FICHA DE OBSERVACIÓN</h2>						N°Ficha: <h1 style="text-align: center;">06</h1>
	Título de Trabajo: Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022						
Observadores:	- Arones Nolazco, Liset Estefany - Canta Leon, Paola Alexandra	Fecha:	01/04/2023	Hora:	8:00 AM	Lugar:	Puente Peatonal Rafael Escardó
II. Categoría: Valoración Paisajística		Escala Panorámica		Recursos Visuales		Escala Cercana o Vivencial	
2.3. Escala Cercana o Vivencial							
2.3.3. Experiencia Recorrido:							
			 				
 : Ubicación de donde se tomó la foto							
<p>Observaciones: Da una sensación de tranquilidad y desolación por la poca transitabilidad de peatones, ciclistas y deportistas en las mañanas, en las tardes se siente la inseguridad debido a que existen gente de mal vivir ya rondando por la parte superior del acantilado y casi inexistente el uso del puente, además de sentir incomodidad cuando uno permanece por más tiempo debido a los rayos del sol y sin ningún lugar para protegerse, por último en las noches existe la total desolación y poca iluminación, el cual, hace destacar la inseguridad y el miedo a querer cruzar el puente.</p>							
<p>Observaciones Generales: El puente funciona pero no es la solución adecuada y el propósito del puente que tenía en un inicio está cambiando conforme al uso que le están dando las mismas personas. Lo que antes era para ciclistas, discapacitados y peatones, ahora es para corredores, ciclistas e incluso personas manejando moto.</p>							

ANEXO 6. Instrumento: Cuestionario - Desplazamiento Peatonal

Variables	Dimensiones	Indicadores	N°	Items
DESPLAZAMIENTO PEATONAL	DISTANCIAMIENTO ESPACIAL -TEMPORAL	Tiempo de desplazamiento	1	Considero que el tiempo invertido de mi traslado se justificaría, si uno de los accesos del puente terminará más cerca al ingreso de la playa.
				Considero que el tiempo invertido de mi traslado no se justificaría, si uno de los accesos del puente terminará menos cerca al ingreso de la playa.
		Distancia	2	La distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Escardó es excesiva para mí.
				La distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Escardó no es poca para mí.
	LA VELOCIDAD DE LA CAMINATA	Velocidad	3	Demoró más de 6 minutos en trasladarme del punto inicial del puente peatonal Escardó hasta el otro extremo caminando.
				No demoro menos de 6 minutos en trasladarme del punto inicial del puente peatonal Escardó hasta el otro extremo caminando.
		Tasa de Flujo o Volumen	4	Considero que en las tardes el puente peatonal Escardó tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.
				Considero que en las tardes el puente peatonal Escardó no tiene una mayor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.
		Densidad	5	El volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario.
	El volumen del puente no es nada moderado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario.			
	LA CAMINABILIDAD	Confort	6	Considero que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.
				Considero que no existe una falta de incomodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.
		Proximidad	7	Considero que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado.
				Considero que la accesibilidad del puente podría mejorar si no tuviera desconexión con la parte superior del acantilado.
Entropía	8	Considero que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente.		
		Considero que el espacio compartido entre peatones y ciclista dentro del puente no causa algún tipo de accidente.		

ANEXO 7. Instrumento: Cuestionario - Valoración Paisajística

Variables	Dimensiones	Indicadores	N°	Items
VALORACIÓN PAISAJÍSTICA	ESCALA PANORÁMICA	Percepción de forma	9	Considero que su forma prominente en "U" del puente peatonal Escardó es inadecuada.
				Considero que su forma prominente en "U" del puente peatonal Escardó no es adecuada.
		Percepción de colores	10	Considero que el color monocromo del puente peatonal Escardó va acorde con el paisaje.
				Considero que el color monocromo del puente peatonal Escardó no es disconforme con el paisaje.
	RECURSOS VISUALES	Armonía	11	Afirmó que el diseño del puente es agradable visualmente.
				Afirmó que el diseño del puente no es desagradable visualmente.
		Calidad Visual	12	Considero que el puente peatonal Escardó se visualiza mejor desde las 8 AM a 5PM, que en los horarios nocturnos.
				Considero que el puente peatonal Escardó no se visualiza mejor desde las 8AM A 5PM, que en los horarios nocturnos.
		Acceso Visual	13	Considero que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.
				Considero que el puente peatonal no me prohíbe tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.
	ESCALA CERCANA O VIVENCIAL	Percepción táctil	14	Consideró que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Escardó refleja el mal criterio de selección de material.
				Considero que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Escardó no oculta el mal criterio de selección de material.
		Percepción olfativa	15	Considero que cuando uso el puente, el olor de las brisa del mar generan que mi paseo sea más agradable.
				Considero que cuando uso el puente, el olor de las brisa del mar generan que mi paseo no sea desagradable
		Percepción sonora	16	Considero que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro.
				Considero que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, no me hace sentir seguro.

ANEXO 8. Instrumento: Entrevista para Participantes

Categoría	Subcategoría	N°	Items
VALORACIÓN PAISAJÍSTICA	ESCALA PANORÁMICA	1	¿Cuál es su opinión sobre la forma en "U" que le dieron al puente Peatonal Escardó para poder bajar y llegar a la playa?
		2	¿Qué siente al ver colores grises en el puente peatonal Escardo?
	RECURSOS VISUALES	3	¿Qué opina sobre el diseño del puente peatonal Escardo dentro de un lugar turístico?
		4	¿Que nos puede comentar desde su punto de vista si el puente peatonal hace fuego con el paisaje?
		5	¿Cuál es su opinión sobre el puente peatonal como lugar de paso para disfrutar la vista del paisaje?
	ESCALA CERCANA O VIVENCIAL	6	¿Cómo fue su experiencia al usar presencialmente el puente peatonal Escardó?
		7	¿Qué siente al percibir el olor de las brisas del mar durante su caminata por el puente Escardó?
		8	¿Qué siente al percibir poco ruido durante su caminata por el puente peatonal Escardo?

ANEXO 9. Instrumento: Entrevista para Experto

Categoría	Subcategoría	N°	Items
VALORACIÓN PAISAJÍSTICA	ESCALA PANORÁMICA	1	¿Cuál es su opinión sobre el criterio de diseño en forma de "U" del puente Peatonal Escardó en la Costa Verde?
		2	¿Cuál es su opinión sobre el criterio de selección para los colores empleados en el Puente peatonal Escardo?
	RECURSOS VISUALES	3	¿Cuál es el concepto de la armonía en el diseño de un puente como elemento dentro de un lugar con potencial paisajístico?
		4	¿Que nos puede comentar sobre la relación visual del puente peatonal escardó con el paisaje natural?
		5	¿Cuál es su opinión sobre el puente peatonal como lugar de paso estratégico para potenciar el disfrute visual del paisaje?
	ESCALA CERCANA O VIVENCIAL	6	¿Cuál es la experiencia personal táctil que destaca entre los peatones y ciclistas que usaron presencialmente el puente peatonal Escardó?
		7	¿Qué opina sobre la experiencia olfativa que tuvieron los participantes que usaron presencialmente el puente peatonal Escardó?
		8	¿Cuál es su opinión sobre la experiencia Sonora que tuvieron los participantes que usaron presencialmente el puente peatonal Escardó?
DESPLAZAMIENTO PEATONAL	DISTANCIAMIENTO ESPACIAL - TEMPORAL	9	¿Qué opina sobre el tiempo invertido en trasladarse desde el punto inicial y final del puente peatonal, es justificado el desplazamiento?
		10	¿Qué tan viable es la distancia de 458 metros que tiene el puente peatonal como justificación de inclusión para los discapacitados?
	LA VELOCIDAD DE LA CAMINATA	11	¿Cuál es su opinión sobre el puente peatonal que necesita más de 10 minutos de caminata para poder cruzar al otro lado de la vía?
		12	¿De qué forma se podría contrarrestar la poca concurrencia de peatones y discapacitados que transitan por el puente peatonal Escardó en las mañanas y en las tardes?
		13	¿Qué opina sobre el volumen prominente que le dieron al puente peatonal Escardó para el tránsito de las personas?
	LA CAMINABILIDAD	14	¿Cuál es su opinión sobre la inexistencia de protección solar en el puente peatonal Escardó?
		15	¿Cuál sería el modo ideal para lograr una buena accesibilidad del puente peatonal Escardó?
		16	¿Cuál sería el diseño ideal para este espacio de circulación en donde los usuarios son los peatones, discapacitados y ciclistas?

ANEXO 10. Instrumento: Documentos de Confidencialidad de las entrevista a los Participantes - Valoración Paisajística

Consentimiento Informado

Título de la investigación: “Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardo, en el distrito de San Miguel, Lima 2022”

Investigador (a) (es): Arones Nolazco, Liset Estefany y Canta Leon, Paola Alexandra

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “Desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el Distrito de San Miguel, Lima 2022”, cuyo objetivo es determinar la relación entre el desplazamiento peatonal y la valoración paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó en el distrito de San Miguel, Lima 2022. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional de Arquitectura, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

Describir el impacto del problema de la investigación.

En la actualidad el mal criterio de solución en el diseño de las infraestructuras peatonales, conlleva a la problemática de desplazamiento peatonal como es el caso del puente “inclusivo” peatonal Escardó en San Miguel, además de no tomar en consideración la imagen y la estética de la infraestructura dentro del entorno natural para efectos positivos de valoración del paisaje en los ciudadanos.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: **”Desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente peatonal Rafael Escardo, en el distrito de San Miguel, Lima 2022 ”**.
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 5 minutos y se realizará en el ambiente del puente peatonal Rafael Escardó en el distrito de San Miguel. Las respuestas de la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la

investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

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

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador (a) (es) Canta Leon, Paola Alexandra email: paolacanta6@gmail.com y Arones Nolasco, Liset Estefany emai: liset28aronesnolasco@gmail.com

Consentimiento

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

Nombre y apellidos:

DNI:

Fecha y hora:

Edad:

Duración:

Lugar de Entrevista:

Firma: _____

Lima, Perú, 2023

ANEXO 11. Interpretación de la ficha de entrevista a los participantes - Valoración Paisajística

PARTICIPANTE N°	CODIFICACIÓN DE LAS ENTREVISTAS
1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es una zona en la que se puede caminar tranquilamente. 2. Tiene un color uniforme, pero se podría optar por colocar colores más llamativos y vegetación en el puente. 3. Sería una buena opción que hubiera una conexión directa con el acantilado, ya que así se integraría con toda la costa hacia el mar. 4. Es más fácil en adornar el puente que cambiarle de color, por lo que se podría optar por un experto en paisajismo, por lo cual propondría las mejores propuestas para poder mejorar el puente. 5. El puente podría mejorar si colocaran más vegetación y mobiliario urbano para poder descansar y disfrutar del mar. 6. El puente es un lugar perfecto para realizar deportes. 7. Es maravilloso. 8. No es molesto, el ruido es controlado.
2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es un puente muy extenso para las personas que cruzan caminando, pero para los usuarios que sufren algún tipo de discapacidad es como un apoyo inclusivo para ellos 2. Tiene muy pocas áreas verdes y decoraciones que sean llamativas. 3. Se vería como una opción al puente. 4. Lo veo más como un puente inclusivo y a la vez cómodo para los peatones, pero sus colores no hacen juego para nada. 5. El puente no es muy atractivo. 6. Como ciclista el puente es extenso, pero no me genera mucha molestia 7. Es relajante. 8. Es ideal.
3	<ol style="list-style-type: none"> 1. Esta mal hecho son metros de más, además su forma de "U" donde desemboca un punto de ingreso y un punto de llegada entonces no hay forma que sea lógico. 2. Se debe contrastar con la naturaleza y la ecología, por otro lado lo más lógico es que se vea más vegetación por el lugar la única cosa verde que se ve son las mallas. 3. El puente no fue diseñado por un profesional del paisajismo. 4. No para nada no hace juego con nada; los colores son téticos y hay muchos grafitis. 5. No existe eso, no hay muchos peatones. 6. Mejor cruzo la pista no pienso transitar otra vez todo esa caminata. 7. Antes de la construcción del puente en esta zona el olor era asqueroso y nauseabundo. 8. Con respecto al ruido no es tan molesto a diferencia de otras pistas de lima.
4	<ol style="list-style-type: none"> 1. El puente no tiene una distancia y forma lógica, ya que te lleva a la misma altura de donde empezaste a caminar. 2. El color gris no es malo, en pocas palabras se debería implementar más vegetación o implementar algo más que resalte el paisaje del lugar. 3. No se refleja nada turístico, se ve que no tuvieron un buen criterio el encargado en diseñar este puente. 4. No hace juego en nada, son muy pocos las personas que circulan este puente no tienen nada de vida y sus colores son muy apagados. 5. Por el puente no lo recorre mucha gente, hay más ciclistas que peatones que recorren el puente. 6. No transitaría en el puente, en vez de realizar esa larga y cansadora caminata prefiero cruzar por la pista. 7. Bueno es agradable. 8. El ruido de los autos no es tan molesto.
5	<ol style="list-style-type: none"> 1. El diseño es agradable, pero es demasiado grande para ser un puente. 2. Tiene colores muy apagados y monocromos. 3. No hay mucho problema con su diseño, pero tiene una volumetría demasiado grande para ser solamente un puente, hubiera sido más apto tener una conexión con la zona urbana que se encuentra en la parte superior del acantilado. 4. Su entorno del puente no ayuda en nada ya que su paisaje es apagado y a la vez sus colores del puente también son monocromo. 5. Lo único que se puede visualizar es el mar, pero no lo considero un lugar de disfrute de paisaje. 6. Su recorrido es cansado, pero tranquilo. 7. El olor del mar es agradable. 8. Es tranquilo.
6	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poco inclusivo y absurdo. 2. Su color monocromo o gris no me genera ninguna molestia. 3. El puente es absurdo, ya que las personas mayores si transitan por ahí tendría mayor problema, debido al gran recorrido que tendría que realizar, por lo que para mí sería una pérdida de tiempo. 4. El puente tiene una estética buena. 5. Si cumple su finalidad de poder apreciar el mar.

	<ol style="list-style-type: none"> 6. Su recorrido es tranquilo, pero sería mejor que hubiera tenido una conexión directa. 7. El olor del mar me conecta con la naturaleza. 8. No es muy previsible el ruido de los carros.
7	<ol style="list-style-type: none"> 1. No tiene lógica que sea demasiado largo, se hubiera optado por tener una conexión más directa. 2. Su color monocromo no tiene mucha relevancia, ya que la única función del puente es poder trasladarse al otro lado de la vía. 3. El puente tiene un ancho demasiado, ya que son pocos los transeúnte que cruzan por el puente lo cual sería un diseño absurdo. 4. El puente no tiene una buena estética con el paisaje. 5. En el puente cuando alguien pasa con bicicleta se puede tener un momento tranquilo y visualizar el mar. 6. Es tranquilo su recorrido pero a la vez cansado. 7. Es agradable. 8. Se siente más tranquilo a diferencia de otros lugares del centro de la ciudad.
8	<ol style="list-style-type: none"> 1. Si no tuviera el paisaje del mar nadie usaría el puente. 2. Sus colores no son muy relevantes si su única función del puente es poder trasladar a los usuarios al otro lado de la vía. 3. Es un puente demasiado extenso para las personas. 4. El puente lo considero solo un elemento más del lugar. 5. El puente cumple con su función de poder pasear. 6. No se visualiza bien dónde está el ingreso al puente. 7. El olor del mar es relajante. 8. Es tranquilo ya que no pasan muchos carros.
9	<ol style="list-style-type: none"> 1. Demora más tiempo a diferencia de otros puentes. 2. Su color no se desliga mucho con el paisaje, pero se hubiera optado en colocar un color más llamativo para que pueda resaltar. 3. La costa verde es un lugar turístico, por lo cual se debió de realizar un mejor diseño al puente. 4. Es un puente común sin ningún atractivo. 5. Es un puente común, con su única finalidad de trasladar al peatón al otro lado de la vía. 6. Recorrer el puente es cansado, ya que con tremendo calor no se puede transitar tranquilamente, a diferencia de los ciclistas la cual el puente es más útil para ellos. 7. Con el puente se siente aún más las brisas del mar la cual es agradable y relajante. 8. No es muy concurrido, se escucha más el sonido del mar, lo cual hace muy relajante.
10	<ol style="list-style-type: none"> 1. El puente es útil, pero lo mejor era optar otras formas de diseñar el puente sin contaminar la vista, ya que no son muchos los transeúntes que utilicen el puente. 2. Su color gris no se diferencia mucho con su paisaje, pero hubiera resaltado el puente con vegetación o una solución más creativa. 3. Existen mejores soluciones para este tipo de diseño. 4. El puente es funcional para los ciclistas y personas discapacitadas, pero no tiene nada estético. 5. Cuando uno va por el puente tiene una vista mejor del paisaje. 6. El puente es útil, ya que genera una solución al problema del traslado. 7. Es un aire puro y agradable. 8. Hay ruido en el lugar lo cual genera un poco de molestia.
11	<ol style="list-style-type: none"> 1. El puente es un buen lugar para los deportistas y ciclistas, además de ello es bueno que hayan realizado un puente en esta zona ya que eso evitará cruzar la pista a los peatones, pero no es un puente que me llame mucho la atención. 2. Es un color muy común en los puentes. 3. En un futuro el puente podría ser provechoso, ya que en la zona se podrían realizar mejor los tratamientos paisajísticos. 4. El puente tiene una eficiencia en su diseño. 5. El puente es bueno para trotar y realizar deportes como también ciclismo. 6. El puente es poco atractivo y demasiado extenso. 7. Es un aire agradable. 8. No genera molestia, pero es muy desolada.
12	<ol style="list-style-type: none"> 1. Por un lado para los deportistas sería una buena opción, pero para los transeúntes que quieren llegar al otro lado de la vía no es una buena opción. 2. Resaltaría mucho mejor en la zona si se implementara más colores. 3. El puente ha causado molestias tanto a los visitantes como también a los residentes del alrededor. 4. El puente se podría haber hecho más dinámico como otros puentes que se encuentran en la costa verde. 5. El puente sirve como un elemento óptimo para poder cruzar la pista mientras realiza deportes, por la cual también puedes disfrutar la vista del mar. 6. El puente sirve más para realizar deportes. 7. A veces las brisas del mar son muy fuertes y atrae olores más fuertes y desagradables. 8. Es una zona muy desolada.
13	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es un puente pensado mayormente para ciclistas que para peatones, además lo usual es que un puente tenga un recorrido corto. 2. Su color monocromo no resalta mucho ni siquiera en las noches, puede que haya justificación en su expediente

	<p>técnico porque optaron por ese color.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Me parece que el puente es más adecuado para los ciclistas. 4. No se encuentra en el puente ningún disturbio dentro del panorama. 5. El puente no tiene ninguna atracción para poder cruzar, pero su diseño ancho podría servir para un futuro. 6. El puente es demasiado extenso. 7. Es relajante. 8. Se percibe más el ruido del mar y el viento.
14	<ol style="list-style-type: none"> 1. Su diseño en forma de U debe tener una justificación técnica, ya que podría ser por temas de los movimientos telúricos que se puedan presentar en la zona. 2. Han generado un puente sin priorizar en el diseño y el color, con la finalidad de reducir costos. 3. A pesar que la playa no es un lugar para los bañistas, a los transeúntes les gusta ir para poder sentarse y observar el mar, por lo cual el puente les sirve como un facilitador para poder cruzar de manera segura al otro extremo de la vía. 4. Hubiera optado por colocar más colores llamativos en los puentes. 5. El puente está desolado por lo cual algunos peatones no optan por cruzarlo. 6. El puente no es agradable. 7. Es tranquilo y tiene un aire puro. 8. Es tranquilo, no concurre muchos automóviles.
15	<ol style="list-style-type: none"> 1. El puente pudo haber tenido una conexión más directa, pero si justifica su pendiente ya que está pensado para las personas discapacitadas. 2. Su color no me genera ningún malestar visual. 3. El puente no se adecua a su entorno. 4. Su color gris del puente se relaciona de cierto modo. 5. En el puente sería bueno colocar mobiliarios urbanos para poder descansar y poder disfrutar del paisaje del mar. 6. El puente es tranquilo y muy cómodo para recorrer. 7. Es relajante. 8. Es tranquilo y no genera mucho malestar.

ANEXO 12. Instrumento: Documentos de Confidencialidad de las entrevistas a los Especialistas - Valoración Paisajística y Desplazamiento peatonal

GUÍA DE ENTREVISTA A ESPECIALISTAS

Reciba un cordial saludo de las estudiantes Arones Nolazco, Liset Estefany y Canta León, Paola Alexandra de la Universidad César Vallejo, así como nuestro sincero agradecimiento por el tiempo que nos está brindando al responder nuestras interrogantes que planteamos a continuación y que tienen como propósito obtener valiosa información que usted nos pueda brindar.

Le agradecemos nuevamente por su participación y aporte.

Título de la Investigación: “Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022”

La presente investigación indaga sobre el puente peatonal Escardo de la Costa Verde, el cual, fue duramente criticado por su larga extensión y criterio de diseño, por ese motivo se requiere comprobar los problemas de desplazamiento peatonal y valoración paisajística, para lograr incentivar a ingenieros, arquitectos entre otros especialistas con la búsqueda de mejores soluciones en cuanto al diseño de estos tipos de infraestructuras que sirven a la sociedad y que son parte de la movilidad cotidiana de muchos transeúntes.



Lista de Preguntas

Preguntas de la variable: Desplazamiento Peatonal

1. ¿Qué opina sobre el tiempo invertido en trasladarse desde el punto inicial y final del puente peatonal, es justificado el desplazamiento?
2. ¿Que tan viable es la distancia de 458 metros que tiene el puente peatonal como justificación de inclusión para los discapacitados?
3. ¿Cuál es su opinión sobre el puente peatonal que necesita más de 10 minutos de caminata para poder cruzar al otro lado de la vía?
4. ¿De qué forma se podría contrarrestar la poca concurrencia de peatones y discapacitados que transitan por el puente peatonal Rafael Escardó en las mañanas y en las tardes?
5. ¿Qué opina sobre el volumen prominente que le dieron al puente peatonal Rafael Escardó para el tránsito de las personas?
6. ¿Cuál es su opinión sobre la inexistencia de protección solar en el puente peatonal Rafael Escardó?
7. ¿Cuál sería el modo ideal para lograr una buena accesibilidad en el puente peatonal Rafael Escardó?
8. ¿Cuál sería el diseño ideal para este espacio de circulación en donde los usuarios son los peatones, discapacitados y ciclistas?

Preguntas de la variable: Valoración Paisajística

9. ¿Cuál es su opinión sobre el criterio de diseño en forma de "U" del puente Peatonal Rafael Escardó en la Costa Verde?
10. ¿Cuál es su opinión sobre el criterio de selección para los colores empleados en el Puente peatonal Rafael Escardó?
11. ¿Cuál es el concepto de la armonía en el diseño de un puente como elemento dentro de un lugar con potencial paisajístico?
12. ¿Que nos puede comentar sobre la relación visual del puente peatonal Rafael Escardó con el paisaje natural?
13. ¿Cuál es su opinión sobre el puente peatonal como lugar de paso estratégico para potenciar el disfrute visual del paisaje?

14. ¿Cuál es la experiencia personal táctil que destaca entre los peatones y ciclistas que usaron presencialmente el puente peatonal Rafael Escardó?

15. ¿Qué opina sobre la experiencia olfativa que tuvieron los participantes que usaron presencialmente el puente peatonal Rafael Escardó?

16. ¿Cuál es su opinión sobre la experiencia Sonora que tuvieron los participantes que usaron presencialmente el puente peatonal Rafael Escardó?

A quien corresponda

A través de este documento

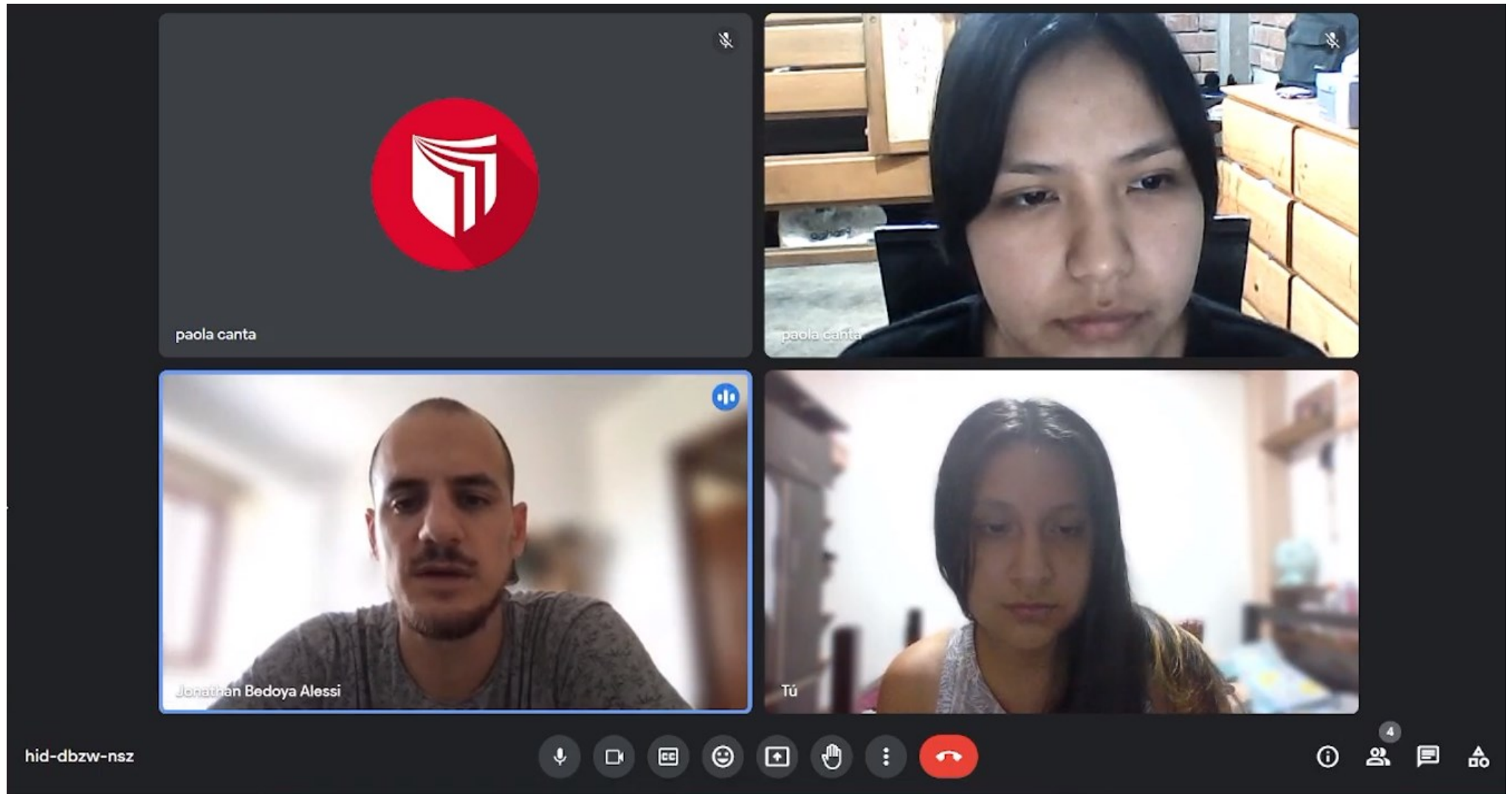
Yo: _____, con DNI _____, autorizo a ser video grabado durante la entrevista para fines de estudio y acepto que la información otorgada en esta entrevista sea colocada en la presente tesis: "Desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente inclusivo Escardó, en el Distrito de San Miguel, Lima 2022.

Lima 3 de mayo del 2023

Firma: _____

Arq.....

ANEXO 13. Instrumento: Entrevista a Especialista - Desplazamiento Peatonal Valoración Paisajística



ANEXO 13. Instrumento: Entrevista a Especialista - Desplazamiento Peatonal Valoración Paisajística



ANEXO 13. Instrumento: Entrevista a Especialista - Desplazamiento Peatonal Valoración Paisajística

The image shows a Zoom meeting interface with four video thumbnails arranged in a 2x2 grid. The top-left thumbnail is a dark grey square containing a red circular logo with a white stylized shield-like symbol. Below it is the name 'paola canta'. The top-right thumbnail shows a woman with long black hair, looking directly at the camera. Below it is the name 'paola canta'. The bottom-left thumbnail shows a woman with dark, wavy hair, smiling. Below it is the name 'ELENA DEL CARMEN DELGADO MARULL'. The bottom-right thumbnail shows a woman with long dark hair, looking slightly to the side. Below it is the name 'Tú'. At the bottom of the screen is a control bar with icons for microphone, video, chat, reactions, screen sharing, hand raise, more options, and end call. On the right side of the control bar, there are icons for help, participants (with a '4' notification), chat, and a full-screen icon. The time '21:08' and the meeting ID 'pwv-yvax-fxs' are displayed in the bottom-left corner.

ANEXO 14. Instrumento: Conclusiones de las entrevistas de participantes y expertos - Valoración Paisajística

CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	INDICADORES	CODIFICACION SECTIVA DE PARTICIPANTES	CODIFICACION SECTIVA DE EXPERTOS
VALORACIÓN PAISAJÍSTICA	ESCALA PANORÁMICA	Percepción de formas	Con respecto a la forma en "U" que le dieron al puente Peatonal Escardó los participantes opinaron que es un puente muy extenso para los peatones, pero para las personas en silla de ruedas y ciclistas es como un apoyo debido a su baja pendiente, sin embargo, la forma no favorece debido a que desemboca en la misma altura de donde empezaste solo que al otro lado de la vía. Asimismo, se pierde mucho tiempo cruzándolo y que su forma podría ser por temas de los movimientos telúricos que se pueda presentar en la zona	Mediante los comentarios de los expertos con respecto a la percepción de la forma nos muestran una clara idea de que el puente rompa con el paisaje, debido a su diseño alargado e inadecuado, el cual, el diseño simple se pudo deber al cambio abrupto de su pendiente y la topografía del lugar
		Percepción de colores	Los participantes mencionan que el color monocromo gris que posee el puente no causa molestias, sin embargo, al no destacar se confunde con el paisaje puesto que la misma es igual de apagada y en las noches tampoco ayuda un color tan muerto, por esa razón, sería preferible que colocaran colores dentro del puente más vegetación para que logre ser llamativo y vivo con la finalidad que pueda resaltar el paisaje de su entorno.	Con respecto a la percepción de colores, los especialistas concuerdan en la inexistencia de algún tipo de criterio para los colores dentro del puente, por lo que se debió considerar colores más llamativos y entretenidos como la aplicación del urbanismo táctico para que exista una relación con el paisaje.
	RECURSOS VISUALES	Armonía	Los participantes mencionan que al puente le falta diseño por un especialista, no presenta mucha armonía, no se adecua a su entorno y su diseño es poco provechoso para personas mayores, una persona que cojea u otra con alguna incapacidad porque van a tener mayores problemas en poder cruzar, por esa razón, sería preferible que de alguna manera tuviera conexión más directa por el acantilado.	Con respecto a la percepción a la armonía los tres especialistas están de acuerdo de que el puente peatonal Escardó no tiene ninguna armonía con su entorno, más bien lo consideran como un elemento destructivo que se desliga totalmente con su entorno que es la costa verde
		Calidad Visual	Para mejorar la calidad visual se necesita adornarlo con plantas, que tenga colores, presenta una estética simple y aun así se relaciona con el paisajismo actual que posee el entorno debido a los colores y poco tratamiento, de modo que se hubiera podido hacer más dinámico el puente así, como en otros lugares de la Costa Verde.	Con respecto a la calidad visual los dos primeros especialistas concuerdan que el puente no tiene ninguna relación visual, además ellos concuerdan que rompe con el potencial paisajístico que es la costa verde, pero el tercer especialista indica que perspectivas diferentes como por ejemplo para los deportistas y ciclistas de alguna manera pueden visualizar de manera aceptable el puente
		Acceso visual	Los participantes mencionan que el puente es beneficioso para los ciclistas y deportistas, de modo que, los usuarios del puente destacan que sus paseos son relajantes debido a la vista del mar que se puede apreciar, sin embargo, el puente no es muy atractivo .	Con respecto al acceso visual los tres especialistas concuerdan que desde el puente se puede observar una vista panorámica del mar, lo cual hace que se pueda tener perspectivas diferentes del paisaje
	ESCALA CERCANA O VIVENCIAL	Percepción táctil	Los resultados muestran que los participantes concuerdan que su recorrido es cansado y a la vez muy tranquilo, que favorece más a los ciclistas y que en algunas ocasiones cruzan la pista para evitar el largo tramo del puente.	Mediante los comentarios de los especialistas sobre el punto de la percepción táctil dos concuerdan que el puente se ha generado más para las personas que utilizan más bicicletas que para los transeúntes, por otro lado el segundo especialista indica que la mayor parte de los participante concuerdan que es un puente tortuoso, anti funcional y que es un puente que no te lleva a ningún sitio.
		Percepción olfativa	La mayoría de los participantes concuerdan que su percepción olfativa dentro del puente es relajante, tranquilo, agradable y maravilloso, aunque, a veces las brisas del mar son muy fuertes y atrae olores más fuertes y desagradables	Con respecto a la percepción sonora que se manifiesta durante el paseo por el puente peatonal Escardo, dos especialistas mencionan que el lugar no se genera mucho ruidos molestos más bien es agradable debido al ruido del mar y las olas, pero el especialista de paisajismo indicó que la percepción del sonido varía para las personas ya sea que su percepción sea incómoda o no, igualmente se genera un sonido, esto debido a que se está cruzando una vía rápida.
		Percepción Sonora	La mayoría de los participantes concuerdan de que el ruido de los autos no es una molestia grande y que dentro del espacio del puente se puede sentir más el ruido del mar y el viento, el cual, hace destacar que su percepción sonora es ideal, tranquilo y relajante durante su paseo por el puente peatonal Escardo.	Con respecto a la percepción sonora que se manifiesta durante el paseo por el puente peatonal Escardo, dos especialistas mencionan que el lugar no se genera mucho ruidos molestos más bien es agradable debido al ruido del mar y las olas, pero el especialista de paisajismo indicó que la percepción del sonido varía para las personas ya sea que su percepción sea incómoda o no, igualmente se genera un sonido, esto debido a que se está cruzando una vía rápida.

ANEXO 15. Instrumento cuantitativo

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					
CUESTIONARIO DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL Y VALORACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL PUENTE PEATONAL RAFAEL ESCARDÓ, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL, LIMA 2022					
NOMBRE Y APELLIDO:					
MARCAR CON UNA ASPA (X) DENTRO DEL CUADRO					
N°	ITEMS	TOTALMENTE EN DESACUERDO	DESACUERDO	DE ACUERDO	TOTALMENTE DEACUERDO
VARIABLE 1 : DESPLAZAMIENTO PEATONAL					
1	Considero que el tiempo invertido de mi traslado se justificaría, si uno de los accesos del puente terminará más cerca al ingreso de la playa.				
2	La distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Rafael Escardó es excesiva para mi.				
3	Demoró más de 6 minutos en trasladarme del punto inicial del puente peatonal Rafael Escardó hasta el otro extremo caminando.				
4	Considero que en las tardes el puente peatonal Rafael Escardó tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.				
5	El volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario.				
6	Considero que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.				
7	Considero que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado.				
8	Considero que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente.				
VARIABLE 2 : VALORACIÓN PAISAJÍSTICA					
9	Considero que su forma prominente en "U" del puente peatonal Rafael Escardó es inadecuada.				
10	Considero que el color monocromo del puente peatonal Rafael Escardó va acorde con el paisaje.				
11	Afirmó que el diseño del puente es agradable visualmente.				
12	Considero que el puente peatonal Escardó se visualiza mejor desde las 8 AM a 5PM, que en los horarios nocturnos.				
13	Considero que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.				
14	Considero que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Rafael Escardó refleja el mal criterio de selección de material.				

15	Considero que cuando uso el puente, el olor de la brisa del mar genera que mi paseo sea más agradable.				
16	Considero que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Rafael Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro.				

ANEXO 16. Validación de Expertos

CARTA DE PRESENTACIÓN

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS
Presente

OSCAR FREDY CERVANTES VÉLIZ

Es un placer comunicarme con usted para expresarle mis saludos y al mismo tiempo comunicarle que siendo estudiante de la Escuela Profesional de Arquitectura de la Universidad César Vallejo - Campus Lima Norte, se requiere validar el instrumento con el cual se recolecta la información necesaria para el Desarrollo del Proyecto de Investigación, con la cual se obtendrá el Título de Arquitectura.

El título del proyecto de investigación es: "Desplazamiento Peatonal y Valoración Paisajística en el puente inclusivo escardó, en el distrito de San Miguel, Lima 2022"

Y siendo imprescindible contar con la aprobación de un especialista para poder aplicar el instrumento, se ha considerado recurrir a usted debido a sus conocimientos referentes a la carrera de Arquitectura y al tema de investigación.

El expediente de validación que se le hace llegar contienen:

1. Anexo N°1: Carta de Presentación
2. Anexo N°2: Matriz de Operalización Variable 1
3. Anexo N°3: Matriz de Operalización Variable 2
4. Anexo N°4: Certificado de Validez de contenido de los instrumentos Variable 1
5. Anexo N°5: Certificado de Validez de contenido de los instrumentos Variable 2
6. Anexo N°6: Modelo de Encuesta

Expresando mi agradecimiento por su consideración en la participación de este proyecto, me despido de usted

Atentamente



ARONES NOLAZCO, Liset Estefany
D.N.I: 74809986



CANTA LEON, Paola Alexandra
D.N.I: 74904681

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "CUESTIONARIO DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL Y VALORACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL PUENTE INCLUSIVO ESCARDÓ, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL, LIMA 2022". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; incentivando ingenieros, arquitectos entre otros especialistas con la búsqueda de mejores soluciones en cuanto al diseño de las infraestructuras peatonales que sirven a la sociedad y que son parte de la movilidad cotidiana de muchos transeúntes. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	
Grado profesional:	Maestría () Doctor(X)
Área de Formación Académica:	ARQUITECTURA
Áreas de Experiencia profesional:	DISEÑO, GESTIÓN Y DOCENCIA
Institución donde labora:	FAUA UNI – CESAR VALLEJO
Tiempo de Experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (X)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala :

Nombre de la Prueba:	"CUESTIONARIO DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL Y VALORACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL PUENTE INCLUSIVO ESCARDÓ, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL, LIMA 2022"
Autora:	Paola Alexandra Canta - Liset Estefany Arones
Procedencia:	Guía de elaboración de trabajos conducentes a grados y títulos.
Administración:	Paola Alexandra Canta - Liset Estefany Arones
Tiempo de Aplicación:	2 semanas
Ámbito de Aplicación:	Distrito de San Miguel, Lima 2022 por el Puente Peatonal Escardo
Significación:	Se aplica la escala de Likert y se divide en: Totalmente en desacuerdo, desacuerdo, de acuerdo y Totalmente de Acuerdo La variable Desplazamiento Peatonal y la variable Valoración Paisajística cuentan con 8 ítems cada uno, las cuales, aportaran para obtener datos de la realidad actual sobre nuestro objeto de estudio que vendría a ser el Puente Peatonal Escardo.

El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente.

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Dimensiones del instrumento: Distanciamiento Espacial-Temporal, La Velocidad De La Caminata, La Caminabilidad, Escala Panorámica, Recursos Visuales y Escala Cercana o Vivencial.

• **Primera dimensión:** Distanciamiento Espacial-Temporal

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide aspectos en relación al tiempo y el distanciamiento.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Tiempo de desplazamiento	1. Considero que el tiempo invertido de mi traslado se justificaría, si uno de los accesos del puente terminara más cerca al ingreso de la playa.	3	3	3	
Distancia	2. La distancia de 458 metro que recorro en el Puente Peatonal Escardó es excesiva para mí.	3	3	3	

• **Segunda dimensión:** La Velocidad De La Caminata

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide como realiza su recorrido el peatón, para permitir realizar un análisis de la conducta y condiciones que puede emplear una infraestructura.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Velocidad	3 Demoró más de 6 minutos en trasladarme del punto inicial del puente peatonal Escardó hasta el otro extremo caminando.	3	3	3	
Tasa de Flujo o Volumen	4 . Considero que en las tardes el puente peatonal Escardó tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.	4	4	4	
Densidad	5. El volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan diario.	4	4	4	

• **Tercera dimensión:** La Caminabilidad

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide mediante tres aspectos, cómo es el recorrido del peatón en un cierto lugar y las experiencias que obtienen ante ella.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Confort	6 . Considero que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.	4	4	4	
Proximidad	7. Considero que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado.	4	4	4	
Entropía	8. Considero que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente.	4	4	4	

• **Cuarta dimensión:** Escala Panorámica

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide el predominio de los aspectos visuales a través de la percepción.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción de formas	9. Considero que su forma prominente en "U" del puente peatonal Escardó es inadecuada.	4	4	4	
Percepción de colores	10. Considero que el color monocromo del puente peatonal Escardó va acorde con el paisaje.	4	4	4	

• **Quinta dimensión:** Recursos Visuales

• **Objetivos de la Dimensión:** Miden los componentes sensibles para la visualización de un espacio, debido al impacto en la calidad perceptiva visual del paisaje que generaría si se modifican.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Amonía	11. Afirmó que el diseño del puente es agradable visualmente.	4	4	4	
Calidad Visual	12. Considero que el puente peatonal Escardó se visualiza mejor desde las 8 AM a 5PM, que en los horarios nocturnos.	4	4	4	
Acceso visual	13. Considero que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.	4	4	4	

• **Sexta dimensión:** Escala Cercana o Vivencial

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide los aspectos que interactúan directamente con el objeto de estudio.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción táctil	14. Consideró que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Escardó refleja el mal criterio de selección de material.	4	4	4	
Percepción olfativa	15. Considero que cuando uso el puente, el olor de las brisa del mar generan que mi paseo sea más agradable.	4	4	4	
Percepción Sonora	16. Considero que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó por las tardes y en las noches me hace sentir inseguro.	4	4	4	

X



Firma del evaluador

DNI: 07951179

ANEXO 16. Validación de Expertos

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "CUESTIONARIO DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL Y VALORACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL PUENTE INCLUSIVO ESCARDÓ, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL, LIMA 2022". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; incentivando ingenieros, arquitectos entre otros especialistas con la búsqueda de mejores soluciones en cuanto al diseño de las infraestructuras peatonales que sirven a la sociedad y que son parte de la movilidad cotidiana de muchos transeúntes. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Jorge Alfonso Zaldívar Suárez
Grado profesional:	Maestría (x) Doctor()
Área de Formación Académica:	Diseño Arquitectónico Avanzado Sostenible
Áreas de Experiencia profesional:	Proyectos arquitectónicos y urbanos
Institución donde labora:	Universidad Nacional de Ingeniería / Universidad César Vallejo
Tiempo de Experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (x)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala :

Nombre de la Prueba:	"CUESTIONARIO DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL Y VALORACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL PUENTE INCLUSIVO ESCARDÓ, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL, LIMA 2022"
Autora:	Paola Alexandra Canta - Liset Estefany Arones
Procedencia:	Guía de elaboración de trabajos conducentes a grados y títulos.
Administración:	Paola Alexandra Canta - Liset Estefany Arones
Tiempo de Aplicación:	2 semanas
Ámbito de Aplicación:	Distrito de San Miguel, Lima 2022 por el Puente Peatonal Escardo
Significación:	Se aplica la escala de Likert y se divide en: Totalmente en desacuerdo, desacuerdo, de acuerdo y Totalmente de Acuerdo La variable Desplazamiento Peatonal y la variable Valoración Paisajística cuentan con 8 ítems cada uno, las cuales, aportaran para obtener datos de la realidad actual sobre nuestro objeto de estudio que vendría a ser el Puente Peatonal Escardo.

El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente.

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Dimensiones del instrumento: Distanciamiento Espacial-Temporal, La Velocidad De La Caminata, La Caminabilidad, Escala Panorámica, Recursos Visuales y Escala Cercana o Vivencial.

• **Primera dimensión:** Distanciamiento Espacial-Temporal

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide aspectos en relación al tiempo y el distanciamiento.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Tiempo de desplazamiento	1. Considero que el tiempo invertido de mi traslado se justificaría, si uno de los accesos del puente terminara más cerca al ingreso de la playa.	4	4	4	-

Distancia	2. La distancia de 458 metro que recorro en el Puente Peatonal Escardó es excesiva para mí.	4	4	4	-
-----------	---	---	---	---	---

• **Segunda dimensión:** La Velocidad De La Caminata

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide como realiza su recorrido el peatón, para permitir realizar un análisis de la conducta y condiciones que puede emplear una infraestructura.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Velocidad	3. Demoró más de 6 minutos en trasladarme del punto inicial del puente peatonal Escardó hasta el otro extremo caminando.	4	4	4	-
Tasa de Flujo o Volumen	4. Considero que en las tardes el puente peatonal Escardó tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.	4	4	4	-
Densidad	5 . El volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario.	4	4	3	-

• **Tercera dimensión:** La Caminabilidad

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide mediante tres aspectos, cómo es el recorrido del peatón en un cierto lugar y las experiencias que obtienen ante ella.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Confort	6 . Considero que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.	4	4	4	-
Proximidad	7 . Considero que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado.	4	4	4	-
Entropía	8. Considero que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente.	4	4	4	-

• **Cuarta dimensión:** Escala Panorámica

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide el predominio de los aspectos visuales a través de la percepción.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción de formas	9. Considero que su forma prominente en "U" del puente peatonal Escardó es inadecuada.	4	3	4	-
Percepción de colores	10. Considero que el color monocromo del puente peatonal Escardó va acorde con el paisaje.	4	4	4	-

• **Quinta dimensión:** Recursos Visuales

• **Objetivos de la Dimensión:** Miden los componentes sensibles para la visualización de un espacio, debido al impacto en la calidad perceptiva visual del paisaje que generaría si se modifican.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Armonía	11. Afirmó que el diseño del puente es agradable visualmente.	4	4	4	-
Calidad Visual	12. Considero que el puente peatonal Escardó se visualiza mejor desde las 8 AM a 5PM, que en los horarios nocturnos.	4	4	4	-
Acceso visual	13. Considero que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.	4	4	4	-

• **Sexta dimensión:** Escala Cercana o Vivencial

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide los aspectos que interactúan directamente con el objeto de estudio.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción táctil	14. Considero que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Escardó refleja el mal criterio de selección de material.	4	3	4	-
Percepción olfativa	15. Considero que cuando uso el puente, el olor de las brisa del mar generan que mi paseo sea más agradable.	4	3	3	-
Percepción Sonora	16. Considero que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro.	4	4	4	-



Firma del evaluador
DNI: 42810662

ANEXO 16. Validación de Expertos

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "CUESTIONARIO DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL Y VALORACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL PUENTE PEATONAL RAFAEL ESCARDÓ, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL, LIMA 2022". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; incentivando ingenieros, arquitectos entre otros especialistas con la búsqueda de mejores soluciones en cuanto al diseño de las infraestructuras peatonales que sirven a la sociedad y que son parte de la movilidad cotidiana de muchos transeúntes. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	VILA ZOROGASTUA, GISELLO FORTUNATO
Grado profesional:	Maestría (<input checked="" type="checkbox"/>) Doctor(<input type="checkbox"/>)
Área de Formación Académica:	ARQUITECTURA URBANÍSTICA
Areas de Experiencia profesional:	URBANISTA - GESTIÓN DE INMOBILIARIA RETAIL
Institución donde labora:	Universidad Nacional de Ingeniería / Universidad César Vallejo
Tiempo de Experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (<input type="checkbox"/>) Más de 5 años (<input checked="" type="checkbox"/>)

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala :

Nombre de la Prueba:	"CUESTIONARIO DE DESPLAZAMIENTO PEATONAL Y VALORACIÓN PAISAJÍSTICA EN EL PUENTE PEATONAL RAFAEL ESCARDÓ, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL, LIMA 2022"
Autora:	Paola Alexandra Canta - Liset Estefany Arones
Procedencia:	Guía de elaboración de trabajos conducentes a grados y títulos.
Administración:	Paola Alexandra Canta - Liset Estefany Arones
Tiempo de Aplicación:	2 semanas
Ámbito de Aplicación:	Distrito de San Miguel, Lima 2022 por el Puente Peatonal Rafael Escardo
Significación:	Se aplica la escala de Likert y se divide en: Totalmente en desacuerdo, desacuerdo, de acuerdo y Totalmente de Acuerdo La variable Desplazamiento Peatonal y la variable Valoración Paisajística cuentan con 8 ítems cada uno, las cuales, aportaran para obtener datos de la realidad actual sobre nuestro objeto de estudio que vendría a ser el Puente Peatonal Escardo.



El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente.

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Dimensiones del instrumento: Distanciamiento Espacial-Temporal, La Velocidad De La Caminata, La Caminabilidad, Escala Panorámica, Recursos Visuales y Escala Cercana o Vivencial.

• **Primera dimensión:** Distanciamiento Espacial-Temporal

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide aspectos en relación al tiempo y el distanciamiento.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Tiempo de desplazamiento	1. Considero que el tiempo invertido de mi traslado se justificaría, si uno de los accesos del puente terminara más cerca al ingreso de la playa.	3	3	3	
Distancia	2. La distancia de 456 metro que recorro en el Puente Peatonal Escardó es excesiva para mí.	3	3	3	

• **Segunda dimensión:** La Velocidad De La Caminata

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide como realiza su recorrido el peatón, para permitir realizar un análisis de la conducta y condiciones que puede emplear una infraestructura.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Velocidad	3 Demoró más de 6 minutos en trasladarme del punto inicial del puente peatonal Escardó hasta el otro extremo caminando.	3	3	3	
Tasa de Flujo o Volumen	4 . Considero que en las tardes el puente peatonal Escardó tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.	3	3	3	
Densidad	5. El volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan diario.	3	3	3	

• **Tercera dimensión:** La Caminabilidad

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide mediante tres aspectos, cómo es el recorrido del peatón en un cierto lugar y las experiencias que obtienen ante ella.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Confort	6 . Considero que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.	3	3	3	
Proximidad	7. Considero que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado.	3	3	3	
Entropía	8. Considero que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente.	3	3	3	

• **Cuarta dimensión:** Escala Panorámica

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide el predominio de los aspectos visuales a través de la percepción.

Indicadores	Item	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción de formas	9. Considero que su forma prominente en "U" del puente peatonal Escardó es inadecuada.	3	3	3	
Percepción de colores	10. Considero que el color monocromo del puente peatonal Escardó va acorde con el paisaje.	3	3	3	

• **Quinta dimensión:** Recursos Visuales

• **Objetivos de la Dimensión:** Miden los componentes sensibles para la visualización de un espacio, debido al impacto en la calidad perceptiva visual del paisaje que generaría si se modifican.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Armonía	11. Afirmó que el diseño del puente es agradable visualmente.	3	3	3	
Calidad Visual	12. Considero que el puente peatonal Escardó se visualiza mejor desde las 8 AM a 5PM, que en los horarios nocturnos.	3	3	3	
Acceso visual	13. Considero que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.	3	3	3	

• **Sexta dimensión:** Escala Cercana o Vivencial

• **Objetivos de la Dimensión:** Mide los aspectos que interactúan directamente con el objeto de estudio.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción táctil	14. Considero que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Escardó refleja el mal criterio de selección de material.	3	3	3	
Percepción olfativa	15. Considero que cuando uso el puente, el olor de las brisa del mar generan que mi paseo sea más agradable.	3	3	3	
Percepción Sonora	16. Considero que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó por las tardes y en las noches me hace sentir inseguro.	3	3	3	



Firma del evaluador

DNI: 08799913

ANEXO 17. Levantamiento del Acta de Observaciones



DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN

LEVANTAMIENTO DE ACTA DE REVISIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

El Jurado encargado de evaluar la Tesis, presentado en la Modalidad de Curso de Desarrollo de Proyecto de Investigación

Presentado por:

ARONES NOLAZCO LISET ESTEFANY / CANTA LEON PAOLA ALEXANDRA

Miembro de Jurado:

Dr. Arq. Isaac Sáenz Mori

Título es:

“Desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente peatonal Rafael escardó, en el distrito de san miguel, lima 2022”.

Se recomienda levantar las siguientes:

LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES:

1. Tras la indagación de investigaciones con enfoque mixto como referencia de procesamiento de hipótesis se pudo modificar en la (pág.13-14) las hipótesis de la presente investigación.
2. Se corrigieron las matrices de la investigación agregando la matriz de categorización a la variable de Valoración Paisajística (anexo 3).
3. Se encuentra un total de 54 bibliografía (pág. 78)
4. Se incorporó dos bibliografía en inglés en los antecedentes y en la discusión(pág.26-15)
5. En cuanto a los especialistas en este trabajo, participan en los resultados como participantes que miran el fenómeno por un lado más técnico.
6. Los autores de la discusión 1, Bedoya y Delgado no se encuentran en la redacción de discusión. La discusión posee dos nuevas referencias en inglés el cual guardan relación con las categorías además de añadir una referencia de la página Eure.
7. Se implementaron las recomendaciones metodológicas y académicas según lo indicado en la observación del jurado (pág. 76-77)

Facultad: Ingeniería y Arquitectura

Escuela: Arquitectura

Lima, 07 de julio de 2023

ANEXO 17. Levantamiento del Acta de Observaciones



DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN

LEVANTAMIENTO DE ACTA DE REVISIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

El Jurado encargado de evaluar la Tesis, presentado en la Modalidad de Curso de Desarrollo de Proyecto de Investigación

Presentado por:

ARONES NOLAZCO LISET ESTEFANY / CANTA LEON PAOLA ALEXANDRA

Miembro de Jurado:

Mg. Arq. Elena del Carmen Delgado Marull

Título es:

“Desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente peatonal Rafael escardó, en el distrito de san miguel, lima 2022”.

Se recomienda levantar las siguientes:

LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES:

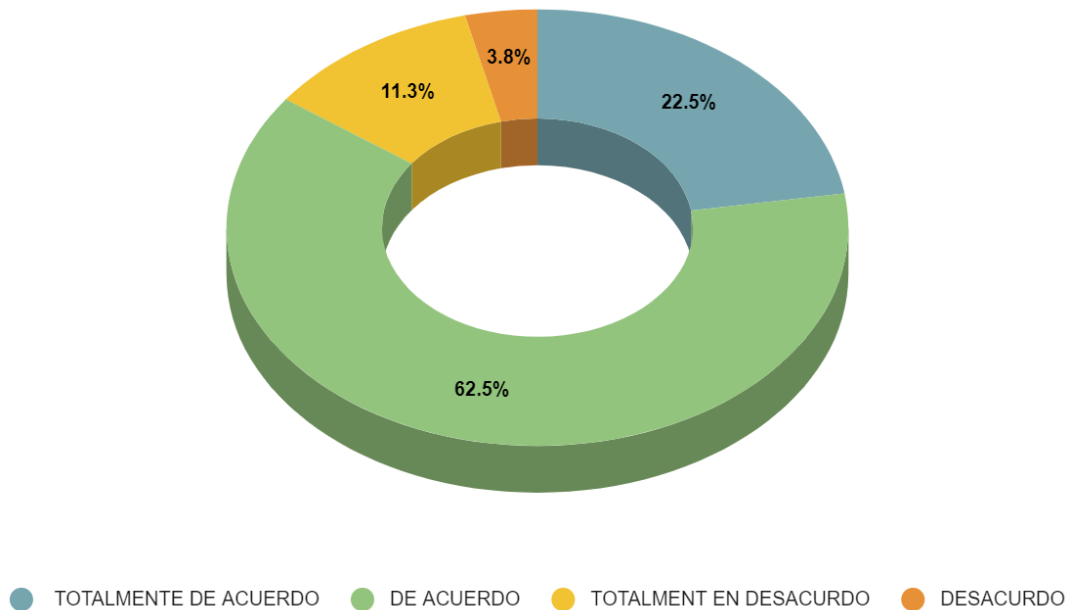
1. En la hoja del resumen se cambió la palabra resaltada “mal criterio” debido a que en las observaciones dadas por el jurado es una palabra muy fuerte, por lo cual se optó por cambiarlo por otro término (pág.9).
2. Se incluyó en el término “inadecuado” según la corrección del documento observado. (pág.10).
3. Igualmente en el cuarto párrafo se agregó la oración siguiente “ que invite a transitar a visitantes y vecinos”, esto debido que en las observaciones se menciona esta oración para poder resaltar remarcar también a los visitantes y vecinos que cruzan el puente (pág.11).
4. En el primer y tercer antecedente se corrigió la redacción, según las observaciones dadas (pág. 15) y (pág.16).
5. Se recalcó el porqué se sigue utilizando el plan maestro metropolitano (pág.19).

Facultad: Ingeniería y Arquitectura

Escuela: Arquitectura

Lima, 07 de julio de 2023

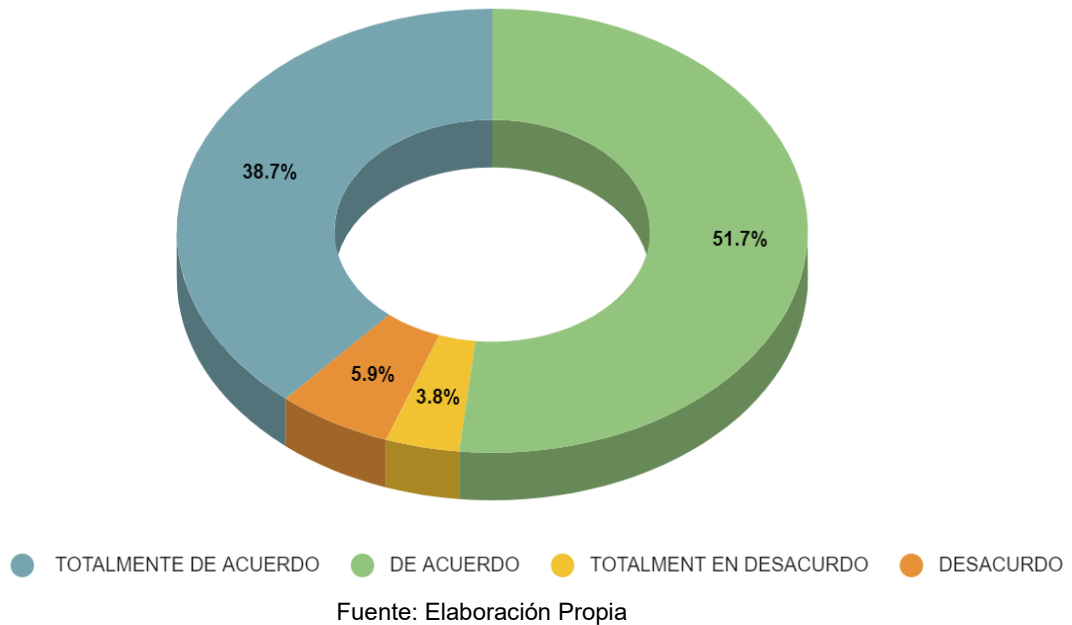
Figura 1: Considero que el tiempo invertido de mi traslado se justificaría, si uno de los accesos del puente terminará más cerca al ingreso de la playa.



Fuente: Elaboración Propia

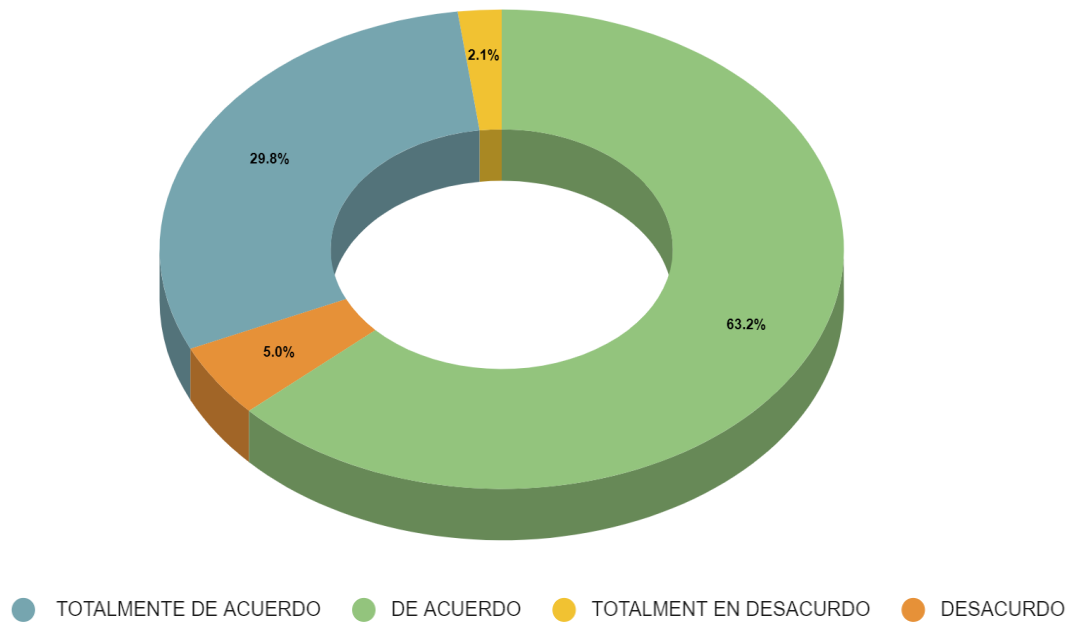
Se observa que el 62.5% están de acuerdo que el tiempo de su traslado se justifica, si uno de los accesos del puente terminará más cerca al ingreso de la playa, mientras que el 22.5% se encuentra totalmente de acuerdo que el tiempo de su traslado se justifica, si uno de los accesos del puente terminará más cerca al ingreso de la playa, sin embargo el 11.3% están en totalmente en desacuerdo que el tiempo de su traslado se justifica, si uno de los accesos del puente terminará más cerca al ingreso de la playa y el 3.8% se encuentra en desacuerdo que el tiempo de su traslado se justifica, si uno de los accesos del puente terminará más cerca al ingreso de la playa.

Figura 2: La distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Rafael Escardó es excesiva para mí.



Se observa que el 51.7% están de acuerdo que la distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Rafael Escardó es excesiva para mí, mientras que el 38.7% se encuentra totalmente de acuerdo que la distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Rafael Escardó es excesiva para mí, sin embargo el 5.9% están en totalmente en desacuerdo que la distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Rafael Escardó es excesiva para mí y el 3.8% se encuentra en desacuerdo que la distancia de 458 metros que recorro en el Puente Peatonal Rafael Escardó es excesiva para mí.

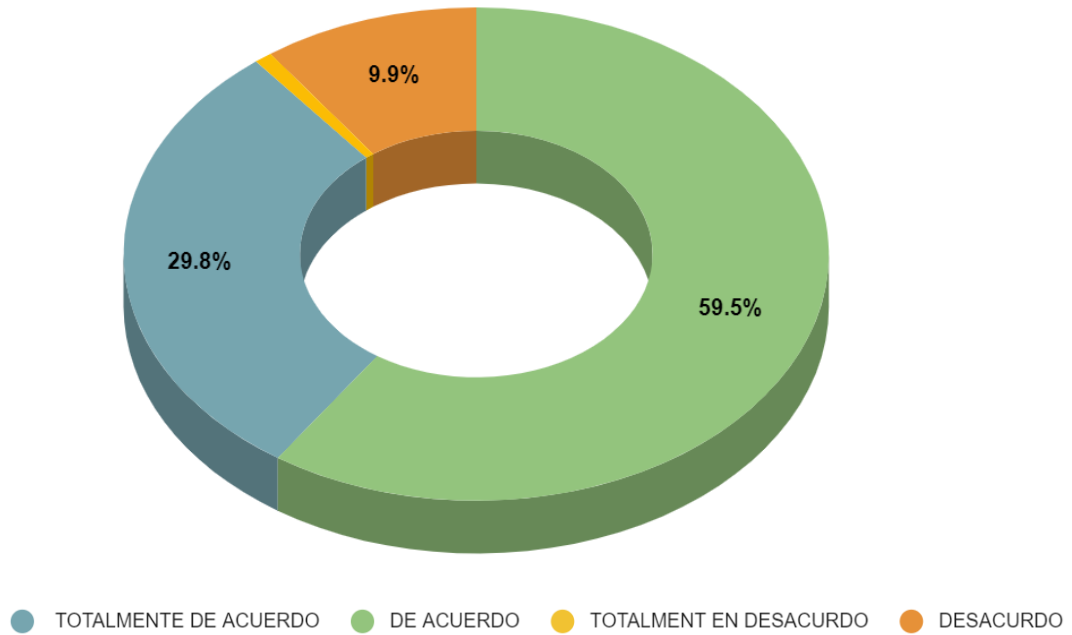
Figura 3: Demoró más de 6 minutos en trasladarme del punto inicial del puente peatonal Rafael Escardó hasta el otro extremo caminando.



Fuente: Elaboración Propia

Se observa que el 63.2% están de acuerdo que se demora más de 6 minutos en trasladarse del punto inicial del puente peatonal Rafael Escardó hasta el otro extremo caminando, mientras que el 29.8% se encuentra totalmente de acuerdo que se demora más de 6 minutos en trasladarse del punto inicial del puente peatonal Rafael Escardó hasta el otro extremo caminando, sin embargo el 5% están en totalmente en desacuerdo que se demora más de 6 minutos en trasladarse del punto inicial del puente peatonal Rafael Escardó hasta el otro extremo caminando y el 2.1% se encuentra en desacuerdo que demore más de 6 minutos en trasladarse del punto inicial del puente peatonal Rafael Escardó hasta el otro extremo caminando.

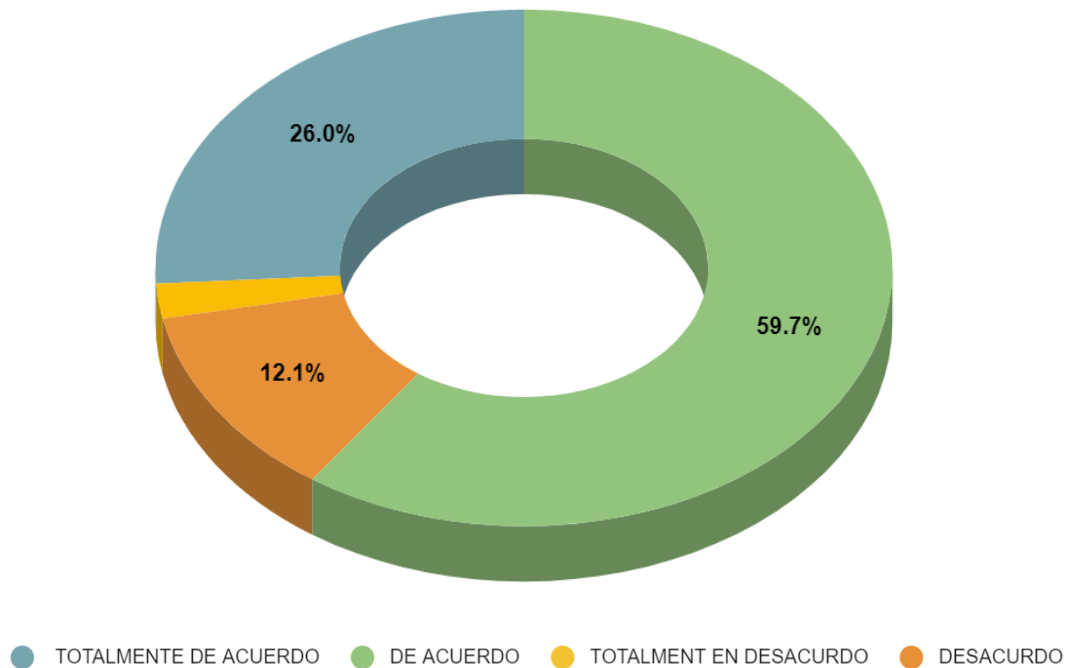
Figura 4: Considero que en las tardes el puente peatonal Rafael Escardó tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.



Fuente: Elaboración Propia

Se observa que el 59.5% están de acuerdo que en las tardes el puente peatonal Rafael Escardo tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente, mientras que el 29.8% se encuentra totalmente de acuerdo que en las tardes el puente peatonal Rafael Escardo tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente, sin embargo el 9.9% están en totalmente en desacuerdo que en las tardes el puente peatonal Rafael Escardo tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente y el 0.8% se encuentra en desacuerdo que en las tardes el puente peatonal Rafael Escardo tiene una menor cantidad de peatones y ciclistas para poder transitar libremente.

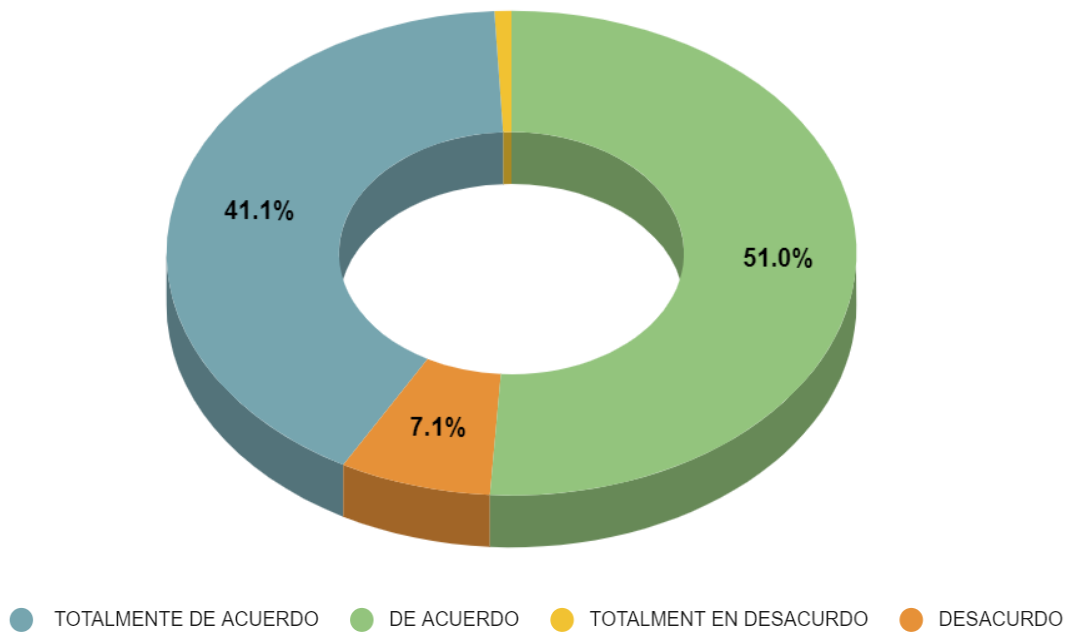
Figura 5: El volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario.



Fuente: Elaboración Propia

Se observa que el 59.7% están de acuerdo que el volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario, mientras que el 26% se encuentra totalmente de acuerdo que el volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario, sin embargo el 12.1% están en totalmente en desacuerdo que el volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario y el 2.2% se encuentra en desacuerdo que el volumen del puente es extremadamente exagerado como para soportar la cantidad de peatones que transitan a diario.

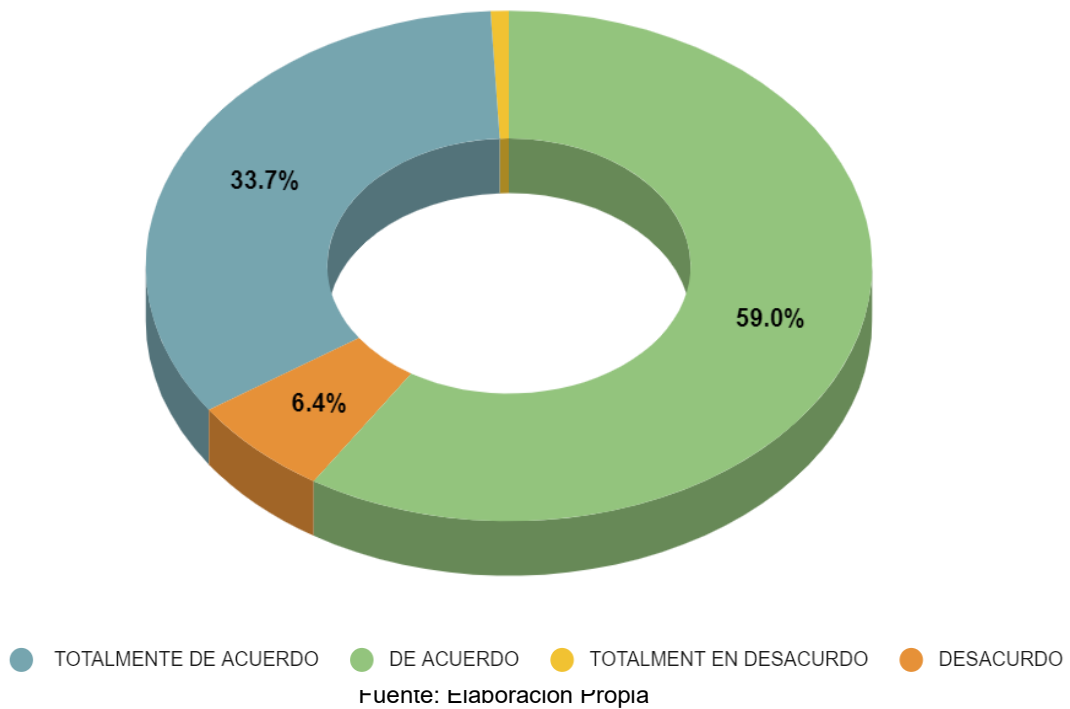
Figura 6: Considero que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.



Fuente: Elaboración Propia

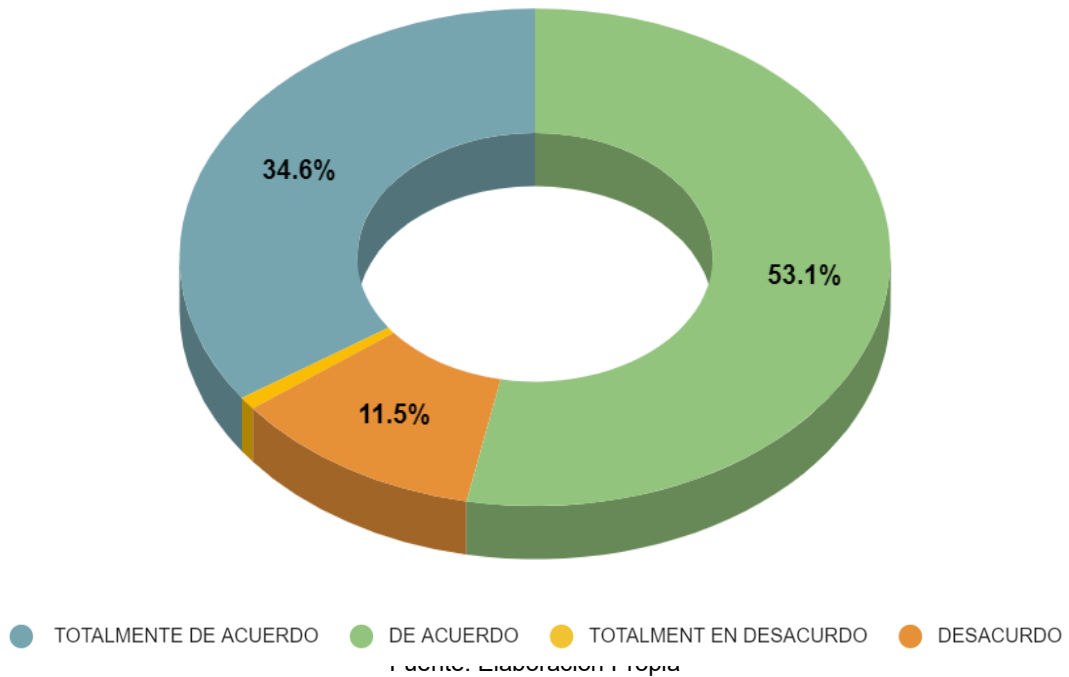
Se observa que el 51% están de acuerdo que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar, mientras que el 41.1% se encuentra totalmente de acuerdo que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar, sin embargo el 7.1% están en desacuerdo que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar y el 0.8% se encuentra totalmente en desacuerdo que existe una falta de comodidad en el puente debido a la inexistente protección solar.

Figura 7: Considero que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado.



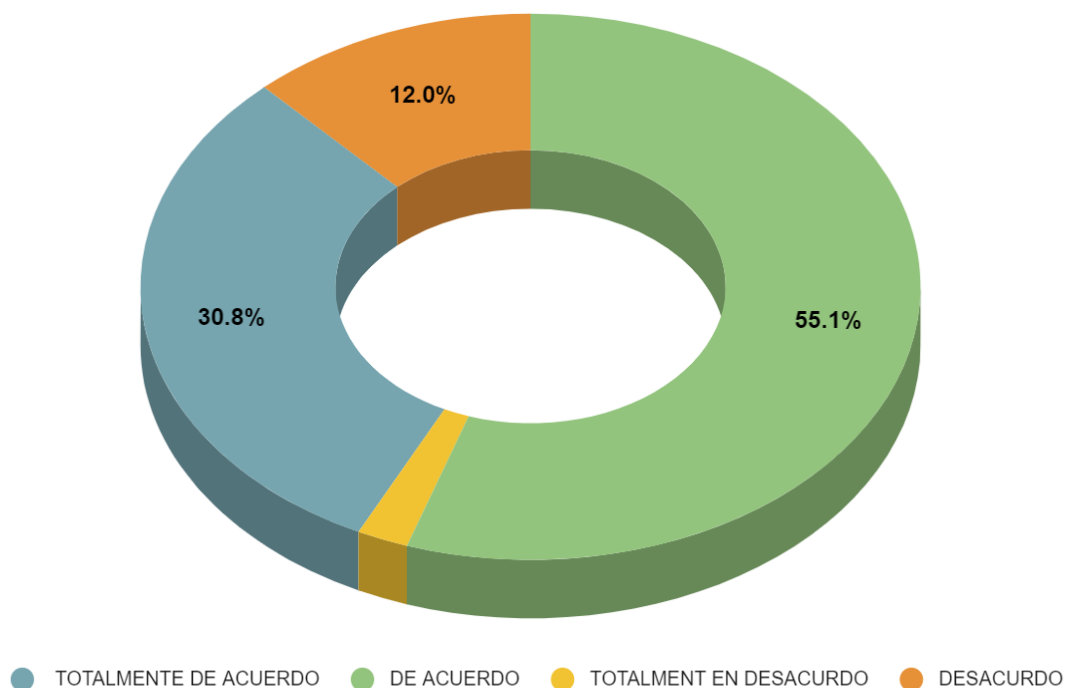
Se observa que el 59% están de acuerdo que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado, mientras que el 33.7% se encuentra totalmente de acuerdo que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado, sin embargo el 6.4% están en desacuerdo que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado y el 0.8% se encuentra totalmente en desacuerdo que la accesibilidad del puente podría mejorar si tuviera conexión con la parte superior del acantilado.

Figura 8: Considero que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente.



Se observa que el 53.1% están de acuerdo que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente, mientras que el 34.6% se encuentra totalmente de acuerdo que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente, sin embargo el 11.5% están en desacuerdo que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente y el 0.8% se encuentra totalmente en desacuerdo que el espacio compartido entre peatones y ciclistas dentro del puente causa algún tipo de accidente.

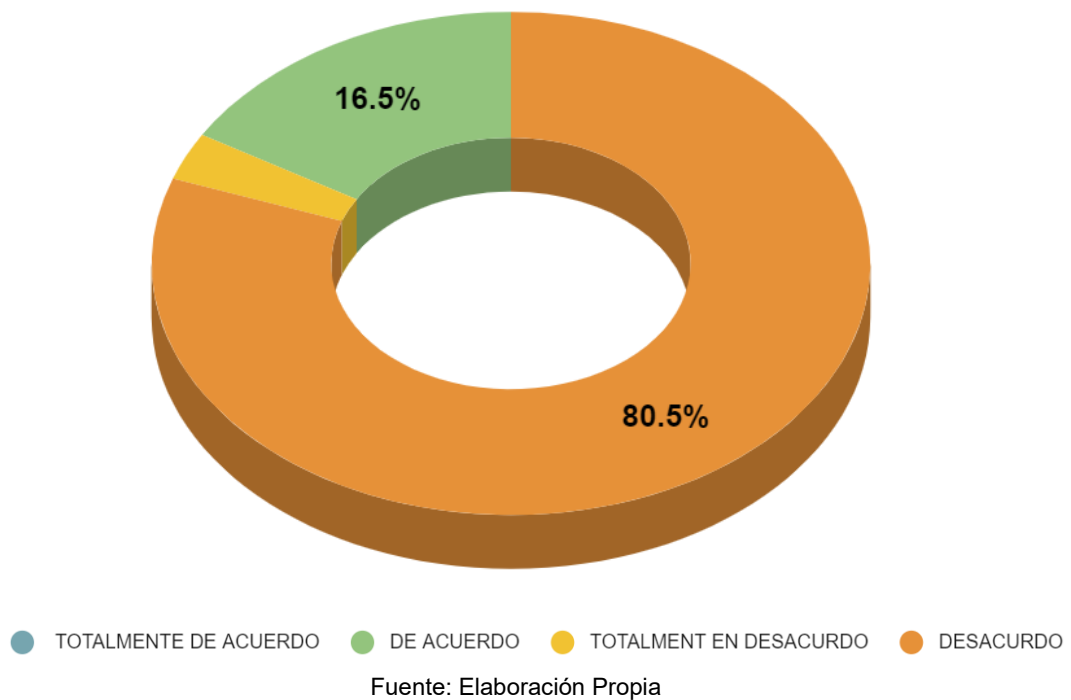
Figura 9: Considero que su forma prominente en "U" del puente peatonal Rafael Escardó es inadecuada.



Fuente: Elaboración Propia

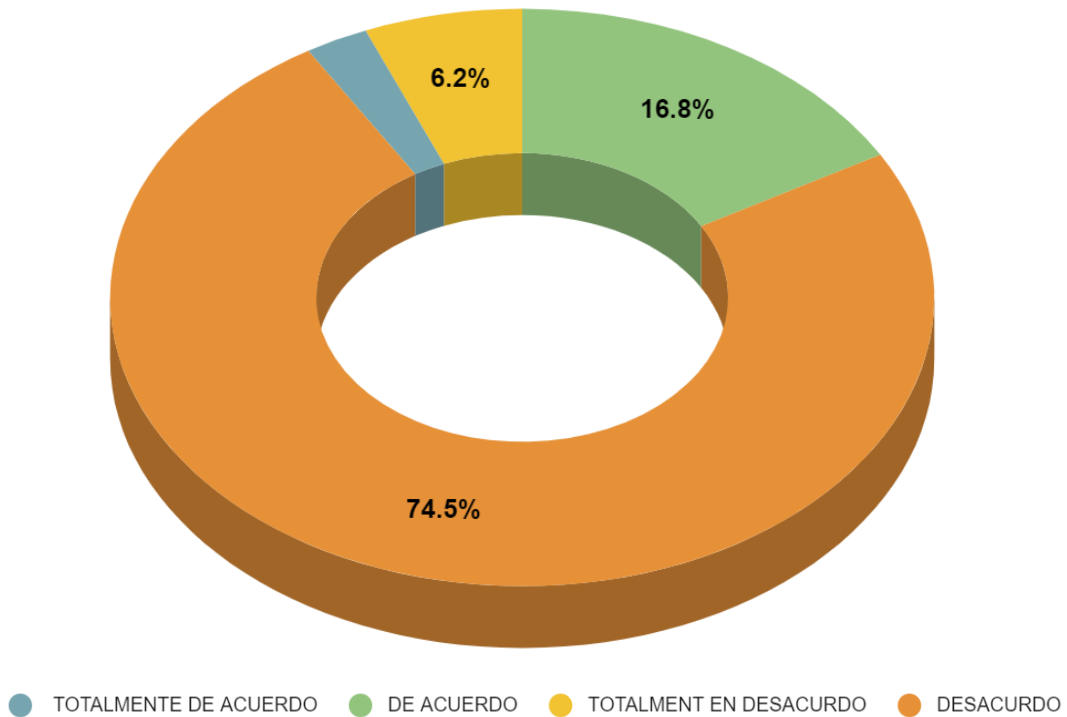
Se observa que el 55.1% están de acuerdo que su forma en "U" del puente peatonal Rafael Escardó es inadecuada, mientras que el 30.8% se encuentra totalmente de acuerdo que su forma en "U" del puente peatonal Rafael Escardó es inadecuada, sin embargo el 12% están en desacuerdo que su forma en "U" del puente peatonal Rafael Escardó es inadecuada y el 2.1% se encuentra totalmente en desacuerdo que su forma en "U" del puente peatonal Rafael Escardó es inadecuada.

Figura 10: Considero que el color monocromo del puente peatonal Rafael Escardó va acorde con el paisaje.



Se observa que el 80.5% están en desacuerdo que el color monocromo del puente peatonal Rafael Escardó va acorde con el paisaje, mientras que el 16.5% se encuentra de acuerdo que el color monocromo del puente peatonal Rafael Escardó va acorde con el paisaje y el 3% se encuentra totalmente en desacuerdo que el color monocromo del puente peatonal Rafael Escardó va acorde con el paisaje.

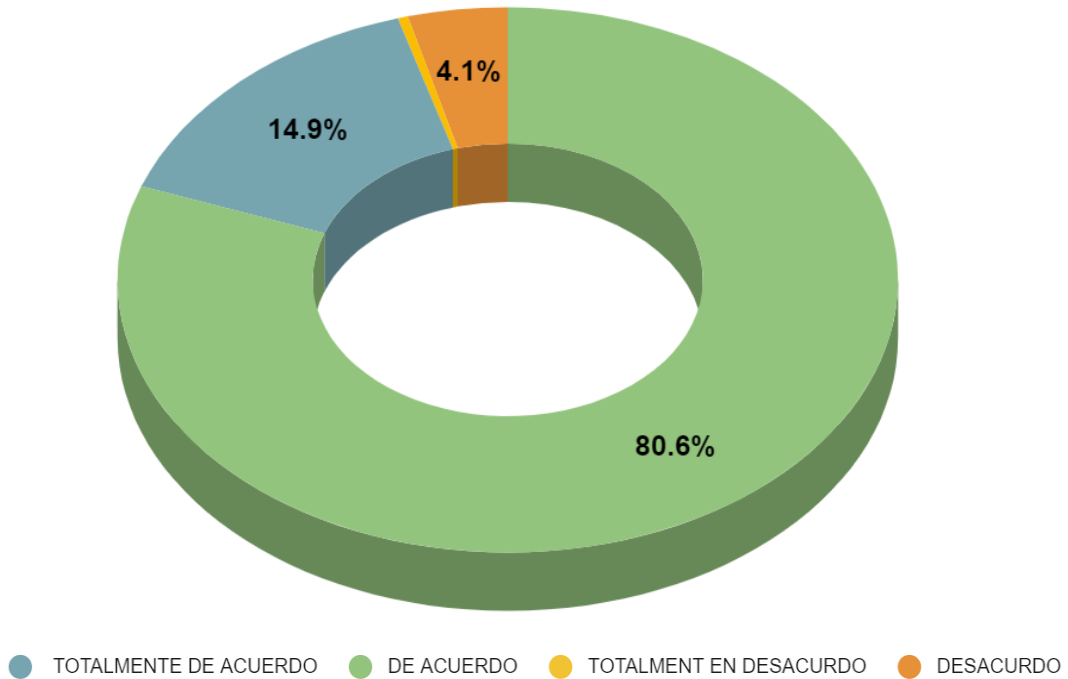
Figura 11: Afirmó que el diseño del puente es agradable visualmente.



Fuente: Elaboración Propia

Se observa que el 74.5% están en desacuerdo que el diseño del puente es agradable visualmente, mientras que el 16.8% se encuentra de acuerdo que el diseño del puente es agradable visualmente, sin embargo el 6.2% están totalmente en desacuerdo que el diseño del puente es agradable visualmente y el 2.5% se encuentra totalmente de acuerdo que el diseño del puente es agradable visualmente.

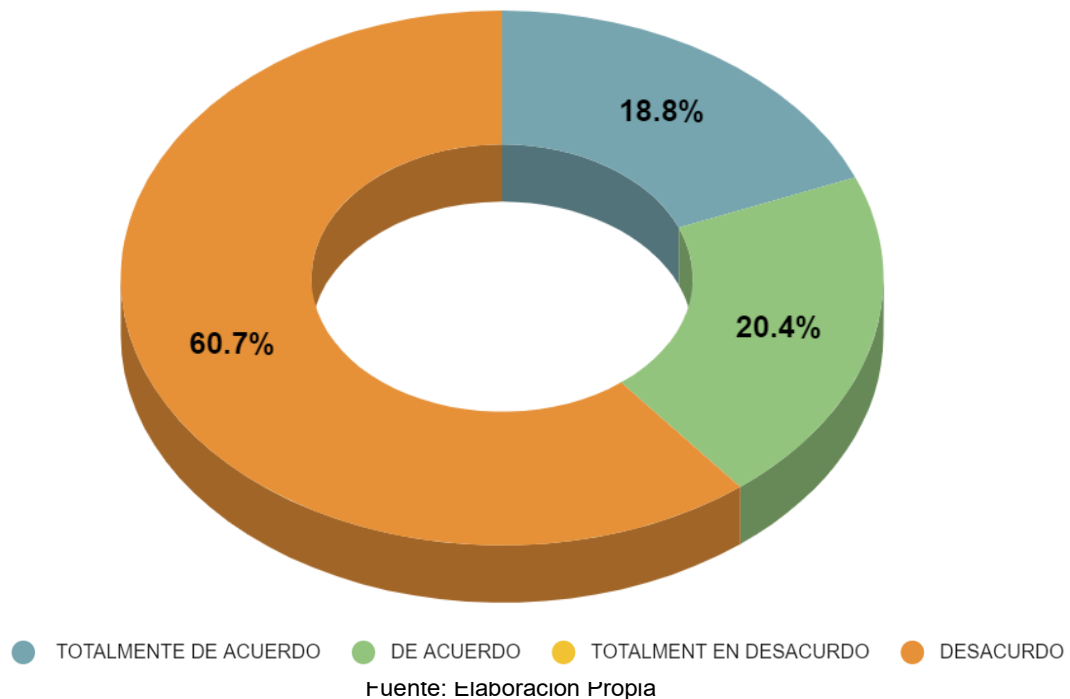
Figura 12: Considero que el puente peatonal Rafael Escardó se visualiza mejor desde las 8 AM a 5PM, que en los horarios nocturnos.



Fuente: Elaboración Propia

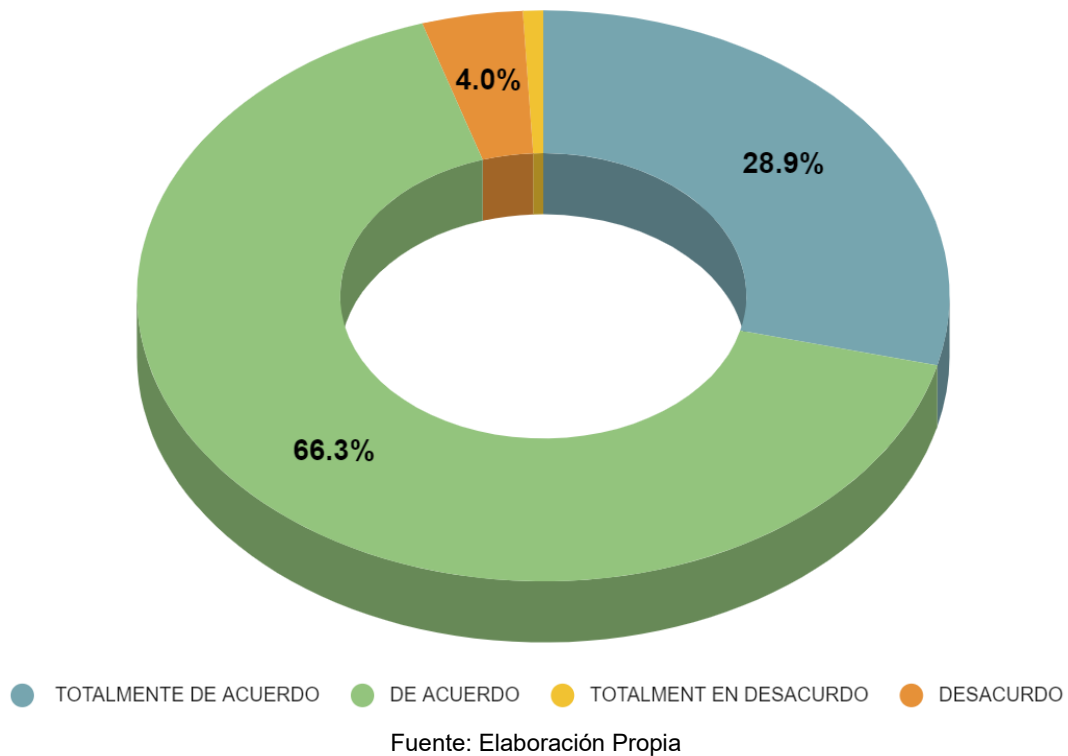
Se observa que el 80.6% están de acuerdo que el puente Rafael Escardó se visualiza mejor desde las 8AM a 5PM, que en los horarios nocturnos, mientras que el 14.9% se encuentra totalmente de acuerdo que el puente Escardó se visualiza mejor desde las 8AM a 5PM, que en los horarios nocturnos, sin embargo el 4.1% están en desacuerdo que el puente Rafael Escardó se visualiza mejor desde las 8AM a 5PM, que en los horarios nocturnos y el 0.4% se encuentra totalmente en desacuerdo que el puente Escardó se visualiza mejor desde las 8AM a 5PM, que en los horarios nocturnos.

Figura 13: Considero que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.



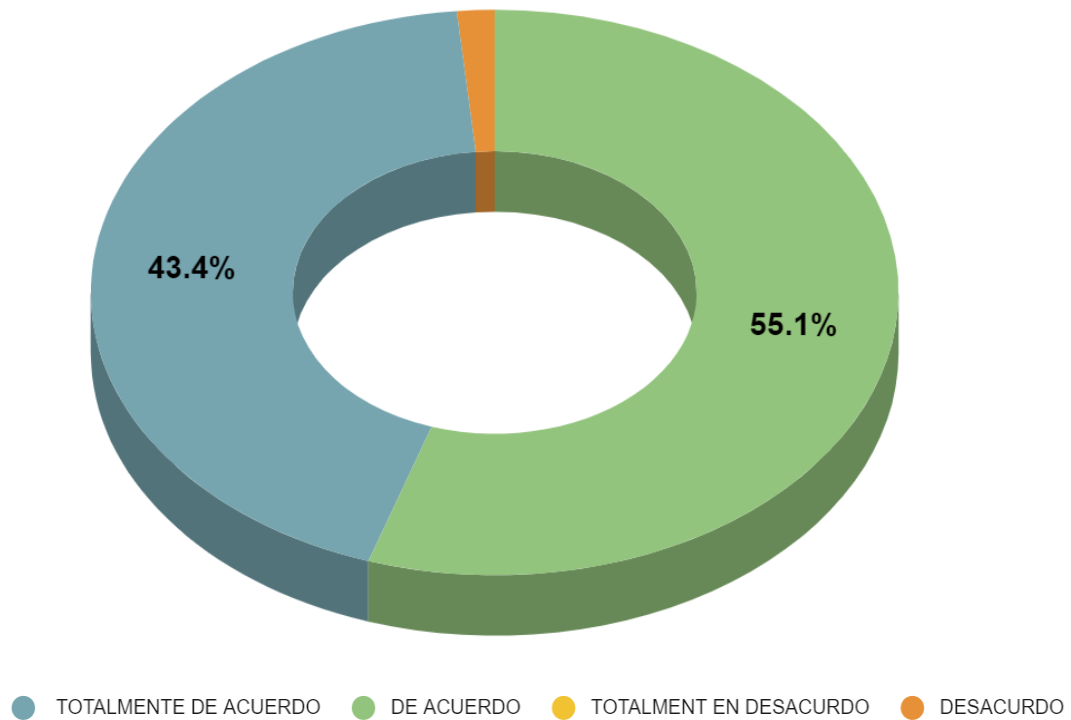
Se observa que el 60.7% están en desacuerdo que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar, mientras que el 20.4% se encuentra de acuerdo que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar y el 18.8% se encuentra totalmente de acuerdo que el puente peatonal me permite tener un mejor alcance visual de la parte superior del acantilado y del mar.

Figura 14: Considero que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Rafael Escardó refleja el mal criterio de selección de material.



Se observa que el 66.3% están de acuerdo que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Rafael Escardó refleja el mal criterio de selección de material, mientras que el 28.9% se encuentra totalmente de acuerdo que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Rafael Escardó refleja el mal criterio de selección de material, sin embargo el 4% están en desacuerdo que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Escardó refleja el mal criterio de selección de material y el 0.8% se encuentra totalmente en desacuerdo que al percibir la oxidación de las barandas del puente Peatonal Rafael Escardó refleja el mal criterio de selección de material.

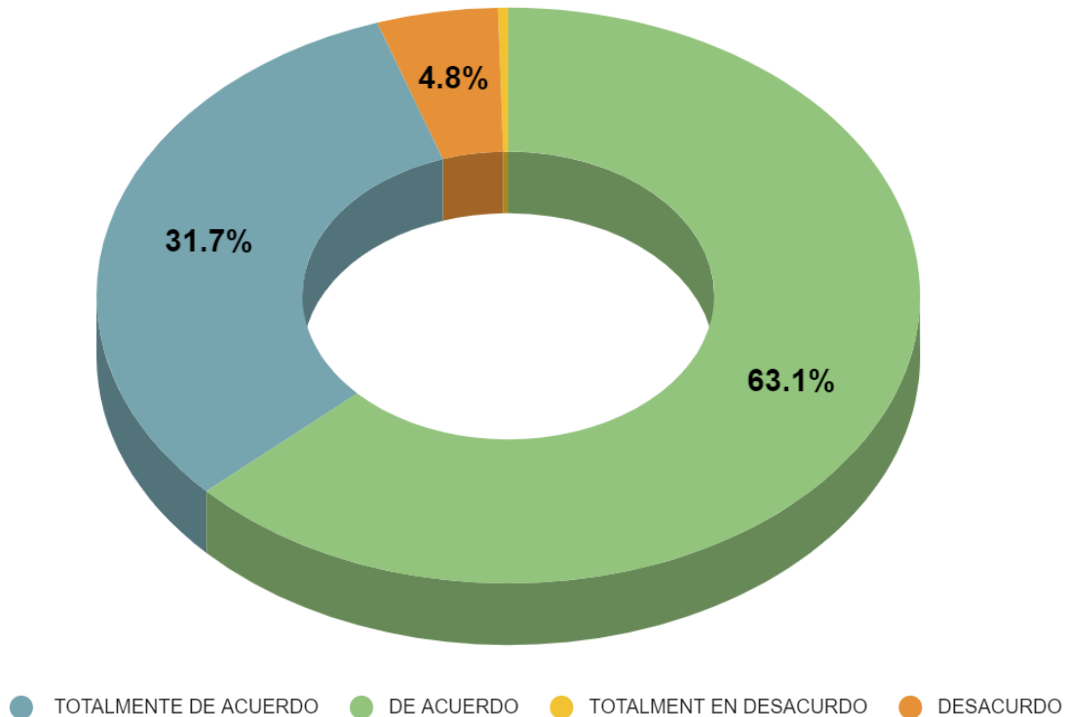
Figura 15: Considero que cuando uso el puente, el olor de la brisa del mar genera que mi paseo sea más agradable.



Fuente: Elaboración Propia

Se observa que el 55.1% están de acuerdo que cuando uso el puente, el olor de la brisa del mar genera que mi paseo sea más agradable, mientras que el 43.4% se encuentra totalmente de acuerdo que cuando uso el puente, el olor de la brisa del mar genera que mi paseo sea más agradable y el 1.5% se encuentra en desacuerdo que cuando uso el puente, el olor de la brisa del mar genera que mi paseo sea más agradable.

Figura 16: Considero que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro.



Fuente: Elaboración Propia

Se observa que el 63.1% están de acuerdo que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro, mientras que el 31.7% se encuentra totalmente de acuerdo que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Rafael Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro, sin embargo el 4.8% están en desacuerdo que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro y el 0.4% se encuentra totalmente en desacuerdo que el poco ruido que se presenta en el puente peatonal Rafael Escardó a partir de las 6PM hasta la noche, me hace sentir inseguro.

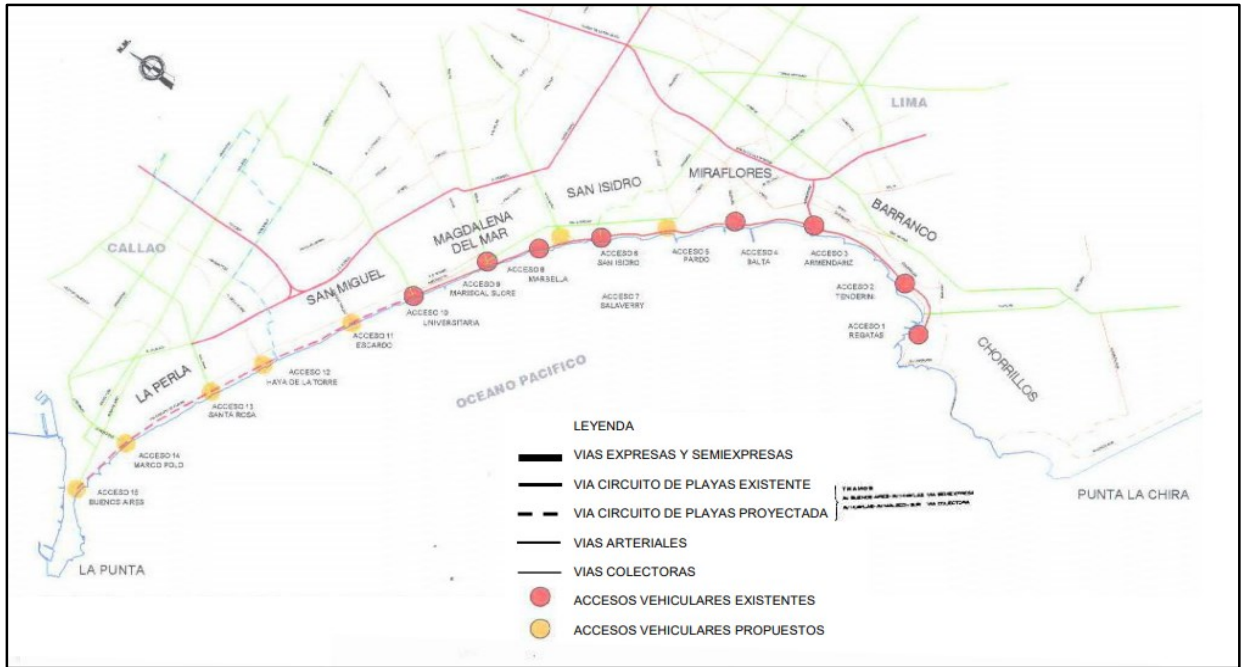


Figura 17: Identificación de ingresos y salidas en la costa verde



Figura 18: Concepción urbanística en el Sector de San Miguel



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, SUAREZ ROBLES GUSTAVO FRANCISCO, 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: "Desplazamiento peatonal y valoración paisajística en el puente peatonal Rafael Escardó, en el Distrito de San Miguel, Lima 2022

", cuyos autores son CANTA LEON PAOLA ALEXANDRA, ARONES NOLAZCO LISET ESTEFANY, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 4.00%, 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, 12 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
SUAREZ ROBLES GUSTAVO FRANCISCO DNI: 09760134 ORCID: 0000-0002-1686-1740	Firmado electrónicamente por: GFSUAREZR el 14- 07-2023 20:47:43

Código documento Trilce: TRI - 0587065