



Universidad César Vallejo

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la
implementación del Metropolitano y la imaginabilidad de sus
habitantes, Barranco, 2023**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORES:

Espinoza Tello, Anderson José (orcid.org/ 0000-0002-2175-611X)

Paucar Rivera, Jean Carlos Junior (orcid.org/ 0000-0001-8836-3532)

ASESORA:

Arq. Quispe Torre, Dalith Lizeth (orcid.org/0000-0002-4438-8516)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA – PERÚ

2023

DEDICATORIA

Se lo dedicamos a nuestras familias por ser el pilar y fortaleza en nuestra formación profesional, además de siempre alentarnos a cumplir nuestros sueños y a nunca rendirnos a culminar esta etapa de nuestra formación profesional.

AGRADECIMIENTO

Primeramente, agradecer a Dios por haber conspirado para mantenernos firmes y no decaer durante este gran esfuerzo que comprendió nuestra carrera. A la universidad César Vallejo por brindarnos los elementos necesarios para realizar esta investigación. A la docente Dalith Lizbeth Quispe Torres por las asesorías que nos ha brindado con el término de esta investigación.

DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL ASESOR



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, QUISPE TORRE DALITH LIZETH, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyos autores son ESPINOZA TELLO ANDERSON JOSE, PAUCAR RIVERA JEAN CARLOS JUNIOR, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 12.00%, 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, 21 de Diciembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
QUISPE TORRE DALITH LIZETH DNI: 46844567 ORCID: 0000-0002-4438-8516	Firmado electrónicamente por: DQUISPETO1 el 21- 12-2023 23:15:32

Código documento Trilce: TRI - 0705477

DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DE LOS AUTORES



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Originalidad de los Autores

Nosotros, ESPINOZA TELLO ANDERSON JOSE, PAUCAR RIVERA JEAN CARLOS JUNIOR estudiantes de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaramos bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", es de nuestra autoría, por lo tanto, declaramos que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. Hemos mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
ESPINOZA TELLO ANDERSON JOSE DNI: 72710476 ORCID: 0000-0002-2175-611X	Firmado electrónicamente por: AESPINOZATE el 21- 11-2023 12:39:11
PAUCAR RIVERA JEAN CARLOS JUNIOR DNI: 70283002 ORCID: 0000-0001-8836-3532	Firmado electrónicamente por: CJPAUCARP el 18-12- 2023 12:16:31

Código documento Trilce: INV - 1573874

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA.....	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL ASESOR.....	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DE LOS AUTORES.....	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT.....	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA	13
3.1. Tipo y diseño de investigación	13
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	13
3.3. Escenario de estudio.....	18
3.4. Participantes	20
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	23
3.6. Procedimiento	24
3.7. Rigor científico.....	28
3.8. Método de análisis de información.....	29
3.9. Aspectos éticos	32
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	34
V. CONCLUSIÓN.....	52
VI. RECOMENDACIÓN	55
REFERENCIAS.....	58
ANEXOS	1

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Categorías de estudio	14
Tabla 2.	Categorías de la categoría de estudio “paisaje urbano”	14
Tabla 3.	Categorías de la categoría de estudio “imaginabilidad”	15
Tabla 4.	Subcategorías de la categoría “morfología urbana”	15
Tabla 5.	Subcategorías de la categoría “elementos urbanos”	16
Tabla 6.	Subcategorías de la categoría “actividades urbanas”	16
Tabla 7.	Subcategorías de la categoría “imagen mental”	16
Tabla 8.	Subcategorías de la categoría “percepción humana”	17
Tabla 9.	Subcategorías de la categoría “elementos visuales”	17
Tabla 10.	Matriz de categorías de estudio, categorías y subcategorías	18
Tabla 11.	Participantes	21
Tabla 12.	Términos de inclusión y exclusión	22
Tabla 13.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	23
Tabla 14.	Procedimiento de la subcategoría 1	25
Tabla 15.	Procedimiento de la subcategoría 2	26
Tabla 16.	Procedimiento de la subcategoría 3	26
Tabla 17.	Procedimiento de la subcategoría 4	27
Tabla 18.	Procedimiento de la subcategoría 5	27
Tabla 19.	Procedimiento de la subcategoría 6	27
Tabla 20.	Método de análisis de información de la subcategoría 1	29
Tabla 21.	Método de análisis de información de la subcategoría 2	30
Tabla 22.	Método de análisis de información de la subcategoría 3	30
Tabla 23.	Método de análisis de información de la subcategoría 4	31
Tabla 24.	Método de análisis de información de la subcategoría 5	31
Tabla 25.	Método de análisis de información de la subcategoría 6	31

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Ubicación geográfica del distrito de Barranco.....	18
Figura 2.	Mapa de Barranco por sectores.....	19
Figura 3.	Mapa de ampliación del Metropolitano	20
Figura 4.	Flujo vial entre las estaciones Balta y Boulevard Fuente: Elaboración Propia 36	
Figura 5.	Uso de suelo a lo largo de la Av. Francisco Bolognesi, 2023.	36
Figura 6.	Imagen de barrios de los habitantes.....	37
Figura 7.	Figura 02: Paisaje Urbano Observable.....	37
Figura 8.	Flujo de actividades de desplazamiento a lo largo de la Av. Francisco Bolognesi	40
Figura 9.	Flujo del tránsito del transporte privado y nodos de mayor congestión 40	
Figura 10.	Análisis de actividades comerciales debido al metropolitano	41
Figura 11.	Identificación de mobiliario urbano existente en el óvalo Balta	41
Figura 12.	Identificación del mobiliario urbano en la Av. Francisco Bolognesi	42
Figura 13.	Altura de edificación en la Av. Francisco Bolognesi	42
Figura 14.	Identificación de monumentos declarados e Inmueble de valor monumental en la Av. Francisco Bolognesi.....	43
Figura 15.	Altura de edificación en la Av. Francisco Bolognesi	43
Figura 16.	Conservación de los espacios naturales.....	46
Figura 17.	Estado de conservación de los espacios naturales.....	47
Figura 18.	Ruta 5 de la procesión del Señor de los Milagros en Barranco.....	47
Figura 19.	Sectores delimitados “A, B y C” por los habitantes barranquinos entrevistados	48
Figura 20.	Identificación del mobiliario segregador de la vía del metropolitano en la Av. Francisco Bolognesi	48
Figura 21.	Sección vial de la Av. Francisco Bolognesi	49
Figura 22.	Análisis de iluminación de la vía pública de ambos lados de la Av. Francisco Bolognesi	49
Figura 23.	Diferencia de flujo peatonal en ambos lados de la Av. Francisco Bolognesi	50

RESUMEN

Este estudio analiza la modificación del paisaje urbano de la avenida Francisco Bolognesi tras la implementación del sistema de transporte BRT conocido como “Metropolitano” que es un proyecto que forma parte de la planificación vial de Lima y desarrollo urbano de escala metropolitana. La investigación presenta las características del nuevo paisaje urbano después del desarrollo del proyecto de transporte masivo analizando el paisaje urbano mediante sus elementos físicos y a las personas como elemento vivo por medio de la percepción que tienen los habitantes sobre su entorno urbano. El estudio tiene como objetivo identificar las características del paisaje urbano en la avenida Francisco Bolognesi después de la implementación del Metropolitano, considerando la morfología urbana, los elementos urbanos y la percepción de los habitantes basados en el concepto de imaginabilidad. Se resalta la importancia de la investigación en urbanismo sostenible y se busca llenar vacíos de información en este campo. La metodología de investigación será cualitativa y se basará en datos bibliográficos, fuentes virtuales, entrevistas a especialistas y entrevistas a los pobladores locales del área de estudio en donde los resultados enfatizan en el estudio del fenómeno en relación al Metropolitano y al nuevo paisaje urbano, concluyendo que es necesario la consideración de la escala humana en la etapa de diseño urbano en los proyectos viales priorizando el diseño urbano en la funcionalidad, diseño vial y el impacto en la percepción de los peatones, de manera que pueda lograr una mejor integración urbana entre el proyecto y el entorno existente mejorando así la cohesión social. De esta manera se contribuye al conocimiento en urbanismo, planificación vial, movilidad urbana y desarrollo urbano, con aplicaciones potenciales en ciudades similares, promoviendo un enfoque en el bienestar de los peatones y la población local.

Palabras clave: BRT, Paisaje urbano, Imaginabilidad, Diseño Urbano, Transporte Urbano.

ABSTRACT

This study focuses on the modification of the urban landscape of Francisco Bolognesi Avenue after the implementation of the BRT transportation system known as “Metropolitano”, which is a project that is part of Lima's road planning and metropolitan-scale urban development. The research presents the characteristics of the new urban landscape after the development of the mass transportation project, analyzing the urban landscape through its physical elements and people as a living element, specifically the perception that inhabitants have about their urban environment. The study aims to identify the characteristics of the urban landscape on Francisco Bolognesi Avenue after the implementation of the Metropolitan, considering the urban morphology, urban elements and the perception of the inhabitants based on the concept of imaginability. The importance of research in sustainable urban planning is highlighted and an attempt is made to fill information gaps in this field. The research methodology will be qualitative and will be based on bibliographic data, virtual sources, interviews with specialists and interviews with local residents of the study area where the results emphasize the study of the phenomenon in relation to the Metropolitan and the new urban landscape, allowing conclude that it is necessary to consider the human scale in the urban design stage in road projects, prioritizing urban design in functionality, road impact and the impact on pedestrian perception, so that better urban integration can be achieved between the project and the existing environment thus improving social cohesion. In this way, knowledge in urban planning, road planning, urban mobility and urban development is contributed, with potential applications in similar cities, promoting a focus on the well-being of pedestrians and the local population.

Keywords: BRT, Urban landscape, Imaginability, Urban Design, Urban Transportation.

I. INTRODUCCIÓN

El desplazamiento de las personas dentro y fuera de la ciudad para la realización de distintas actividades han sido fundamental para el desarrollo social a través de la historia, como lo fue durante el periodo del imperio romano donde sus sistemas de tránsito y desplazamiento ayudaron en el cambio, mejora y legado para las demás ciudades antiguas (1 págs. 3-4), sin embargo existe un quiebre en la historia del diseño urbano con la llegada del automóvil que supuso cambios en la estructura y percepción de la ciudad debido a la transformación del espacio público adecuándose a estas nuevas formas de movilidad (2 pág. 3). En la actualidad la planificación vial y la expansión territorial son temas muy ligados al momento de realizar planes urbanos, sin embargo, esta planificación al ser desarrollada a gran escala se diseñan muchas veces sin tener en consideración las consecuencias que generan en el paisaje urbano de las ciudades que son observadas únicamente a escala de peatón, es decir, los proyectos viales construidos para el beneficio de la población genera modificaciones en las distintas actividades urbanas, el espacio público y sus elementos urbanos que forman parte del paisaje urbano de la ciudad y su identidad urbana que es fortalecida por la cultura social (3 pág. 3). Asimismo, las infraestructuras viales también pueden provocar cambios sociales y cambios en el entorno urbano, como es el caso de los sistemas BRT (Bus Rapid Transit) que son un concepto de sistema de transporte masivo conformado por autobuses que circulan por carriles exclusivos, este sistema se ha ido integrando gradualmente a los sistemas de transporte urbano con el objetivo de potenciar la movilidad urbana y optimizar los tiempos de recorrido (4 págs. 13-16). En Latinoamérica podemos encontrar este sistema de transporte en países que están en proceso o ya cuentan con un sistema de transporte eficiente, en la actualidad presentan investigaciones y estudios con la finalidad de proponer posibles soluciones que contrarresten los efectos del BRT en el paisaje urbano afectando la calidad de vida de los habitantes, esto se evidenció en mayor parte tras la culminación de la pandemia en donde los espacios públicos fueron vitales para el esparcimiento y recreación de la sociedad (5 págs. 3-5).

Este modelo de tránsito masivo dentro de las ciudades se considera como un enfoque rentable para brindar un servicio de transporte de alta calidad a los pobladores (6 págs. 3-5), es por eso que Latinoamérica no es ajena a la

implementación de ese nuevo sistema, debido a esto se están evidenciando consecuencias en la modificación de paisaje urbano a causa de la implementación del BRT por ejemplo la fragmentación territorial, modificación del transporte urbano y la deshumanización de la ciudad que conlleva a una baja calidad de vida algunos de estos casos los podemos encontrar en diferentes ciudades como Colombia (7), Ecuador (8), Argentina (9) o Perú (10).

En el Perú se han realizado diferentes proyectos de desarrollo vial en los últimos tiempos de escala nacional y a nivel provincial, las diferentes ciudades han mantenido el mismo patrón de planificar en favor del automóvil pensando en el desarrollo que puede aportar a la ciudad por medio del transporte. Lima al ser la capital cuenta con un desarrollo urbano más avanzando en cuanto al transporte e infraestructura vial, debido a la integración de sistemas de transporte masivos que permitan conectar la metrópoli mejorando la conectividad con los distritos de la periferia que en su mayoría fueron resultantes del crecimiento desordenado de la ciudad caracterizados por tener un déficit de espacios públicos y áreas verdes, siendo estos necesarios para una adecuada habitabilidad y confort urbano (11 págs. 143-152), a su vez esta situación evita que puedan disfrutar de una adecuada dotación de servicios básicos e infraestructura necesaria para el desarrollo social que beneficien a los habitantes (12 págs. 2-3). La investigación tomará como caso de estudio un sector del distrito de Barranco, en donde se desarrolla actualmente el sistema de transporte masivo del “COSAC-I” mejor conocido como “Metropolitano” (13), proyecto que genera desarrollo urbano, una mejora en la movilidad e influye en el paisaje urbano. El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la avenida Francisco Bolognesi tras la implementación del “Metropolitano” en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad. A pesar de la problemática que vive el distrito, no existen muchas investigaciones al respecto, por lo que existen vacíos de información relacionados al tema del paisaje urbano y la percepción de los pobladores con relación a sus

ciudades. Por lo cual, se decidió tomar la línea de investigación “urbanismo sostenible” y la línea de responsabilidad universitaria “Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático”, debido a que la investigación no solo busca indagar y brindar una mejoría en el aspecto urbano sino también que se analizará el aspecto social, cultural y ambiental del lugar, para así de esta manera contribuir en el equilibrio sostenible del área a beneficio de sus habitantes.

El presente proyecto de investigación tendrá como objetivo identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco, buscando identificar de qué manera se presenta la morfología urbana en el paisaje urbano, así mismo también los elementos urbanos que lo conforman y como estos interactúan con el espacio, y por ultimo descifrar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano y la imaginabilidad de la zona. De esta manera se busca resolver los vacíos de investigación y aportar información acerca del tema y zona a estudiar a futuras generaciones. La investigación tendrá un enfoque cualitativo, donde los datos se recolectarán de manera bibliográfica mediante fuentes virtuales o fuentes escritas, mediante entrevistas semiestructuradas y fichas de observación, permitiéndonos analizar la situación actual de la zona de estudio, del mismo modo el estudio será de tipo no experimental y de diseño fenomenológico de corte transversal, contando con un nivel de profundidad descriptivo. Para concluir, los hallazgos obtenidos de la investigación tendrán un gran valor de conocimientos para futuras investigaciones en el campo del urbanismo, planificación vial, movilidad urbana y desarrollo urbano, pudiendo ser consideradas en el distrito de Barranco o distritos donde se desarrollen el proyecto del BRT, además, los datos podrán ayudar a definir nuevas estrategias de planificación urbana enfocados al beneficio del peatón y la población local.

II.MARCO TEÓRICO

Los antecedentes según Hernández Sampieri, son trabajos e investigaciones previas realizadas por otros autores que revisaremos con la finalidad de poder profundizar en el tema (14 págs. 28-30). Por lo cual, para esta investigación se realizó la revisión de trabajos de investigación que tengan similitud con las categorías de estudio, con la finalidad de poder tener una amplia visión de situaciones similares tanto internacionales como nacionales, de la misma manera de como encuentra los diferentes informes y el sistema de ordenamiento de transporte, como la pirámide de movilidad, proporcionado tanto por la OSM (Organización Mundial de la salud) y el DOT (Department of transportation) (15 págs. 22-56), los cuales plantean diferentes indicativos que ayudan a regular e incorporar de manera óptima, orgánica y beneficiosa las futuras vías de la ciudad y el desplazamiento confortable de las personas.

Primeramente, en ámbito internacional, se menciona el estudio de “Urban landscape: A review of key concepts and main purposes” [Paisaje urbano: una revisión de claves conceptos y propósitos principales] y “Urban Landscape Quality Index – planning tool for evaluating urban landscapes and improving the quality of life” [Índice de Calidad del Paisaje Urbano – herramienta de planificación para evaluar paisajes y mejorar la calidad de vida], donde nos menciona que:

[...] The concept of urban landscape has been widely used in urban design, landscape architecture, urban planning, geography, geology, etc., due to the wide scope of the landscape concept, and especially its extension to the theoretical foundations of different disciplines. and on the other hand, the existence of common research fields in the aforementioned areas, it is necessary to explain and formulate theoretical frameworks of the urban landscape. [[...] *El concepto de paisaje urbano ha sido ampliamente utilizado en diseño urbano, arquitectura del paisaje, planificación urbana, geografía, geología, etc, debido al amplio alcance del concepto del paisaje, y especialmente la extensión del mismo a los fundamentos teóricos de las diferentes disciplinas, y por otro lado, la existencia de campos de investigación comunes en las áreas antes mencionadas, se hace necesario explicar y formular marcos teóricos del paisaje urbano*] (16 págs. 2-3).

Esta consideración del paisaje urbano con la finalidad de aplicarlas a diferentes políticas abarcando áreas urbanas del centro y de la periferia, analizándolo bajo investigaciones científicas, como estudios o teorías previas, además de presentar visiones distintas de como el paisaje urbano y su estudio fueron evolucionando hasta convertirse en una rama tan importante como lo es hoy en día y como esta se relaciona directamente con otras ramas de la arquitectura (16) (17). Esto se complementa con el estudio “London’s Urban Landscape: Another Way of Telling” [El paisaje urbano de Londres: otra forma de contarlo], donde nos menciona:

[...]It is claimed that it is only through ethnographic research that we can understand the reality of contemporary urban experience and the meanings that people give to their lives [...] .This is a return from the abstracted character of most discussions of cities to the things themselves, the people themselves and the materiality of the built environment that the people inhabit [...]. [...] Se afirma que sólo a través de la investigación etnográfica podemos comprender la realidad de la experiencia urbana contemporánea y los significados que las personas dan a sus vidas [...]. Este es un retorno del carácter abstracto de la mayoría de las discusiones sobre las ciudades a las cosas mismas, las personas mismas y la materialidad del entorno construido que habitan las personas.] (18 págs. 26-27)

la importancia de los componentes urbanos y como estos son necesarios para el desarrollo urbano de las ciudades, sin embargo, utiliza la percepción de las personas para analizar de mejor manera el desarrollo de las ciudades y el impacto sobre el paisaje urbano contemporáneo (18).

De igual manera, se comenta el estudio “Preliminary Exploration on Design of Green Landscape of Urban Streets: A Case Study of Guangchang East Road in Xihu District of Nanchang City. Asian Agricultural Research” [Exploración preliminar sobre el diseño del paisaje verde de calles urbanas: un estudio de caso de Guangchang East Road en el distrito Xihu de la ciudad de Nanchang. Investigación agrícola asiática] donde analiza la importancia y priorización del paisaje urbano dentro de una ciudad donde el desarrollo urbano está avanzando cada vez más rápido, dejando atrás a muchos espacios sin un debido cuidado y un planeamiento

optimo en sus calles urbanas. Esto se desarrolla bajo los componentes y los conceptos básicos del paisaje urbano para de esta manera poder impulsar el desarrollo paisajístico de las áreas urbanas, por lo cual Yang nos presenta diferentes recomendaciones de diseño enfocados en la optimización y mejora del paisaje urbano teniendo como lugar de ejemplo la vía "Guangchang East Road" en el distrito de Xihu de la ciudad de Nanchang, donde hay un reconocimiento de problemas que representan un peligro tanto para el usuario como para la calidad visual del lugar. Para este propósito, Yang considero una serie de aspectos como la velocidad del automóvil; la priorización del peatón y sus necesidades; la selección de la vegetación considerando el espacio; el entorno y los colores, donde pudo concluir que la calle es una parte importante de la impresión que la gente tiene de una ciudad y debe contar con el apoyo tanto de los ciudadanos como de la gestión pública del lugar, con el fin de crear realmente un espacio cómodo para los residentes urbanos. (19). A esta investigación se complementa las ideas de Ojeda y Espejal (2014) acerca de su estudio enfocado en la valorización e incorporación del espacio verde en el paisaje urbano y la calidad de vida de las personas. Este estudio se basa principalmente en la conexión y la utilización del espacio verde para el bienestar de las personas y el desplazamiento vehicular por las ciudades (20). A partir de los conceptos estudiados, se menciona el estudio de Muhammad Nadeem, Mihoko Matsuyuki y Shinji Tanaka (2023) donde se enfoca el desarrollo de las ciudades a partir de un fenómeno, el cual sería la implementación de un sistema BRT en la ciudad de Lahore, Pakistan, a partir del objetivo de llenar vacíos científicos relacionados al tema urbanístico, los sistemas "bus rapid transit" y los sistemas DOT y el impacto que tiene en las ciudades. Esta investigación pudo observar las intervenciones que tuvieron lugar para la implementación del BRT y analizó el paisaje urbano modificado en relación a las normas impuestas por el DOT, como foco de estudio, por esto mismo, realizó encuestas de observación y entrevistas con funcionarios de los departamentos para evaluar los criterios DOT antes mencionados, obteniendo datos donde la densidad poblacional y las actividades fueron modificadas mientras que el diseño urbano de la ciudad no obtuvo un gran cambio (21). Este enfoque se enlaza y lo comparte el estudio de Vergel Erick y Rodríguez Daniel (2022), donde analiza los factores que inciden sobre la percepción del impacto en los usuarios y no usuarios del sistema BRT,

teniendo en cuenta las condiciones de su entorno y el desarrollo urbano alrededor del sistema de transporte rápido de las ciudades de Quito, Ecuador, y Bogotá, Colombia. Donde los elementos obtenidos permiten evaluar las políticas públicas de transporte urbano que impactan de forma positiva sobre el desarrollo de las parcelas aledañas al sistema de transporte, además de observar como la percepción de la población varía en relación al cada uno de los sistemas de transporte (22).

De la misma manera, se menciona el estudio de Rosas y Chias (2020), donde el principal objetivo fue analizar la consolidación de un nuevo paradigma de movilidad urbana mundial, el cual es el BRT, tomando como caso de estudio el sistema de transporte rápido de México. De esta manera, se pudo hallar que los sistemas de BRT muy difícilmente podrán ser un eje vertebral de gran importancia en la ciudad y no deben diseñarse de manera estructurada o sin tomar el entorno donde se plantea (23). Esto se complementa con lo hallado por Cabrera (2022) en su estudio acerca de los factores determinantes para el correcto desarrollo de la movilidad vehicular de los sistemas de BRT y el desarrollo urbano de la ciudad, donde analiza estos aspectos tomando en cuenta los diferentes aspectos que influyen en ellos como lo son el transporte público, la movilidad peatonal, el desarrollo urbano, la economía, el espacio público, la actividad social y urbana de las zonas (24).

En el ámbito nacional, no existen muchos estudios relacionados a este tipo de investigaciones, sin embargo se puede mencionar el estudio de Fabbri, Mostestruque y Maqueira (2014) acerca del impacto a partir de la incorporación del sistema del transporte público del Metropolitano en los espacios públicos del distrito de Barranco, en donde se analizó distintos medios digitales referentes a la planeación, el proceso y el funcionamiento de este medio de transporte, de la misma manera, se pudo hallar dos dificultades provocadas a partir de la implementación del metropolitano, la cual es la formación de una barrera en el espacio urbano y la creación de una isla urbana en el distrito, creando una necesidad de reconectar el distrito con sus calles principales, espacios públicos, y espacios de desplazamiento (25). Adicionalmente se añade el artículo denominado "El metropolitano como generador de ciudad" donde se mencionan diferentes casos de análisis del metropolitano en diferentes distritos de la capital del Perú, donde uno de los casos a mencionar es Barranco. En este se halla una dificultad en el sistema de

desplazamiento tanto peatonal como vehicular de la zona, además se compara con la situación de la estación “Mercado de flores”, dando hincapié en un mejoramiento en la planificación de las estaciones para así poder priorizar la integración de estos elementos y el entorno urbano que los rodea (26).

Debido a lo mencionado anteriormente dentro de la diferente bibliografía revisada, presentamos dos teorías paradigmáticas, la primera es planteada por Kevin Lynch a través de su libro “La imagen de la ciudad”, el cual es generado a partir de las experiencias y sensaciones en la persona al observar la ciudad como si se tratara de una obra artística, esto debido a que la ciudad es una construcción arquitectónica con una escala mayor, de tal manera que la teoría se centra en cómo los habitantes perciben y representan mentalmente el entorno urbano sintiéndose identificados y conectados con su paisaje urbano facilitando la orientación, la movilidad y la participación ciudadana. Lynch asegura que la legibilidad y la imaginabilidad del paisaje urbano es decisiva para la elaboración de la identidad y estructura de la ciudad permitiendo el reconocimiento y la organización del entorno urbano, también, identifica cinco elementos clave que al relacionarse entre sí generan una cualidad de imagen mental cambiante, éstos elementos son relevantes en la planificación vial y diseño urbano permitiendo a los planificadores crear ciudades más legibles, coherentes, accesibles, funcionales y atractivas (27). En resumen, esta teoría permite comprender y mejorar la experiencia de los habitantes generando una imagen mental de la ciudad e identificarse con su paisaje urbano permitiendo a los planificadores crear entornos urbanos más funcionales y atractivos al tener en cuenta las necesidades del usuario, esta teoría sigue siendo relevante en la actualidad y continúa influyendo en la planificación vial y el diseño de ciudades. De la misma manera Jan Gehl, en su escrito “ciudades para la gente”, el cual es considerado como modelo ejemplar para fomentar la interacción social y la actividad física. Este se enfoca en la importancia de diseñar y planificar ciudades donde se prioricen las necesidades y el bienestar de las personas que las habitan como la escala humana, la movilidad activa, la participación ciudadana y la sostenibilidad, en lugar de enfocarse únicamente en los vehículos y el tráfico. También resalta el rol fundamental del comportamiento humano con el entorno urbano a través de la observación directa y el análisis de patrones de comportamiento (28 pág. 282). Esta teoría ha influido en la forma en que se aborda

la planificación y el diseño urbano, inspirando la creación de ciudades más humanas y orientadas hacia las personas, debido a que se basa en diseñar y planificar ciudades centradas en las necesidades humanas a través de la observación del comportamiento y el análisis detallado de la interacción humana en el entorno urbano, creando ciudades que sean habitables, inclusivas, seguras y sostenibles.

De esta manera rescatamos conceptos claves para la investigación y presentamos dos teorías generales, la primera es el "paisaje urbano", que viene a ser la sustitución del paisaje natural por los elementos artificiales realizados por la intervención humana divididos en dos partes, la primera con un carácter físico en el aspecto visual y la segunda con un carácter intangible en el aspecto perceptual, estos dos aspectos estando involucrados con los elementos físicos, naturales y humanos. En el paisaje urbano, las estructuras construidas y utilizadas por el hombre, como edificios, espacios públicos, redes urbanas, mobiliario urbano y las personas, desempeñan un papel dominante. Este sistema involucra tres variables clave: el plano, el uso del suelo y las edificaciones. Al combinar estas variables, se generan diversos tipos de paisajes urbanos. Estos resultados se pueden analizar de dos maneras: de manera objetiva, centrada en la morfología urbana y los elementos físicos, y de manera subjetiva, que se enfoca en la percepción y la influencia de los habitantes, quienes a través de sus actividades pueden transformar y dar forma al paisaje urbano. (29 págs. 28-31).

La primera teoría específica para la investigación es la "morfología urbana", la cual se centra en la disposición y diseño de las vías de la ciudad. (30 págs. 2-16). De las teorías sustantivas sobre la morfología urbana, se extrae cuatro subcategorías, las cuales son "topografía", "trazado vial", "espacio público y áreas verdes" y "el uso de suelos".

La segunda teoría específica viene a ser los "elementos urbanos" que son los que incitan y estimulan la participación de los habitantes durante el uso del espacio público. Son elementos disponibles en el entorno urbano que generan la estructura y que definen la ciudad, como son las áreas verdes, las vías, las edificaciones, los equipamientos, el mobiliario urbano, el transporte y los habitantes (31 págs. 59-78). De esta segunda teoría específica rescatamos tres teorías sustantivas, las cuales son "mobiliario urbano", "edificaciones" y "transporte urbano".

La tercera teoría específica rescatada son las “actividades urbanas” que se pueden realizar de manera individual o conjunta generando una transformación del espacio público, los elementos y mobiliarios del paisaje urbano, incentivando a realizar actividades como el desplazamiento, la recreación, la conectividad social, donde se enfocan en la producción de experiencias, de cierta forma influyen también en las actividades comerciales. (32 pág. 32). De esta teoría específica se consideran tres teorías sustantivas adicionales siendo “actividad de desplazamiento”, “actividad de recreación” y “la actividad comercial”.

La segunda teoría general rescatada para la investigación es la teoría de la “imaginabilidad” por Lynch (27) refiriéndose a la cualidad de un elemento físico, de una ciudad o entorno urbano que permite ser imaginada de manera clara por sus habitantes en base a la forma, el color o alguna edificación del entorno urbano con la que los habitantes se identifican. La imaginabilidad es entendida de manera analítica como una identidad, una estructura y un significado, además, es determinada por la imagen mental de cada individuo pudiendo variar con el paso del tiempo debido a las modificaciones del entorno urbano, el resultado de desarrollar la imaginabilidad significa promocionar su identidad y su estructura visual y su análisis se reduce a los efectos que tienen los objetos físicos como los elementos visuales de la imagen y los objetos perceptibles refiriéndose a la percepción de los habitantes del entorno urbano dentro de la dimensión social, cultural, funcional e histórica (33 págs. 47-78).

Respecto a la teoría anteriormente mencionada destacamos las siguientes tres teorías específicas, la primera es la “imagen mental” que es la representación mental que tiene el individuo del mundo físico exterior. Esta imagen urbana es producto del recuerdo de experiencias anteriores que resultan en la elaboración de sensaciones visuales, definida también como una representación imaginaria de la dimensión socio-espacial de una ciudad que quiere decir que los habitantes perciben la espacialidad de la ciudad, en la representación socio-cultural del conjunto de habitantes que permite al usuario establecer un referente simbólico, ya que pueden llegar a cambiar los elementos constitutivos del entorno urbano y una representación socio-ambiental en la forma que los habitantes se vinculan con las áreas verdes. La Imagen urbana es una acumulación de imágenes mentales individuales generando identidad en los elementos urbanos. (29). De la teoría

anterior se resaltó tres teorías sustantivas, cuales son “imagen socioambiental”, “la imagen socioespacial” y “la imagen sociocultural”.

La segunda teoría específica se relaciona con la "percepción urbana" en el proceso cognitivo de recopilar, interpretar y dar sentido a la información sensorial del entorno. Esto contribuye a la formación de una identidad urbana. La percepción no es pasiva, ya que se ve influenciada por factores internos como expectativas, conocimientos previos y emociones, así como factores externos como contexto y cultura. Nuestra percepción influye en cómo nos sentimos en un entorno y cómo percibimos la división o segregación en el espacio urbano, lo que resulta en una representación subjetiva de la realidad y afecta nuestra interacción con el entorno (34 págs. 34-36). A partir de esta teoría se extrae los aspectos de "identidad urbana", "segregación urbana" y "confort urbano”.

La tercera teoría específica es la de “elementos visuales de la imagen”, Lynch argumenta que la imagen de la ciudad se forma a través de la interacción entre los individuos y el entorno urbano, y que esta imagen tiene un impacto significativo en la manera en que las personas experimentan y se relacionan con su entorno urbano, se centra en cómo las personas perciben y expresan mentalmente su entorno urbano. Los principales elementos visuales son las sendas, los bordes, los barrios, los nodos y los mojones, todos estos influyen en la construcción de la imagen de la ciudad y tienen importantes implicaciones para la planificación urbana. (27 págs. 61-98). Continuando con tres teorías sustantivas adicionales, la cuales son “imagen de sendas”, “imagen de nodos” e “imagen de barrios”

Habiendo revisado las teorías de lo general a lo específico con la finalidad de aportar al planteamiento para enfrentar el problema de la investigación consideramos que para analizar este fenómeno que tiene la característica de modificar el paisaje urbano, y que en este caso como resultado de la implementación del sistema de transporte masivo “metropolitano” inicialmente debemos entenderlo por medio de los habitantes y poder entender cómo es que los habitantes perciben actualmente su entorno urbano, además, para poder lograr interpretar la percepción que tienen sobre su paisaje urbano es de vital importancia apoyarnos en el concepto de la imaginabilidad que nos ayuda a identificar la imagen mental que tienen de la ciudad al igual que la identidad que mantienen con su entorno en base a su relación de aspecto social, cultural y ambiental, también poder

conocer si se sienten en confort con el resultado del fenómeno o si la infraestructura vial generó alguna percepción de segregación urbana.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

En este apartado se encontrará el tipo de enfoque que llevará la investigación durante toda su realización, además se mencionará el diseño o método que se usará para poder realizar la obtención de datos; resultados; información; entre otros.

3.1.1. Enfoque

El estudio contará con un enfoque cualitativo, que trata diversos problemas sociales mediante la interpretación para comprender la realidad que nos rodea. Este enfoque se apoya en la evidencia hacia una descripción más profunda de un fenómeno para entenderlo y explicarlo a través de métodos y técnicas basados en conceptos y sus fundamentos epistemológicos, como la hermenéutica, la fenomenología y los métodos inductivos (35 pág. 3).

3.1.2. Diseño o método de investigación

Se trabajará con un tipo de investigación básica no experimental, ya que la variable no será manipulada intencionalmente durante la creación de este artículo (36 pág. 2). Del mismo modo, se empleará el diseño fenomenológico, el cual se basará en la observación del fenómeno; análisis de datos; descripciones generales y específicas de los temas a tratar y experiencias de la zona que ocurren en el medio natural para analizarlos posteriormente, además se tratará al estudio mediante un nivel descriptivo, debido se buscará describir el fenómeno que está siendo ejercido en la variable de estudio.

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

Para determinar las categorías y subcategorías, se tomó en cuenta términos extraídos a partir de libros referentes para así poder llegar a distinguirlas entre sí, de esta manera se pudo detallar cada una con un mayor grado de detalle y granularidad. Estas categorías y subcategorías se elaboraron durante la recolección de información bibliográfica y surgieron a partir de la realización detallada de la matriz de categorización. Según Herrera José, Guevara Geycell y Münster Harold (37 pág. 6), estas pueden ser apriorísticas, es decir, desarrollados

antes del proceso de recogida de datos, o surgir como resultado de la eliminación de referencias importantes del propio estudio.

3.2.1. Variables

Las variables de estudio utilizadas en la investigación se substrajeron a partir de las teorías paradigmáticas comprendidas en el apartado del marco teórico, estas fueron seleccionadas de los libros “The Image of the City” (Lynch K., 1960) y “Cities for People” (Gelh J., 2010).

Tabla 1. Categorías de estudio

Variables	Código	Definición conceptual
Paisaje urbano	CE1	Se manifiesta el predominio de las estructuras construidas por el hombre, en este sistema interactúan tres variables: el plano, el uso del suelo y la edificación de las que en sus variaciones se generan diferentes paisajes urbanos, los resultados pueden ser analizados de manera objetiva determinada por la morfología urbana, los elementos urbanos y las edificaciones, y la segunda de manera subjetiva determinada por los habitantes, principalmente por ser elementos perceptivos y transformador del paisaje urbano mediante las actividades que realicen.(Rodríguez, 2007, pp. 28-31)
Imaginabilidad	CE2	Es determinada por la imagen mental de cada individuo pudiendo variar con el paso del tiempo por las modificaciones del entorno urbano, el resultado de desarrollar la imaginabilidad del entorno urbano significa promocionar su identidad y su estructura visual. El análisis de la imaginabilidad se reduce a los efectos de los objetos físicos como los elementos visuales de la imagen y objetos perceptibles como la percepción de los habitantes del entorno de manera social, cultural, funcional e histórica. (Galimberti, 2021, pp. 47-78)

Elaboración Propia

3.2.2. Categorías

A partir de las teorías generales, las cuales se desglosan a partir de las teorías paradigmáticas mencionadas previamente, se desglosan las categorías arraigadas a las categorías de estudio.

Tabla 2. Categorías de la categoría de estudio “paisaje urbano”

Variable	Código	Categorías
Paisaje urbano	CE1	Morfología urbana
	CE2	Elementos urbanos
	CE3	Actividades urbanas

Elaboración Propia

Tabla 3. Categorías de la categoría de estudio “imaginabilidad”

Variable	Código	Categorías
Imaginabilidad	C4	Imagen mental
	C5	Percepción humana
	C6	Elementos visuales

Elaboración Propia

3.2.3. Subcategorías

Las subcategorías se extrajeron a partir de las teorías generales, de donde se desglosaron las teorías específicas, estas se extrajeron de los libros consultados y mencionados anteriormente, así mismo se extrajeron datos extra para su complementación a partir de diferente bibliografía referente al tema de investigación.

Tabla 4. Subcategorías de la categoría “morfología urbana”

Categoría	Código	Subcategoría
Morfología urbana	Subc1	Topografía
	Subc2	Trazado vial
	Subc3	Usos de suelo
	Subc4	Espacio público y áreas verdes

Elaboración Propia

Tabla 5. Subcategorías de la categoría “elementos urbanos”

Categoría	Código	Subcategoría
Elementos urbanos	Subc5	Mobiliario urbano
	Subc6	Edificaciones
	Subc7	Transporte urbano

Elaboración Propia

Tabla 6. Subcategorías de la categoría “actividades urbanas”

Categoría	Código	Subcategoría
Actividades urbanas	Subc8	Actividades de desplazamiento
	Subc9	Actividades de recreación
	Subc10	Actividades de comercio

Elaboración Propia

Tabla 7. Subcategorías de la categoría “imagen mental”

Categoría	Código	Subcategoría
Imagen mental	Subc11	Imagen socio-ambiental
	Subc12	Imagen socio-espacial
	Subc13	Imagen socio-cultural

Elaboración Propia

Tabla 8. Subcategorías de la categoría “percepción humana”

Categoría	Código	Subcategoría
Percepción humana	Subc14	Identidad urbana
	Subc15	Segregación urbana
	Subc16	Confort urbano

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 9. Subcategorías de la categoría “elementos visuales”

Categoría	Código	Subcategoría
Elementos visuales	Subc17	Imagen de sendas
	Subc18	Imagen de nodos
	Subc19	Imagen de barrios

Elaboración Propia

3.2.4. Matriz de categorización

Todos los datos observados previamente en las categorías y subcategorías se detallan a mayor profundidad en la matriz de categorización (Ver Anexo 2), la cual según Cerrón Waldemar (38 pág. 4) es un elemento conformado por grupos conceptuales que subyacen en el significado ideológico de las nuevas estructuras, así como las relaciones históricas y las representaciones correspondientes. Surgen a partir de la identificación, la clasificación, la codificación, la subcategorización y la integración.

Por otro lado, la matriz de categorización cuenta con otros apartados como la pregunta de investigación y los objetivos, tanto la general como las específicas, la descripción conceptual de cada variable estudiada y las técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Tabla 10. Categorías de estudio, categorías y subcategorías

VARIABLES	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	
PAISAJE URBANO	Morfología urbana	Topografía	TP
		Trazado vial	TV
		Usos de suelo	US
	Elementos urbanos	Espacios públicos y áreas verdes	EP
		Mobiliario urbano	MU
		Edificaciones	ED
		Transporte urbano	TU
	Actividades urbanas	Actividades de desplazamiento	AD
		Actividades recreacionales	AR
		Actividades comerciales	AC
IMAGINABILIDAD	Imagen mental	Imagen socio-ambiental	SA
		Imagen socio-espacial	SE
		Imagen Socio-cultural	SC
	Percepción Urbana	Identidad urbana	IU
		Segregación urbana	SU
		Confort urbano	CU
	Elementos visuales	Imagen de sendas	IS
		Imagen de nodos	IN
		Imagen de barrios	IM

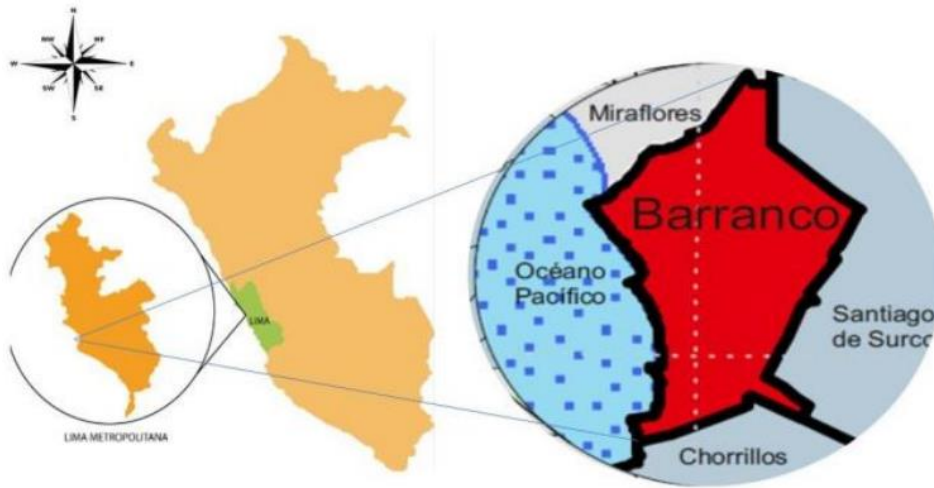
Elaboración Propia

3.3. Escenario de estudio

En esta sección, se dará a conocer y se detallará donde se realizó la presente investigación, esto es para conocer las principales características del lugar y obtener una mejor comprensión de las categorías y subcategorías discutidas. La zona de estudio se encuentra en el distrito de Barranco, el cual se ubica en la costa central del Perú, más precisamente en la ciudad de Lima, este limita al norte con el distrito de Miraflores, al este con el distrito de Santiago de Surco, al sur con el distrito de Chorrillos, y al oeste con el océano Pacífico. Su ubicación costera le brinda hermosas vistas al mar y fácil acceso a las playas y el paseo marítimo.

El distrito de Barranco es famoso por su arquitectura colonial y republicana bien conservada, así como por su ambiente artístico y cultural. En el distrito, encontrarás numerosas galerías de arte, estudios de artistas, bares, restaurantes, discotecas y teatros. Es un lugar popular para la vida nocturna y la música en vivo, y a menudo se le llama el "Barrio de los Artistas" de Lima.

Figura 1. Ubicación geográfica del distrito de Barranco



Fuente: Propuesta del plan de acción distrital de seguridad ciudadana de la municipalidad de barranco-2022 (2021). Recuperado de: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3108877/Ordenanza%20N%C2%B0%20563-2021-MDB.pdf>

Figura 2. Mapa de Barranco por sectores

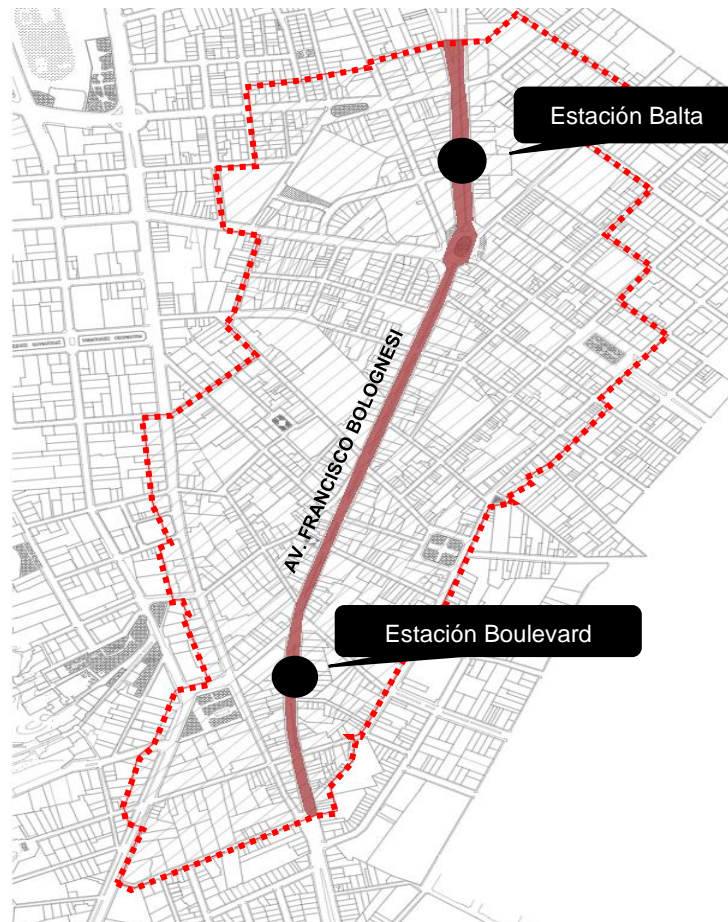


Fuente: Municipalidad de Barranco. Recuperado de: <https://munibarranco.gob.pe/wp-content/uploads/2020/08/MAPA-22-ZONAS.pdf>

La investigación se llevará a cabo en las estaciones Balta y Boulevard y su periferia, esto debido a que son estaciones del servicio del Metropolitano ubicada en la avenida Francisco Bolognesi, la cual es una avenida importante debido a que atraviesa el distrito y es conocida por ser una de las arterias principales de Barranco. Estas estaciones cuentan con 5 líneas distintas de autobuses que pueden llevar a la población a otras zonas de la capital, además de contar con un

tramo de intersección por donde se pueden ubicar distintos tipos de edificaciones, negocios, personas, entre otros. Por otro lado, el tramo cuenta con un uso variado de actividades, movimientos de personas, tipos de transporte, arquitectura de diferentes épocas y estilos urbanos marcados por el pasar de los años, es por estos motivos mencionados anteriormente, se consideró esta avenida contenedora de la infraestructura del servicio del metropolitano.

Figura 3. Mapa de ampliación del Metropolitano



Fuente: Elaboración propia

3.4. Participantes

A partir de este apartado se considerarán a los participantes, los cuales nos brindarán información sobre un tema en particular de las categorías o subcategorías específicamente.

El estudio se dividirá en dos grupos de participantes para su desarrollo, por lo cual, como primer grupo de participantes serán arquitectos especializados con experiencia en el tema de espacio urbano, esto debido a que se busca obtener

información técnica acerca del fenómeno relacionado al Metropolitano en el distrito de Barranco, además del paisaje urbano de la zona o de casos similares en los que hayan participado los entrevistados anteriormente, por lo mismo se buscara contar con el apoyo de 5 especialistas, los cuales pueden ser arquitectos urbanistas o paisajistas, de esta manera se busca abordar diferentes puntos de vista del mismo tema y poder llegar a una síntesis propia acerca de la situación actual del lugar. Por otro lado, el segundo grupo de participantes serán pobladores de la zona, los cuales ayudaran a abordar de mejor manera la perspectiva peatonal y la experiencia vivencial acerca del paisaje urbano actual del tramo de la avenida Francisco Bolognesi, además se buscará comprender de una manera más cercana el fenómeno actual y su desarrollo durante este tiempo en la zona. Del mismo modo, estos fueron seleccionados mediante muestreo no probabilístico por conveniencia, debido a que nuestros participantes objetivos son personas que estén viviendo en la zona desde antes de la implementación del metropolitano, de esta manera se busca opiniones concretas acerca de la zona, cuales nos ayuden a poder entender la visión de las personas y no generalizar la situación, por otro lado se tomara en cuenta el gran conocimiento y percepción acerca del lugar además de la comparación o relación de la situación actual de la zona con la situación antes del inicio de esta ampliación, por lo cual la recomendación de los mismos vecinos para poder encontrar más participantes que cubran con las exigencias del estudio será fundamental para la investigación. Según Caraballo José y Quintana Julio (39) este tipo de método cuenta con el modelo de un muestreo por conveniencia, por lo tanto, no se pueden hacer inferencias a la población a partir de los estimados. A continuación, se muestra un resumen de los participantes y las condiciones de exclusión e inclusión tomadas en cuenta para la selección de los participantes.

Tabla 11. Participantes

Técnicas	Participantes	Descripción de participantes	Código
----------	---------------	------------------------------	--------

			Arq. 1
			Arq. 2
	Arquitectos especialistas	<ul style="list-style-type: none"> Arquitectos especialistas en paisaje urbano o tema similar. 	Arq. 3
			Arq. 4
			Arq. 5
			Pobl. 1
			Pobl. 2
			Pobl. 3
Entrevista			Pobl. 4
	Población de la zona	<ul style="list-style-type: none"> Ciudadanos que vivan en la zona o en la cercanía Pobladores que cumplan con las condiciones de inclusión. 	Pobl. 5
			Pobl. 6
			Pobl. 7
			Pobl. 8
			Pobl. 9
			Pobl. 10

Elaboración Propia

Tabla 12. Términos de inclusión y exclusión

Técnicas	Grupo	Código	Condiciones de inclusión	Condiciones de exclusión
Entrevista	Arquitectos especialistas	Gr1	<ul style="list-style-type: none"> Contar con experiencia relacionada a las variables de la investigación. Contar con identificación u otra forma de identificación acerca de su profesión. 	<ul style="list-style-type: none"> Recién graduados o con poca experiencia en el rubro. Especialistas extranjeros o que no conozcan el fenómeno ocurrido.
			<ul style="list-style-type: none"> Mayores de 18 años Convivientes por mas de 14 años en la zona Personas con amistadas o conexiones con otras personas que cumplan con las condiciones de inclusión. 	<ul style="list-style-type: none"> Menores de 18 años Personas de paso o que su convivencia corta en la zona

Elaboración Propia

Como condición extra, se seguirá aceptando pobladores o especialistas dispuestos a apoyar la investigación a pesar llegar a la muestra requerida, esto con el fin de

poder extraer toda la información, experiencia y opiniones que puedan ser posibles. Además, se revisará información bibliográfica proveniente de revistas; libros; artículos; entre otros medios, con el objetivo de acumular conocimiento de ayuda para la elaboración de preguntas necesarias para las entrevistas y complementación de las futuras respuestas.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para recopilar la información especializada necesaria acerca de las variables paisaje urbano e imaginabilidad se tomará en cuenta diferentes técnicas, las cuales incluyen procedimientos que permitirán al investigador hallar información importante para llegar a la respuesta a la pregunta de investigación (40 pág. 2). Asimismo, cada una de las técnicas utilizadas en esta investigación contarán con su instrumento propio, esto con el fin especificar, ordenar y maniobrar de manera correcta y óptima cada uno de los resultados encontrados durante la recolección de datos. A continuación, se proporciona un resumen de las técnicas y herramientas utilizadas en el estudio.

Tabla 13. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnicas	Instrumento	Fuente de extracción
Observación	Ficha de observación	Visitas al campo de estudio
Entrevista	Guía de entrevista	Población de la zona de estudio y especialistas
Análisis documental	Ficha de resumen	Páginas web, documentos especializados, libros, revistas o guías

Elaboración Propia

3.5.1. Análisis documental

El análisis documental ha sido presentado por muchos investigadores y académicos en el campo y nace de la necesidad de facilitar el acceso a fuentes bibliográficas que incrementen su volumen de información, revelando muchos matices y aspectos diferentes de la misma (41 pág. 5). En el estudio actual, el análisis documental será una parte fundamental para el avance de la investigación, debido a que muchos datos son necesarios para la elaboración de las categorías y subcategorías, esta se encontrará en libros, tesis, artículos, revistas,

documentos especializados y planes urbano, por lo cual se empleara fichas de resumen que puedan ayudar a manejar la información obtenida de manera precisa. (Ver Anexo 3)

3.5.2. Observación

Esta es una técnica que el investigador utiliza para conectarse con la realidad y crear la representación más precisa del problema que se estudia (42 págs. 8-9). En nuestro caso, se utilizará principalmente para evaluar, analizar y comprender de mejor manera el entorno físico y sus acontecimientos dentro del escenario de estudio, utilizando como instrumento la “ficha de observación” (Ver Anexo 5).

3.5.3. Entrevista

La entrevista es una acción directa entre dos personas, donde involucra a una persona (investigador) extrayendo información de manera oral de la otra (interlocutor) y teniendo un intercambio de opiniones e información sobre un tema en particular (43 págs. 1-2). En la presente investigación, se tendrá en cuenta la utilización de entrevistas para la recolección de información especializada por parte de arquitectos con experiencia en el tema de paisaje urbano, infraestructura vial o temas similares y de los pobladores que cumplan con los términos de inclusión. Además, se utilizará una guía de entrevista para arquitectos urbanistas (Ver Anexo 7), guía de entrevista para poblador (Ver Anexo 8) y grabaciones de voz.

3.6. Procedimiento

Para realizar el desarrollo del presente estudio se comenzó haciendo un observación a distintos medios periodísticos y observando las distintas situaciones actuales de los distritos de Lima metropolitana, de esta manera se buscó un lugar de estudio donde se pueda observar alguna modificación significativa al paisaje urbano, asimismo para la obtención de información bibliográfica necesaria para este estudio se recurrirá a distintos buscadores como Google académico, del cual se obtendrá la mayor parte de artículos, tesis, libros, revistas, entre otros documentos utilizados en el estudio, asimismo se utilizara los buscadores Redalyc,

Dialnet, Researchgate y Scielo, de donde se recolectara distintos documentos relacionados al tema en cuestión, y el buscador general Google para la obtención de planes urbanos, documentación municipal y datos publicados de los censos aplicados en Lima.

Bajo la estructura planteada en la matriz de categorización, se formarán grupos según las categorías y subcategorías, de esta forma se podrá encontrar aspectos similares y otros datos, por lo cual se organizará de manera correcta la lista de preguntas planteadas previo a la realización de los resultados en cada una de las secciones que se analizarán para la obtención de los datos obtenidos. Estos datos serán autorizados para su utilización en este estudio por parte de cada uno de los participantes luego de la firma de consentimiento de autorización.

Luego de obtener la autorización de los participante para poder utilizar sus datos en el estudio, se evaluara cada una de las entrevistas y material recolectado, de esta manera se llevara a cabo un riguroso análisis para comprender la situación actual del territorio y como esta proporciona datos muy relevantes para el cumplimiento del objetivo principal del estudio la cual es analizar e interpretar de qué manera se percibe la imaginabilidad del paisaje urbano tras la implementación del Metropolitano en el distrito de Barranco. La información obtenida ayudara para el planteamiento de los resultados, los cuales se usaron como base para la obtención de las conclusiones finales de la investigación. Por último, se mencionarán distintas recomendaciones y se buscara plantear un método de acción para el territorio a partir de los datos hallados en este documento.

Tabla 14. Procedimiento de la subcategoría 1

Categoría	Instrumento	Método de análisis de información
Morfología urbana	Ficha de resumen	<ul style="list-style-type: none"> Conocer cada una de las categorías y subcategorías para la realización de las búsquedas

	<ul style="list-style-type: none"> • Buscar información relacionada al tema de estudio
	<ul style="list-style-type: none"> • Tomar la información más importante, viendo que cumpla con el rigor científico
Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer cada una de las subcategorías y subcategorizas para la realización de las preguntas. • Buscar a los especialistas para el estudio • Aplicar la encuesta de manera asertiva y brindando la mejor de las confianzas
Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer cada una de las categorías y subcategorías. • Realizar visitas y apuntes acerca de lo observado en la zona de estudio • Extraer y resumir la información obtenida y colocarla en el formato

Elaboración Propia

Tabla 15. Procedimiento de la subcategoría 2

Categoría	Instrumento	Método de análisis de información
Elementos urbanos	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer cada una de las subcategorías y subcategorías para la realización de las preguntas.
		<ul style="list-style-type: none"> • Buscar a los especialistas para el estudio • Aplicar la encuesta de manera asertiva y brindando la mejor de las confianzas
	Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer cada una de las categorías y subcategorías.
		<ul style="list-style-type: none"> • Realizar visitas y apuntes acerca de lo observado en la zona de estudio • Extraer y resumir la información obtenida y colocarla en el formato

Elaboración Propia

Tabla 16. Procedimiento de la subcategoría 3

Categoría	Instrumento	Método de análisis de información
Actividades urbanas	Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer cada una de las categorías y subcategorías.

	<ul style="list-style-type: none"> Realizar visitas y apuntes acerca de lo observado en la zona de estudio
	<ul style="list-style-type: none"> Extraer y resumir la información obtenida y colocarla en el formato
Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> Conocer cada una de las categorías y subcategorías para la realización de las preguntas. Buscar a los especialistas para el estudio Aplicar la encuesta de manera asertiva y brindando la mejor de las confianzas

Elaboración Propia

Tabla 17. Procedimiento de la subcategoría 4

Categoría	Instrumento	Método de análisis de información
Imagen mental	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> Conocer cada una de las categorías y subcategorías para la realización de las preguntas. Buscar a los especialistas para el estudio Aplicar la encuesta de manera asertiva y brindando la mejor de las confianzas

Elaboración Propia

Tabla 18. Procedimiento de la subcategoría 5

Categoría	Instrumento	Método de análisis de información
Percepción humana	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> Conocer cada una de las categorías y subcategorías para la realización de las preguntas. Buscar a los especialistas para el estudio Aplicar la encuesta de manera asertiva y brindando la mejor de las confianzas

Elaboración Propia

Tabla 19. Procedimiento de la subcategoría 6

Categoría	Instrumento	Método de análisis de información
-----------	-------------	-----------------------------------

Elementos visuales	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer cada una de las categorías y subcategorías para la realización de las preguntas.
		<ul style="list-style-type: none"> • Buscar a los especialistas para el estudio
		<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar la encuesta de manera asertiva y brindando la mejor de las confianzas

Elaboración Propia

3.7. Rigor científico

En este estudio se buscará la veracidad, comprobación y la utilidad de la calidad de la información bibliográfica, es por ello que se contara con el rigor científico para la realización de este documento. Según los investigadores Guillén Carmen y Sanz Francisco (44 págs. 2-3) el rigor científico son las características de las personas y/o de las investigaciones que realizan, cuyo razonamiento, muchas veces de carácter científico, se caracteriza por una alta precisión y una lógica inmutable. Asimismo, se evaluará frente a cuatro criterios: dependencia, confiabilidad, controlabilidad y portabilidad.

- Dependencia: Este criterio implica el grado de consistencia o estabilidad de los resultados y conclusiones del estudio (45 pág. 6) . Partiendo de este aspecto, el estudio analiza las estrategias urbanísticas utilizadas en el tramo de la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco, posicionándose como un tema clave para el desarrollo del paisaje urbano de la zona.
- Confiabilidad: Según Villasís M. [et al.] (46 pág. 3) los hallazgos de un estudio pueden considerarse confiables cuando no hay sesgo. sin embargo, el término se usa más comúnmente cuando se desarrollan herramientas o escalas clínicas. Por lo tanto, si se dice que una escala es repetible y consistente, puede considerarse confiable.
- Controlabilidad: Guba y Lincoln (47 pág. 54) definen este criterio como la capacidad de otro investigador para hacer lo que hizo el investigador original. Esto requiere que las decisiones e ideas del investigador estén relacionadas con la investigación, además de que estas estén completamente documentadas. En otras palabras, debe existir un registro en el que se completen las ideas del investigador original, dando lugar al análisis final del

proyecto atreves de esta complementación.

- Portabilidad: Es la capacidad de difundir los resultados de la investigación a otras personas. En la investigación cualitativa, es el receptor o lector del informe quien decide si transfiere los resultados a otro contexto de investigación. Para ello, es necesario describir los lugares y las características de las personas para las que se estudia este fenómeno. Por lo tanto, el grado de portabilidad es una función directa de la similitud entre contextos (48 pág. 5).

3.8. Método de análisis de información

El método de análisis de datos planteado en este estudio pretende utilizar la observación y descripción del hecho o problema, para analizar los criterios que caracterizan la imaginabilidad y paisaje urbano actual del tramo del metropolitano ubicado en la Av. Francisco Bolognesi del distrito de Barranco. El análisis de datos es una actividad intelectual dirigida a lograr el arte o la dignidad de mejorar las habilidades profesionales del analista; todo ello con la ayuda de métodos y procesos de investigación, tanto cuantitativos como cualitativos, separando lo más grande de lo más pequeño, lo trascendente de lo efímero o redundante (49 pág. 4). Se desarrollará una lista de métodos de análisis de datos en función a las subcategorías a estudiar y si la información recopilada es relevante para nuestra investigación, por lo cual se tomara ciertos indicadores para que de esta forma la información bibliográfica recolectada pueda cumplir con el rigor científico planteado en esta investigación, primeramente se considerara con mayor importancia la información similar tanto a las variables, categorías o subcategorías, además se seleccionara según el grado de antigüedad, el cual no será mayor a 5 años, sin embargo esta antigüedad puede ser ampliada según la cantidad de información que ofrezca la fuente hacia nuestra investigación. Por otro lado, se seleccionará información codificada con algún numeral como ISBN O ISSN, de esta manera se busca corroborar todos los aspectos mencionados en el rigor científico. Asimismo, luego de obtener todos los datos necesarios para la investigación, se procesarán y clasificarán para que de ese modo se pueda realizar diferentes resúmenes que sintetizaran la información recolectada.

Tabla 20. Método de análisis de información de la subcategoría 1

Categoría	Instrumento	Método de análisis de datos
Morfología urbana	Ficha de análisis documental	<ul style="list-style-type: none"> • Pasar las respuestas obtenidas a la ficha de resumen
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación de la información obtenida
	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Registro de respuestas en la guía de entrevista
		<ul style="list-style-type: none"> • Pasar las respuestas obtenidas a la ficha de guía de entrevista
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación de las respuestas de los entrevistados
	Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Introducir la información y acomodar según el formato
<ul style="list-style-type: none"> • Introducir imagen de apoyo y acomodar al formato • Interpretación, análisis y relación de la información observada con el indicador 		

Elaboración propia

Tabla 21. Método de análisis de información de la subcategoría 2

Categoría	Instrumento	Método de análisis de datos
Elementos urbanos	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Registro de respuestas en la guía de entrevista
		<ul style="list-style-type: none"> • Pasar las respuestas obtenidas a la ficha de guía de entrevista
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación de las respuestas de los entrevistados
	Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Introducir la información y acomodar según el formato
		<ul style="list-style-type: none"> • Introducir imagen de apoyo y acomodar al formato
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación, análisis y relación de la información observada con el indicador

Elaboración propia

Tabla 22. Método de análisis de información de la subcategoría 3

Categoría	Instrumento	Método de análisis de datos
Actividades urbanas	Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Introducir la información y acomodar según el formato

		<ul style="list-style-type: none"> • Introducir imagen de apoyo y acomodar al formato
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación, análisis y relación de la información observada con el indicador
		<ul style="list-style-type: none"> • Registro de respuestas en la guía de entrevista
	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Pasar las respuestas obtenidas a la ficha de guía de entrevista
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación de las respuestas de los entrevistados

Elaboración propia

Tabla 23. Método de análisis de información de la subcategoría 4

Categoría	Instrumento	Método de análisis de datos
		<ul style="list-style-type: none"> • Registro de respuestas en la guía de entrevista
Imagen mental	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Pasar las respuestas obtenidas a la ficha de guía de entrevista
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación de las respuestas de los entrevistados

Nota: Elaboración propia

Tabla 24. Método de análisis de información de la subcategoría 5

Categoría	Instrumento	Método de análisis de datos
		<ul style="list-style-type: none"> • Registro de respuestas en la guía de entrevista
Percepción humana	guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Pasar las respuestas obtenidas a la ficha de guía de entrevista
		<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación de las respuestas de los entrevistados

Elaboración propia

Tabla 25. Método de análisis de información de la subcategoría 6

Categoría	Instrumento	Método de análisis de datos
-----------	-------------	-----------------------------

Elementos visuales	Guía de entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • Registro de respuestas en la guía de entrevista • Pasar las respuestas obtenidas a la ficha de guía de entrevista • Interpretación de las respuestas de los entrevistados
--------------------	--------------------	---

Elaboración propia

3.9. Aspectos éticos

El presente estudio ejecutara bajo la autorización de cada uno de los participantes de la zona de estudio, esto mediante una solicitud de consentimiento informado de cada participante, esto con el fin de poder aplicar la entrevista y utilizar sus respuestas de los participantes del sector para la elaboración de los resultados de la investigación.

Se contará con la autorización de los ciudadanos del área a estudiar y de los distintos especialistas con experiencia en los campos del urbanismo, movilidad urbana y paisaje urbano, de igual manera en campos relacionados a las categorías y subcategorías. Por otro lado, se comunicará a cada uno de los participantes encuestados como se manejará y aplicará la información, siendo esta de manera segura, correcta y respetando cada una de las respuestas sin distinción de algún rasgo en particular.

De igual manera, la investigación científica se elaborara conforme a los acuerdos de la norma Internacional Organization for Standardization (ISO), para que de esta forma realizar el desarrollo de las referencias bibliográficas y citas analizadas durante todo el proceso de la investigación, por eso mismo el trabajo de indagación no presentara plagio parcial ni en su totalidad, por eso mismo se puede mencionar que el proyecto no se encuentra publicado con anterioridad en algún sitio web, fuera de los autorizados por la institución, además los datos encontrados serán extraídos de la misma zona de estudio, de esta forma se contribuye a la veracidad de la investigación científica. Para la realización del desarrollo se tomarán en cuenta los aspectos bioéticos universales, como beneficencia, la cual tiene como objetivo poder otorgar un beneficio a la comunidad científica y dotar de nueva información

acerca del tema y la misma zona de estudio (50 pág. 11).

Por ende, se buscará minimizar los prejuicios y potenciar los beneficios de la investigación, por eso mismo los participantes contarán con el conocimiento previo de las ventajas y desventajas de su participación en el desarrollo de las entrevistas, las cuales son brindadas por los investigadores. De igual manera se tomará en cuenta la no maleficencia, ya que durante el proceso de desarrollo de esta investigación no se realizará ningún acto que pueda dañar de forma directa o indirecta a los participantes, asimismo los datos obtenidos del estudio serán reservados y se evitara cualquier divulgación a terceros, sin embargo, los participantes tendrán derecho a poder realizar consultas u obtener información acerca de los resultados obtenidos si este lo requiere. Asimismo, se tendrá en cuenta el aspecto de justicia para que de esta forma la participación de cada uno de los integrantes de la muestra pueda ser manejada sin tener algún tipo discriminación y de la manera más justa posible, manteniendo la integridad de cada uno durante todo el proceso de preguntas. Por último, se contará con el aspecto bioético de autonomía, mediante el cual los participantes después de ser informados acerca del objetivo de la investigación tendrán la oportunidad de decidir si desean participar en la encuesta o declinar la participación en esta. No se mostró ningún tipo de presión o compromiso a ningún participante, por eso mismo se realizará el firmado del consentimiento para ser notificado por participante o de su apoderado.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En esta sección se desarrolló de manera profunda la información de los participantes tanto por los especialistas y los pobladores, describiéndolas de forma minuciosa para obtener los resultados, a través de la aplicación de diferentes técnicas e instrumentos de recolección de datos, ya que para esta investigación los aportes ayudan a poder verificar y realizar un adecuado análisis de los resultados que se obtendrán (14 págs. 445-452), esto significa que esta etapa es fundamental para la investigación debido a su importancia para dictaminar un juicio sobre el problema del estudio. De igual manera, se realizan las discusiones, las cuales nacen a partir de comparar las teorías actuales con las condiciones presentes identificadas en la sección de resultados, esto implica analizar cada resultado e interpretarlo de tal manera que pueda usarse para responder de manera precisa los objetivos específicos del estudio (14 págs. 510-512). con el objetivo de presentar los resultados obtenidos, interpretamos y resumimos los resultados obtenidos en nuestro trabajo, por lo que tenemos que comparar nuestros resultados con los resultados de otros investigadores.

Objetivo específico 01: Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano.

Para dar respuesta al objetivo específico 01 se utilizaron tres tipos de instrumentos para realizar la recolección de datos, los cuales son las fichas de resumen, las cuales nos permitieron sintetizar información bibliográfica importante para el desarrollo del estudio; las fichas de observación, las cuales nos permitieron observar y analizar el contexto actual del escenario de estudio, y por último se utilizó las entrevistas a especialistas, estas nos ayudaron a poder entender el paisaje urbano de la vía Francisco Bolognesi actual a través de la opinión de arquitectos especialistas en urbanismo o paisajismo.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, se responde el primer objetivo de la investigación mencionando que la implementación del Metropolitano en la avenida Francisco Bolognesi ha tenido un impacto significativo en diversos aspectos de la morfología urbana del distrito, donde se pudo identificar que la

topografía del área facilitó la integración de la infraestructura a la zona, esto debido a que esta zona de Barranco exhibe tanto una estructura geomorfológicamente llana como una topografía caracterizada por ondulaciones oscilantes de baja o casi nula elevación. Sin embargo, esta integración forzó a que la trama urbana tuviera que adaptarse ante este proyecto público (Ver anexo 4), forzando cambios de rutas en algunas de sus vías y generando distintos problemas como congestión vehicular en intersecciones clave de la vía, un sistema de desplazamiento tanto vehicular como peatonal no muy confortable y un impacto mixto en las actividades, infraestructuras y en los usos del suelo de los alrededores, de los cuales se puede destacar primeramente el incremento del uso comercial, como el uso gastronómico, automotriz o de recreación nocturna, por la afluencia de pasajeros en mayor medida en los exteriores de las estaciones Balta y Boulevard, esto se respalda con lo mencionado por uno de los especialistas donde menciona que toda obra pública trae consigo un impacto en el uso del suelo, debido a que el valor del suelo incrementa tras la implementación de estas infraestructuras (Ver anexo 5). Por otro lado, este aumento del uso comercial de la zona ayudó a promocionar y potenciar de mayor medida el comercio gastronómico de los diferentes puntos turísticos más relevantes del distrito, sin embargo, la situación entre estas dos estaciones no permaneció igual, esto debido a la gran disminución y poco interés de recorrido en esta área intermedia por parte de los pobladores locales, trayendo como consecuencia el cierre de espacios comerciales, el incremento del interés por las zonas residenciales y la poca presencia de locales comerciales por esta área. De igual manera, los espacios públicos y las áreas verdes aledañas a la zona de estudio fueron gravemente afectados por las mismas circunstancias, pero además se agrega la poca conexión orgánica y satisfactoria que tienen estos espacios con el sistema de transporte del metropolitano, lo que provoca que lleguen a ser descuidados, apartados o en algunos casos reemplazados para dar paso a nuevos espacios comerciales. Estas dificultades desembocaron en una modificación negativa de la imagen morfológica por parte de los pobladores hacia este espacio urbano tanto en la imagen de las sendas peatonales, la imagen de los nodos o hitos urbanos y en la imagen que tienen hacia los mismos barrios locales, causando que la zona llegue a fragmentarse y empiece a identificarse según sus aspectos económicos, sociales, turísticos que pueda poseer cada zona (Ver Imagen 6 y 7).

Por lo que se puede decir que el cambio en la avenida ha transformado de forma variada la morfología urbana y el paisaje urbano de Barranco, con impactos tanto positivos como negativos, si bien la topografía y la adaptación que tuvo el trazado vial pudieron permitir una mejora en la conectividad y en diversificación del suelo barranquino, el aumento de la congestión tanto vehicular como peatonal y la falta de integración orgánica de los espacios públicos y las áreas verdes, han hecho que el espacio urbano no pueda ofrecer esa comodidad al poblador actual o a las futuras generaciones.

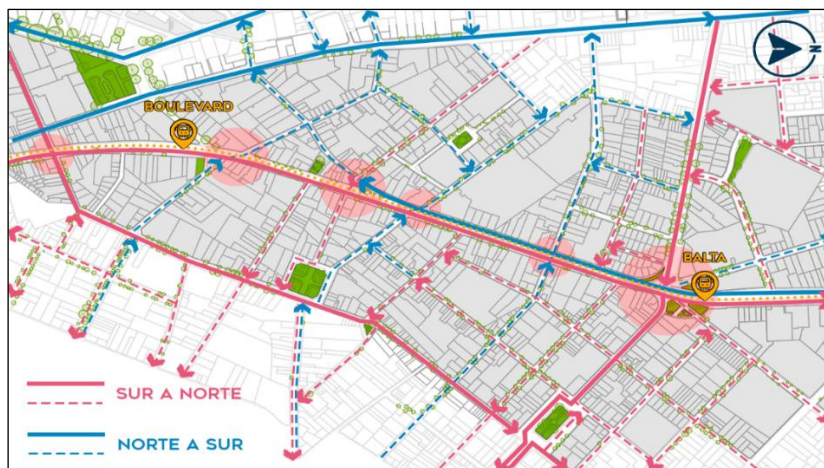


Figura 4. Flujo vial entre las estaciones Balta y Boulevard
Fuente: Elaboración Propia

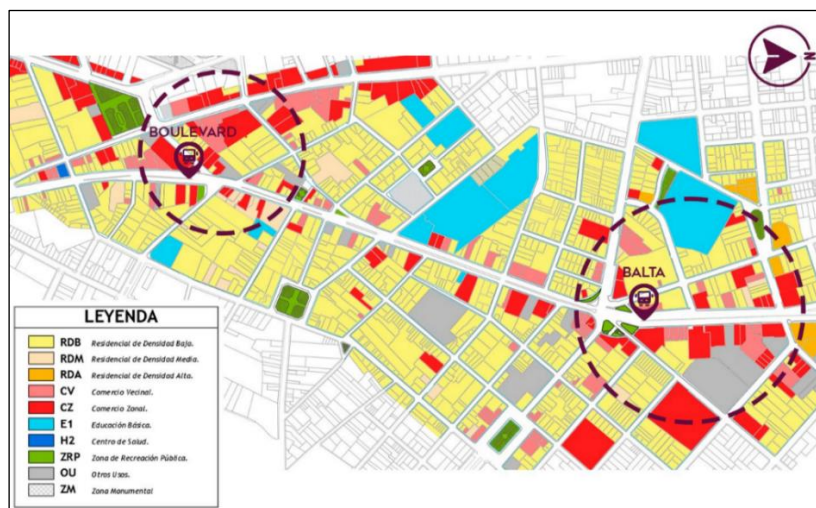


Figura 5. Uso de suelo a lo largo de la Av. Francisco Bolognesi, 2023.
Fuente: Elaboración Propia



Figura 6. Imagen de barrios de los habitantes
Fuente: Elaboración Propia

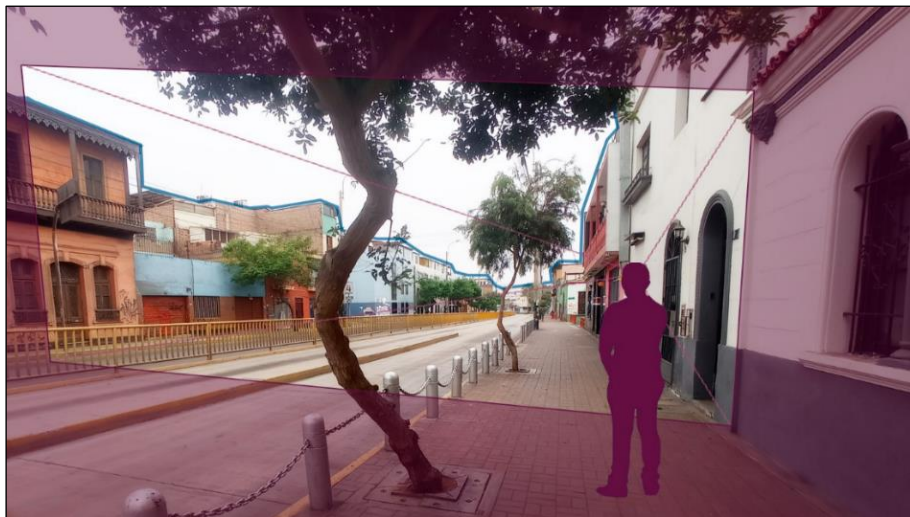


Figura 7. Paisaje Urbano Observable
Fuente: Elaboración Propia

Discusión:

Los datos obtenidos en el primer objetivo específico: “Identificar de qué manera se presenta la morfología urbana en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano”, se puede comparar con el estudio de Frabbi, M.; Montestruque, O. y Maqueira, A. (2014) y el estudio de Muhammad Nadeem; Mihoko Matsuyuki y Shinji Tanaka (2023), donde el primer estudio nos

menciona que el cambio morfológico dentro el distrito de Barranco a partir de la implementación del metropolitano ha sido negativo, no solo en el desplazamiento local sino también en la trama urbana de la zona, los espacios urbanos esparcido a través de todo el tramo y en la presencia que tienen cada uno de estos elementos en la percepción de pobladores y en la periferia de las estaciones. Por el otro lado, el segundo estudio nos menciona que “the urban fabric has changed after BRT operation, but it is dependent on the characteristics of each BRT station area [...]. Additionally, land use for economic activities, such as commercial and industrial use, also increased. On the other hand, vacant land, open space, and agricultural land declined significantly in terms of area. Land use diversity also increased in most of the target stations” [*el tejido urbano ha cambiado después de la operación del BRT, pero depende de las características de cada área de la estación del BRT [...]. Además, también aumentó el uso del suelo para actividades económicas, como el uso comercial e industrial. Por otro lado, las tierras baldías, los espacios abiertos y las tierras agrícolas disminuyeron significativamente en términos de superficie. La diversidad del uso de la tierra también aumentó en la mayoría de las estaciones objetivo*] (21, pág. 10-11). A partir de lo mencionado, estamos de acuerdo con lo establecido en los resultados de estos antecedentes debido a su gran similitud con lo hallado en la presente investigación, debido a que cada uno de los resultados obtenidos a partir de los instrumentos utilizados en este primer objetivo concluyen en un aspecto negativo tanto en la integración de los espacios urbanos con la vía como el cambio dentro de la trama urbana y la perspectiva visual local de la zona, sin embargo se tiene que adicionar y mencionar el poco impacto morfológico que tuvo el proyecto del metropolitano en la topografía del lugar, además de las oportunidades de comercio que abrió tanto a inversionistas exteriores como a la población del distrito.

Objetivo específico 02: Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano.

Para la recolección de resultados de este segundo objetivo específico se elaboraron fichas de observación que nos permitieron poder analizar el escenario de estudio con la finalidad de poder identificar la manera en las que se presentan los elementos

urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi, además se realizó la entrevista semiestructurada a especialistas que nos ayudaron a poder entender los efectos del BRT en el paisaje urbano.

De este modo se pudo hallar que la manera en que se presentan los elementos urbanos de la zona de estudio es impulsando las actividades urbanas existentes como resultado de la implementación del metropolitano, esto conllevó a la modificación del paisaje urbano de la vía mejorando significativamente la movilidad del transporte a nivel metropolitano atrayendo un flujo mayor de personas causando un aumento de las actividades comerciales alrededor de las estaciones Balta y Boulevard (ver figura 8), a su vez también potenciando las actividades turísticas en la estación Boulevard por su cercanía con el centro histórico, por otro lado, esta nueva conectividad vial influyó negativamente en la movilidad y transporte local, modificando el flujo vehicular de manera que se pierda la legibilidad de la ciudad en los conductores (ver figura 9), a su vez, generando molestias en el desplazamiento a través de esta vía que contribuyó en una disminución de las actividades comerciales locales en el área intermedia de estas dos estaciones (ver figura 10) dando paso a que las actividades principales se enfocaran en las zonas turísticas del distrito generando nodos urbanos como lo es el parque municipal de Barranco y el parque Butters, minorizando el enfoque de las actividades urbanas en los espacios públicos de la zona del distrito que conecta con Surco.

El nuevo mobiliario urbano vial incluyendo a las rejas amarillas que segregan la vía exclusiva del BRT y sus estaciones se presentan contrastando con el entorno urbano desde la materialidad y el color, provocando que no puedan integrarse orgánicamente al paisaje urbano existente (ver figura 11), este mobiliario se encuentra en buen estado y mejoran la orientación vial generando ordenamiento en el desplazamiento de los peatones pero son percibidos por los habitantes como elemento divisor del espacio funcionando como un borde urbano (ver figura 12). El paisaje urbano de la zona de estudio está caracterizado fuertemente por la presencia de las edificaciones monumentales (ver figura 13), siendo muchas de ellas patrimonio declarado por el ministerio de cultura (ver figura 14), las edificaciones son el elemento urbano que tienen mayor jerarquía en la lectura del paisaje urbano sobre todo en el área de la Estación Boulevard, esta situación

cambia en la estación Balta debido a que allí se encuentra el límite de la zona monumental de Barranco, permitiendo que ambos entornos se desarrollen de manera distinta, por un lado el entorno de la estación boulevard con un incremento de actividades comerciales y turísticas mientras que el entorno de la estación Balta enfocado en un aumento de la densidad poblacional y crecimiento inmobiliario, esto se ve reflejado por la existencia de edificaciones de zonificación RDA cerca a la estación Balta (ver figura 15).

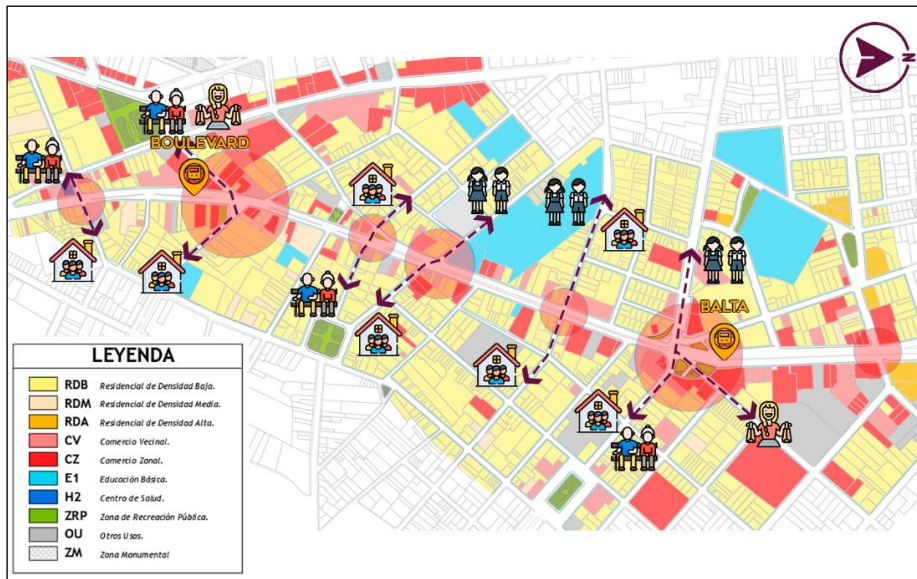


Figura 8. Flujo de actividades de desplazamiento a lo largo de la Av. Francisco Bolognesi
Fuente: Elaboración Propia

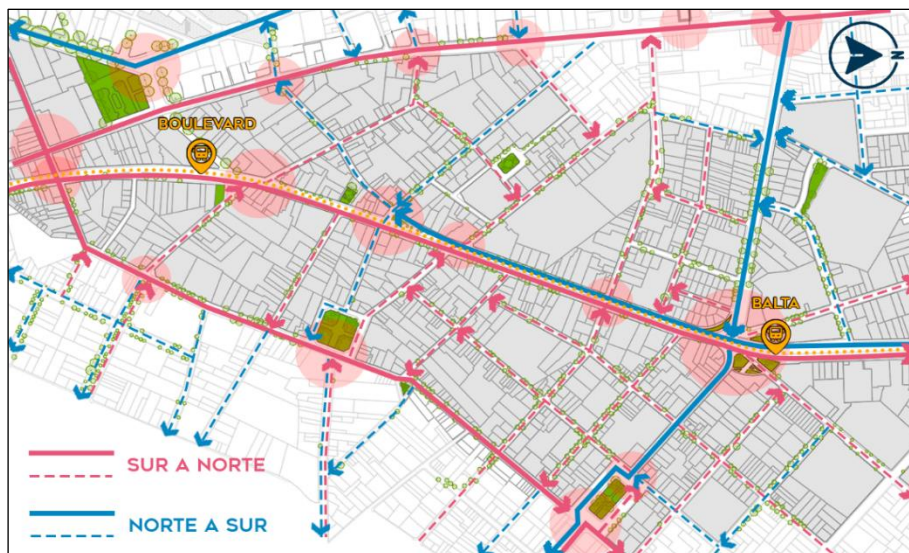


Figura 9. Flujo del tránsito del transporte privado y nodos de mayor congestión
Fuente: Elaboración Propia

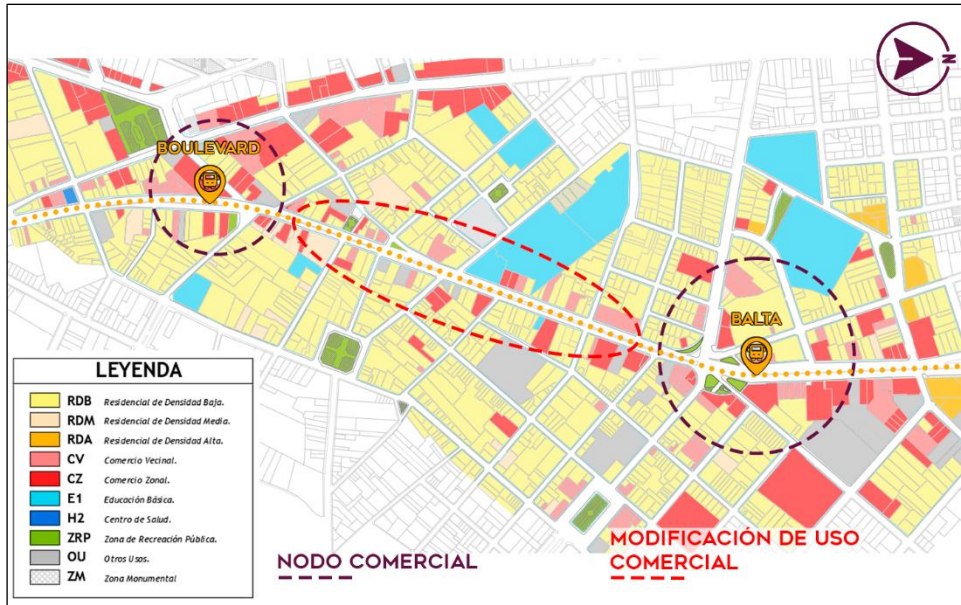


Figura 10. Análisis de actividades comerciales debido al metropolitano
Fuente: Elaboración Propia



Figura 11. Identificación de mobiliario urbano existente en el óvalo Balta
Fuente: Elaboración Propia



Figura 12. Identificación del mobiliario urbano en la Av. Francisco Bolognesi
Fuente: Elaboración Propia

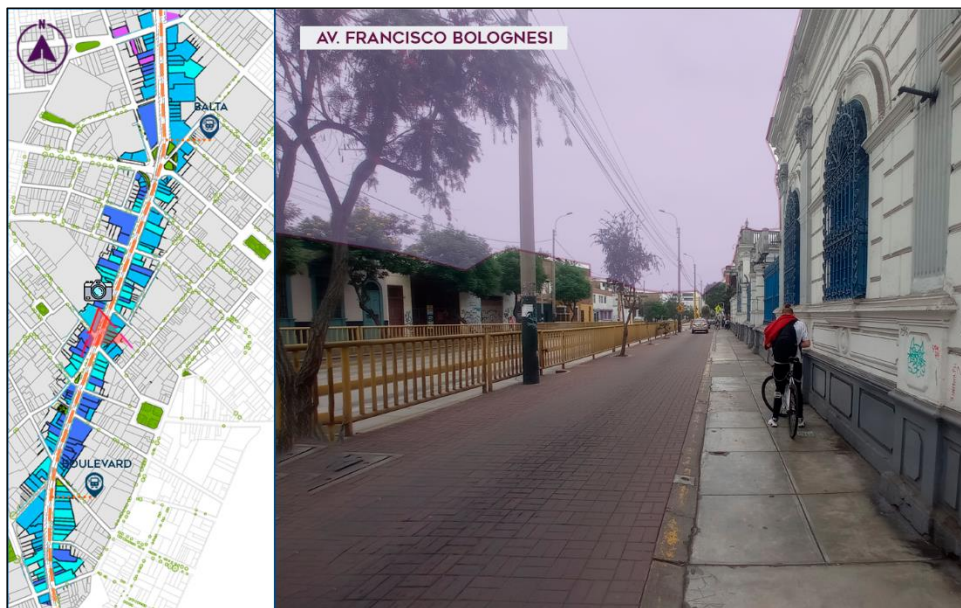


Figura 13. Altura de edificación en la Av. Francisco Bolognesi
Fuente: Elaboración Propia



Figura 14. Identificación de monumentos declarados e Inmueble de valor monumental en la Av. Francisco Bolognesi.
Fuente: Elaboración Propia

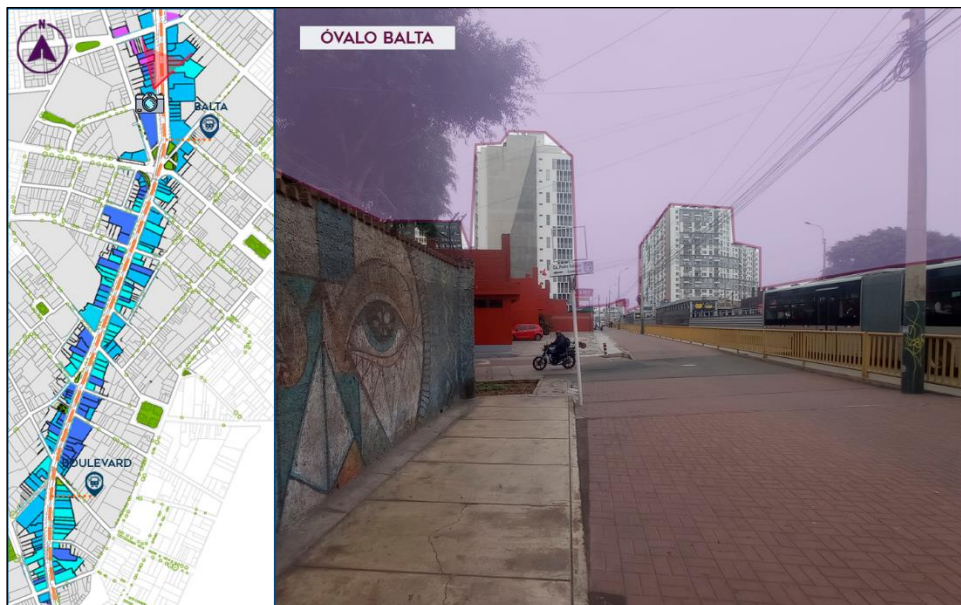


Figura 15. Altura de edificación en la Av. Francisco Bolognesi
Fuente: Elaboración Propia

Discusión:

Los resultados obtenidos en el objetivo específico 2: “Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco

Bolognesi tras la implementación del metropolitano”, se pueden comparar con el estudio de Fabbri Martín; Montestruque Octavio y Maqueira Angeles (2014) en donde los elementos del mobiliario urbano que presentaban cierta carencia antes de la construcción del BRT disminuyeron, así mismo, concordamos que las aceras que alguna vez fueron anchas, se convirtieron en solo un espacio de paso para el acceso al BRT sin interés en proporcionar calidad visual en su espacio y se priorizó al automóvil, además que el proyecto de infraestructura del BRT no incluyó carriles para bicicletas de manera que no se integró a ninguna red de ciclovía. Por otro lado, el estudio de Vergel Erick y Rodríguez Daniel (2022) muestra como resultado “a positive effect with respect to the conversion to commercial uses, mostly along one treatment corridor (“Autonorte”) In Quito, we found mixed results from the average treatment effects of BRT on new built-up areas” [*También encontramos un efecto positivo con respecto a la conversión a usos comerciales, principalmente a lo largo de un corredor de tratamiento (“Autonorte”). En Quito, encontramos resultados mixtos de los efectos promedio del tratamiento de BRT en nuevas áreas urbanizadas*] (22, pág. 34-35), una afirmación en la que no coincidimos debido a que el sector comercial en la zona intermedia del Metropolitano en el distrito de Barranco es muy bajo en comparación a la zona periférica de las estaciones por lo cual entramos en desacuerdo con lo mencionado en este antecedente. Por otro lado, lo mencionado anteriormente por Vergel y Rodríguez encamina hacia una situación donde el sistema de BRT aumenta el valor del suelo, modificando el valor del lugar, las edificaciones, entre otros elementos urbanos, resultado con el que estamos de acuerdo, debido a que en Barranco muchos de los nuevos inmuebles son catalogados con un gran valor económico. Asimismo se concuerda también con los resultados obtenidos del estudio de Anónimo (2013) en el que presentan la falta de señalización y difícil entendimiento de las vías locales dificulta la transversalidad de los ejes perpendiculares a la avenida Bolognesi generando una molestia sobre la accesibilidad que se relaciona con el corte y barrera que genera el Metropolitano dificultando el tránsito no motorizado y para personas con movilidad limitada.

Objetivo específico 03: Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano.

Los resultados obtenidos en el objetivo específico 03 se logró aplicando la guía de entrevista semiestructurada 12 habitantes de la zona de estudio, con la finalidad de poder interpretar la percepción que tienen como habitantes y usuarios del entorno urbano de esta zona de Barranco tras la implementación del metropolitano.

Con respecto a los resultados al interpretar las respuestas de los entrevistados se obtiene que los habitantes perciben el paisaje urbano de manera que no se sienten identificados con el espacio público producto de la implementación del metropolitano en la zona de estudio, esto es evidenciable en base a la imagen mental que tienen de su entorno urbano. La imagen socio-ambiental de los habitantes está enfocada en el mantenimiento y cuidado de los espacios naturales que son áreas con las que encuentran identificados (ver figura 16), esto debido a que las áreas verdes tienen una valorización especial para los residentes como elemento característico de Barranco (ver figura 17), sin embargo, la escasez de áreas verdes a lo largo de la Av. Francisco Bolognesi ha provocado descontento de parte de las personas influyendo en la percepción del paisaje urbano de manera negativa, a esta serie de disconformidades se suma la percepción de un espacio público en donde se prioriza el flujo vehicular antes que el peatonal, provocando un cambio en la imagen socio-espacial identificable en la nueva sección vial, la imagen socio-cultural se ve potenciada por las edificaciones monumentales, por las actividades culturales y por las actividades religiosas, específicamente en la Av. Francisco Bolognesi la actividad cultural que se realiza es la procesión del señor de los Milagros siendo parte del recorrido por algunos tramos a lo largo de la vía en las distintas procesiones semanales (ver figura 18), esta actividad cultural no ha sido afectada por la implementación del BRT la cual al día de hoy sigue llevándose a cabo.

Por otra parte la percepción de segregación urbana por los pobladores es indiscutible, debido a que las respuestas aluden que desde la existencia de la infraestructura del metropolitano esta misma ha dividido el distrito en dos perjudicando la conexión local y al desplazamiento peatonal (ver figura 19), considerando que las rejas de este sistema de transporte son el elemento físico que se convierten en una barrera divisora que genera una percepción de acorralamiento como borde urbano (ver figura 20), por otro lado se obtuvo que el metropolitano no

necesariamente es un causante de segregación urbana, si no que al contrario busca un ordenamiento del tránsito vehicular a lo largo de la vía y ordenar también el desplazamiento de las personas por medio de la existencia de cruces peatonales señalizados y ubicados en las intersecciones de la Av. Francisco Bolognesi con las vías transversales.

De esta manera el confort urbano percibido por los habitantes de esta zona de Barranco afectado y considerado bajo, esto como consecuencia de la nueva sección vial que tiene anchos de vereda que son la resultante de la prioridad del diseño enfocado en el vehículo (ver figura 21), a esto se le suma también la percepción de inseguridad de la vía causada por la oscuridad generada por la obstrucción de la iluminación pública por la copa de los árboles que están ubicados al borde de la vereda (ver figura 22) y también el poco flujo peatonal (ver figura 23).



Figura 16. Conservación de los espacios naturales
Fuente: Red social de la municipalidad de Barranco



Figura 17. Estado de conservación de los espacios naturales
Fuente: Elaboración Propia



Figura 18. Ruta 5 de la procesión del Señor de los Milagros en Barranco
Fuente: Hermandad del Señor de los Milagros



Figura 21. Sección vial de la Av. Francisco Bolognesi
Fuente: Elaboración propia

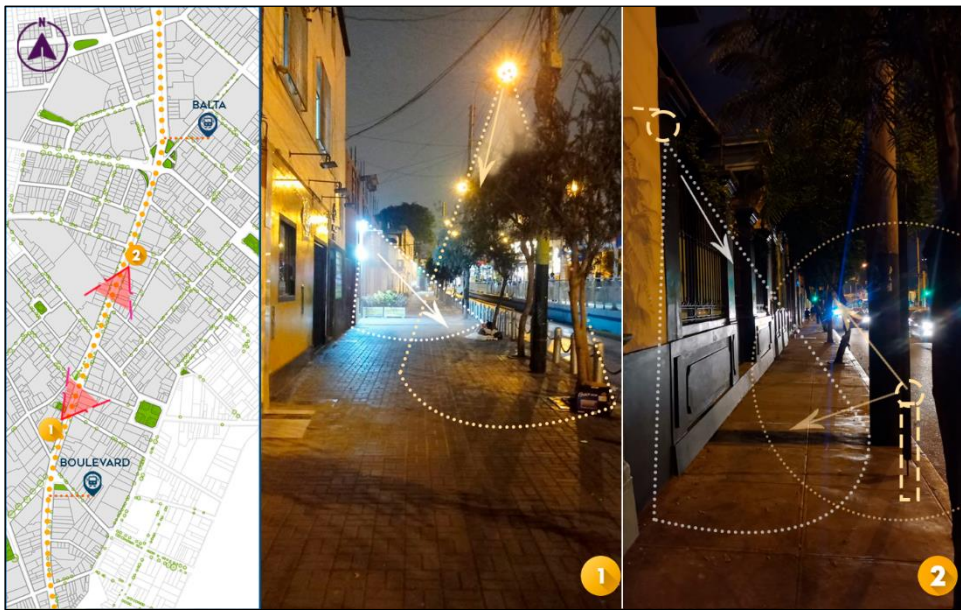


Figura 22. Análisis de iluminación de la vía pública de ambos lados de la Av. Francisco Bolognesi
Fuente: Elaboración Propia

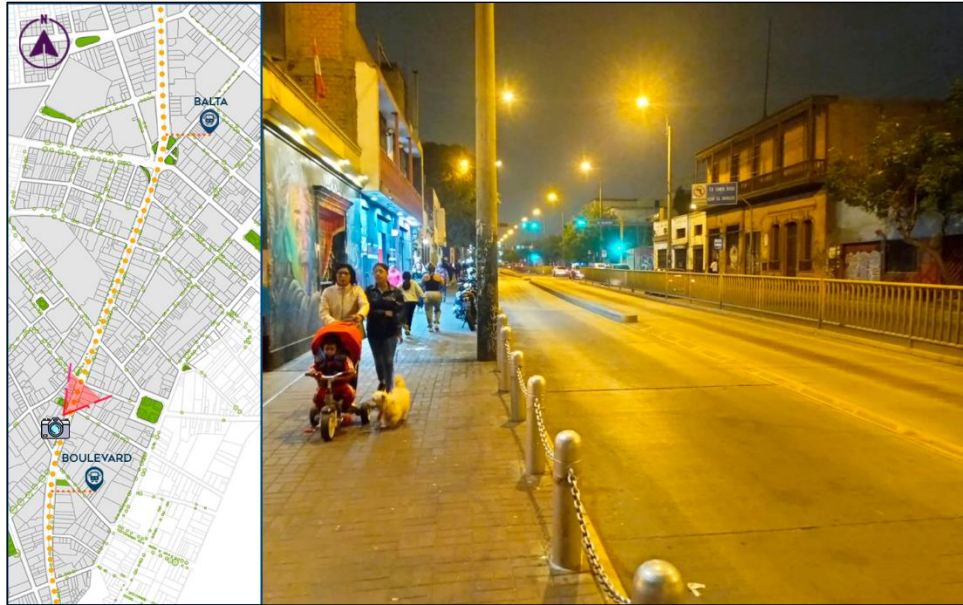


Figura 23. Diferencia de flujo peatonal en ambos lados de la Av. Francisco Bolognesi
Fuente: Elaboración Propia

Discusión:

Los resultados obtenidos en el objetivo 03: “Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano”, se pueden contrastar con el estudio de Muhammad Nadeem, Mihoko Matsuyuki y Shinji Tanaka (2023) en donde se pudo observar que la implementación del sistema BRT en la ciudad de Lahore terminó teniendo un impacto negativo en el espacio urbano y es evidente la falta de preocupación por el medio ambiente y el bienestar de las personas teniendo como resultado del análisis de los espacios urbanos cercanos a las estaciones de BRT la destrucción de espacios habitables, donde se demuestra una falta de consideración por la calidad de vida de los habitantes debido a las transformaciones negativas de los espacios, cambiando su forma y uso de los peatones residentes, volviéndolos a veces peligrosos, sin vida y sin emociones. Por otro lado, estamos de acuerdo con los resultados del estudio de Vergel Erick y Rodríguez Daniel (2022) los cuales muestran que “The positive influence on the perception of the inhabitants varies based on the occupation of the individual, resulting in the inhabitants having a better perception of the impact of the BRT, their level of comfort, convenience and access to the mode of transport” [*la influencia positiva en la percepción de los habitantes varía en base a la ocupación del individuo obteniendo que los pobladores poseen*

una mejor percepción sobre el impacto del BRT su nivel de confort, comodidad y acceso del modo de transporte] (22, pág. 8-11). De esta manera compartimos los resultados con el estudio de Frabbi, M.; Montestruque, O. y Maqueira, A. (2014) en donde nos presenta el caso de Barranco en el que el BRT ha dividido a un distrito generando una arteria fragmentaria e imposibilitando la relación entre un lado y otro del distrito afectando aún más a el tránsito vehicular viéndose incrementado su congestión, presentando que el privilegio que se le da a la movilidad motorizada frente a otros sistemas alternativos, llevan a la deshumanización del espacio público, debido a un mal entendimiento de las dinámicas urbanas.

V.CONCLUSIÓN

La presente investigación tiene como objetivo general **“Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes en el distrito de Barranco”** en la que se concluye que el paisaje urbano de esta vía está caracterizado como una vía arterial que potencia la movilidad metropolitana generando desarrollo y un beneficio para un gran número de habitantes en la que el entorno urbano inmediato tuvo que adaptarse a su función, este nuevo paisaje urbano está caracterizado por sus edificaciones monumentales de estilo republicano, un mobiliario urbano conservado, un mayor flujo de peatones que promueven las actividades turísticas, recreacionales y comerciales en los exteriores de las estaciones Balta y Boulevard es percibido por los habitantes locales, como una vía que fragmenta el distrito en dos por la presencia de la infraestructura del metropolitano, específicamente por la existencia de rejas amarillas que contrastan fuertemente con los colores característicos del entorno urbano que son percibidas como elemento divisor del espacio público a pesar de que su función principal es la de brindar seguridad a la vía exclusiva del metropolitano y ordenar el tránsito vehicular y peatonal a través del espacio público. Si comparamos las características positivas y negativas que identificamos consideramos que el beneficio que genera el metropolitano a nivel de metrópoli es mucho mejor y más rentable que el daño que causa a nivel local, por lo que incluir a las personas considerando su percepción y los cambios en el paisaje urbano a escala peatón en el diseño de proyectos de transporte urbano es vital para crear una ciudad habitable y mejorar la cohesión social.

Con respecto al primer objetivo específico, el cual es **“Identificar de qué manera se presenta la morfología urbana en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano”**, se concluye que la morfología urbana tuvo un gran cambio tras la implementación de la infraestructura del Metropolitano, debido a la alteración en el uso del suelo, la trama urbana, los espacios públicos y las áreas verdes, presentándose con un aumento en las actividades comerciales y el rediseño del espacio público con una nueva sección vial en donde se genera una disminución de áreas verdes existentes y la

priorización del ancho de vía enfocada al transporte vehicular, conllevando a una modificación del paisaje urbano existente. De esta manera, la morfología urbana se presenta como una mejora urbana mixta buscando integrar el metropolitano a la trama urbana existente modificando la sección vial priorizando el transporte vehicular masivo y privado resultando en un nuevo sistema integral de transporte para el distrito reflejado en los nuevos flujos viales, estos cambios en el espacio público buscan ordenar el desplazamiento peatonal y vehicular de la zona, a su vez marcaron el inicio de una base de disgustos de nivel urbano y social entre los habitantes del distrito de Barranco.

Respecto al segundo objetivo específico, el cual es **“identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano”**, se pudo concluir que los elementos urbanos se presentan como una mejora del paisaje urbano existente, una mejora en la movilidad a nivel de metrópoli generando desarrollo, conectividad e impulsando las actividades comerciales y turísticas para el distrito a pesar de que algunos resultados evidenciaron un impacto negativo en la movilidad local afectando el tránsito local y la legibilidad de la zona de estudio. De igual manera, los mobiliarios urbanos se presentan como un elemento ordenador del flujo peatonal y vehicular aunque contrasten con el entorno a causa del color amarillo característico afectando la identidad urbana, sin embargo, esta identidad urbana se ve reforzada por las edificaciones existentes de estilo republicano que mantienen la identidad histórica del distrito. De esta manera los elementos urbanos del paisaje urbano de la av. Francisco Bolognesi se presentan como una mejora para desarrollo impulsando el transporte urbano, el ordenamiento del tránsito local y la identidad urbana de la zona de estudio mejorando la baja cohesión social de los pobladores sobre el nuevo paisaje urbano.

Acerca del tercer objetivo específico, el cual es **“interpretar la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano”**, se concluye que la percepción que tienen los habitantes es la de una vía poco confortable para el tránsito peatonal por temas de espacialidad, de un déficit de áreas verdes, de la poca iluminación y de inseguridad, a su vez que a partir de la construcción del metropolitano esta vía se convirtió en

causante de segregación urbana dividiendo el distrito y perjudicando la legibilidad de la zona de estudio, de esta manera la infraestructura del metropolitano es percibida como un borde urbano, estos factores con llevaron que la identidad urbana de los habitantes se vea reducida, estas consecuencias en el espacio público a raíz de la implementación del este sistema de transporte que afectan a la percepción de los habitantes pueden ser reducidas al considerar a la escala humana en el diseño de proyectos viales buscando la integración entre la infraestructura del proyecto y el entorno urbano existente.

VI.RECOMENDACIÓN

Estudiar el impacto que tuvo el sistema de transporte masivo “COSAC I”, mejor conocido como “Metropolitano”, sobre el paisaje urbano tanto de la Avenida Francisco Bolognesi como sus alrededores teniendo en cuenta la imaginabilidad de los pobladores en el distrito de Barranco debido que ha generado interrogantes en los planteamientos propuestos de parte de la planificación y diseño urbano, además analizar si la trama urbana existente está planteada para integrar un sistema de transporte masivo, planteamos recomendaciones, las cuales puedan ayudar a resolver tanto los vacíos de información encontrados durante el estudio planteando un nuevo conocimiento que pueda ayudar a las futuras generaciones.

Se recomienda considerar el impacto que conlleve la modificación del paisaje urbano y sus diferentes aspectos en el proceso de diseño y planificación de futuros sistemas de transportes masivos y/o ampliaciones, por lo cual se deben realizar estudios detallados sobre cómo estas infraestructuras viales impactaran en el espacio físico de la ciudad como en la identidad del lugar, teniendo en cuenta aspectos como la materialidad, la escala de las diferentes edificaciones y elementos, la forma del lugar, el color del entorno, el contexto histórico, las condiciones bioclimáticas, las condiciones acústicas actuales y futuras, la situación demográfica, física y perceptual. Esto con el fin de poder realizar una implementación optima y evitar así diferentes problemáticas como la deshumanización del entorno físico que conllevan a una baja cohesión social.

Se recomienda tener una priorización del espacio peatonal y las necesidades de los residentes en términos de desplazamiento local, por lo que se debe analizar en profundidad los patrones de movimiento peatonal en el área de intervención, donde se debe considerar tanto a residentes como visitantes. De esta manera se identificarán las barreras que afecten la libre circulación peatonal. Asimismo, se deben diseñar veredas o vías peatonales confortables, con dimensiones adecuadas para el flujo peatonal a corto y largo plazo que brinden la seguridad necesaria para el tránsito de personas integrándolas con las áreas destinadas a los distintos medios de transporte, ya sean, buses; autos; bicicletas; entre otros medios, mediante la implementación de cruces peatonales, sistemas de semaforización y el mobiliario urbano.

Se recomienda considerar y estudiar el contexto histórico y cultural del entorno al momento de diseñar y planificar tanto de las infraestructuras de transporte masivo como en el mobiliario urbano a implementar, para esto se puede tomar como fuente de inspiración y orientación los elementos vernáculos de la zona para el diseño de estos nuevos elementos y ofreciendo a los habitantes elementos de escala proporcionada, integrados al entorno urbano sumando a la identidad del entorno urbano.

Se recomienda tomar acciones para fomentar la conexión de áreas verdes a lo largo de los ejes viales, por lo que se requiere un mapeo de las zonas con mayor déficit de áreas verdes y espacios públicos, ya sean en la misma vía o alrededor de este eje vial como lo es la avenida Francisco Bolognesi, además de un estudio de la situación climática que tenga estas zonas para así poder plantear acciones contra la situación actual y la situación futura. De esta manera se pueden proponer estrategias de mejora en las áreas verdes, ampliaciones de áreas o espacios de vegetación ya existentes como lo son los corredores verdes longitudinales, alcorques en veredas o la implementación de especies vegetales nativas, que cuenten con un bajo nivel de mantenimiento. Es importante la integración de parques y plazas cercanas con sendas peatonales arborizadas, de este modo se podrá promover los espacios públicos de la zona como nodos urbanos de gran importancia, como lo es el parque monumental de Barranco, también nos ayuda a mejorar la visibilidad y conexión de estos espacios desde las mismas estaciones de transporte, agregando elementos únicos y de gran relevancia como lo puede ser el arte público, la arborización y el mobiliario singular.

Finalmente, cualquier planteamiento debe estar sustentado en base a diferentes estudios urbanos, arquitectónicos y morfológicos, donde se integre de manera activa la participación ciudadana, y de esta manera poder equilibrar la conectividad regional, la habitabilidad, la movilidad urbana y la legibilidad local, donde el espacio peatonal y vehicular pueda tener una gran preservación y desarrollo integral conjunto. Por lo que, se recomienda que el planteamiento urbano se enfoque principalmente en las bases de una regeneración urbana con énfasis en la conservación, donde se busque obtener un equilibrio entre la modernización del sistema de transporte masivo y la preservación del carácter histórico del área a

intervenir, permitiendo una implementación del sistema sin la necesidad de comprometer la trama urbana, las actividades de desplazamiento vehicular como peatonal, la identidad urbana, el patrimonio cultural y la imagen visual de la zona en otras palabras al paisaje urbano.

REFERENCIAS

1. De Benedictis Luca; Licio Vania y Pinna, Anna. *From the historical Roman road network to modern infrastructure in Italy. Journal of regional science. vol. 63(n°5): pp. 1049-1308* [En línea]. Noviembre del 2023 [Fecha de consulta: Noviembre de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.1111/jors.12659>, ISSN: 0022-4146.
2. Iceta, Maria. *La construcción de ciudades en ladera, movilidad urbana: Getaria III ISUF-H Congreso Internacional 18-20 septiembre 2019 Guadalajara (México) Ciudad compacta versus ciudad difusa Actas del Congreso* [En línea]. Septiembre de 2019 [Fecha de consulta: Julio de 2023] Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.9669>, ISBN: 9788490487389.
3. Ramirez, Ramon. Dialnet. *Sociología de la movilidad comprendiendo lo urbano desde la micrópolis. Context, vol. 14(n°21): pp. 65-78* [En línea]. septiembre del 2020 [Fecha de consulta: 07 de Julio de 2023]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7688938.pdf>, ISSN: 2007-1639.
4. Yanar Tuğçe. *An Examination of the Rise of Informal Public Transport Systems in Developing Countries and the Critiques About Bus Rapid Transit Systems as a Desired Solution. Trafik Ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi, vol. 6: pp. 80-95* [En línea]. 30 de abril 2023 [Fecha de consulta: Noviembre de 2023] Disponible en: <https://doi.org/10.38002/tuad.1160690>.
5. Isra, Hyka, y otros. *Spatiotemporal Dynamics of Landscape Transformation in. Land, vol. 11(n°11): pp. 1892* [En línea]. 2022 [Fecha de consulta: Julio de 2023]. Disponible en <https://doi.org/10.3390/land11111892>, ISSN: 1649-004
6. Taotao Deng y Nelson Jhon. *Recent Developments in Bus Rapid Transit: A Review of the Literature. Transport Review, vol.31: pp. 69-91.* [En línea]. Enero del 2011 [Fecha de consulta: noviembre de 2023].

Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2010.492455>, ISSN: 1464-5327

7. Cifuentes, Diana Marcela y Duque, Gloria Ines. *La transformación del paisaje urbano-rural en el municipio de Montenegro, Quindío. MODULO ARQUITECTURA CUC, vol. 26: pp. 191-216* [En línea] 26 de enero del 2021 [Fecha de consulta: julio de 2023] Disponible en: <http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.26.1.2021.08>, ISSN 2389-7732
8. Salazar, E.; Henríquez, C.; Durán, G.; Qüense, J.; PuenteSotomayor, F. *How to Define a New Metropolitan Area? The Case of Quito, Ecuador, and Contributions for Urban Planning. Land, vol.10(n°413): pp. 1-23* [En línea]. 2021 [Fecha de consulta: Noviembre de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/land10040413>, ISSN: 1004-0413
9. Paez, Sandra Elizabeth. *Mejoramiento de los espacios residuales producidos por la infraestructura vial. Revista Pensum, vol. 6(n°6): pp. 117-135* [En línea]. 17 de Diciembre de 2020 [Fecha de consulta: Julio de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.59047/2469.0724.v6.n6.30436>.
10. Oviedo, D.; Scholl, L.; Innao, M.; Pedraza, L. *Do Bus Rapid Transit Systems Improve Accessibility to Job Opportunities for the Poor? The Case of Lima, Peru. Sustainability, vol. 11(n°10): p. 2795* [En línea] 16 de mayo del 2019 [Fecha de consulta: noviembre de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/su11102795>, ISSN: 1110-2795
11. Global Infrastructure Hub. *Inclusive Infrastructure and Social Equity. ATKINS Acuity, pp. 143 - 151* [En línea] 2019 [Fecha de consulta: noviembre de 2023]. Disponible en: https://content.gihub.org/live/media/1546/gih_inclusive-infrastructure-and-social-equity_aug2019.pdf, ISBN: 978-0-6480762-4-7
12. Verissimo Celine; Cunha Gabriel y Peña Mariela. *Landscapes of the south in the slums of Lima. VIRUS JOURNAL, (n°23): pp. 1-12* [En línea]. 2021 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en:

<http://www.nomads.usp.br/virus/virus23/?sec=7&item=1&lang=en>, ISSN: 2175-974x.

13. Guevara Rossana. *Exploring BRT in Lima, Peru* [Artículo de blog] Enero del 2015 [Fecha de consulta: Junio de 2023] Recuperado de. <https://www.multiplecities.org/home/2017/12/28/exploring-brt-in-lima-peru>
14. Hernández, Sampieri. *Metodología de la investigación*. Mcgraw-hill-Interamericana Editores 1888 (6ta ed.). [En línea] 26 de agosto del 2014 [Fecha de consulta: Junio de 2023] Disponible en: <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista-Metodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>, ISBN: 9781456223960.
15. Hobbs, Jason, Baima, Carolina y Seabra, Renata. *Transit oriented development: how to make cities more compact, connected and coordinated recommendations for brazilian municipalities*. BID: Inter-American Development Bank [En línea]. Marzo 2021 [Fecha de consulta: Octubre de 2023]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.18235/0003079>.
16. Keshtkaran Reza. *Urban landscape: A review of key concepts and main purposes*. International Journal of Development and Sustainability, vol. 8(n°2): pp. 141-168 [En línea] 2019 [Fecha de consulta: noviembre de 2023]. Disponible en: <https://isdsnet.com/ijds-v8n2-06.pdf>, ISSN: 2186-8662
17. Gavrilidis A.; Ciocănea C.; Niță M.; Onose, D. y Năstase, I. *Urban Landscape Quality Index – planning tool for evaluating urban landscapes and improving the quality of life*. Procedia Environmental Sciences, vol. 32: pp. 155-167 [En línea] 2016 [Fecha de consulta: noviembre de 2023] Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.proenv.2016.03.020>, ISSN: 1878-0296.
18. Tilley, Christopher. *London's Urban Landscape: Another Way of Telling*. UCL Press (ed.) [En línea] 7 de mayo del 2019 [Fecha de consulta:

noviembre de 2023] Disponible en:
<https://doi.org/10.14324/111.9781787355583>, ISBN: 9781787355583.

19. Yiqian, Yang. *Preliminary Exploration on Design of Green Landscape of Urban Streets: A Case Study of Guangchang East Road in Xihu District of Nanchang City*. *Asian Agricultural Research*, vol. 11(n°5): pp. 36-39 [En línea]. 20 de Mayo de 2019 [Fecha de consulta: octubre de 2023]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.22004/ag.econ.293213>, ISSN: 1943-9903.
20. Ojeda, Lina y Espejel, Ileana. *Cuando las áreas verdes se transforman en paisajes urbanos*. *El colegio de la Frontera Norte* (ed.) [En línea]. 2014 [Fecha de consulta: Octubre de 2023]. Disponible en: https://colef.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1014/580/1/Cuando%20las%20%C3%A1reas%20verdes%20-Interiores_lectura.pdf, ISBN: 9786074791440.
21. Muhammad Nadeem, Mihoko Matsuyuki y Shinji Tanaka. *Impact of bus rapid transit in shaping transit-oriented development: evidence from Lahore, Pakistan*. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, vol.22(n°6): pp. 3635-3648 [En línea]. 2023 [Fecha de consulta: octubre de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/13467581.2023.2172341>.
22. Vergel Erik y Rodriguez Daniel. *Bus rapid transit impacts on land uses and development over time in Bogotá and Quito*. *Journal of Transport and Land Use* , vol.15: pp. 425-462 [En línea]. 2022 [Fecha de consulta: Agosto de 2023]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.5198/jtlu.2022.1888>, ISSN: 1938-7849
23. Rosas, Jorge y Chias, Luis. *Los BRT ¿nuevo paradigma de la movilidad urbana mundial?*. *Investigaciones geográficas*, (n°103): pp. 1-12 [En línea]. 17 de agosto del 2020 [Fecha de consulta: Octubre de 2023]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.14350/rig.60045>, ISSN: 2448-7279.

24. Cabrera, Diego. *Factores determinantes de la relación entre la localización de las empresas, la dinámica del transporte público tipo BRT y el desarrollo urbano*, vol. 37(n°3): pp. 839-887 [En línea]. Septiembre – diciembre del 2022 [Fecha de consulta: agosto de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.24201/edu.v37i3.2048>, ISSN 0186-7210.
25. Frabbi, M.; Montestruque, O. y Maqueira, A.. *Impacto del sistema de transporte público metropolitano en el consumo del espacio público del distrito de Barranco. Proyectos de recualificación urbana* [Artículo en un blog]. 27 de febrero del 2014 [Fecha de consulta: Noviembre de 2023]. Recuperado de: <https://movilidadbarranco.blogspot.com/>.
26. Anonimo . *El metropolitano como generador de ciudad* [Artículo en un blog]. 8 de septiembre de 2013 [Fecha de consulta: noviembre de 2023]. Recuperado de: <https://movilidadbarranco.blogspot.com/2013/09/el-metropolitano-como-generador-de.html>
27. Lynch, Kevin. *The Image of the City. Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College (ed.)* [En línea]. 1960 [Fecha de consulta: mayo de 2023]. Disponible en: https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1960_Kevin_Lynch_The_Image_of_The_City_book.pdf, ISBN: 0262620014.
28. Gelh, Jan. *Ciudades para la gente. Edifiones Infinito* (ed.) [En línea]. 2010 [Fecha de consulta: mayo de 2023]. Disponible en: <https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja>, ISBN: 9788792420114.
29. Rodriguez , Roberto. *Un acercamiento al paisaje urbano. AU: arquitectura y urbanismo*, vol. 28(n°3): pp. 28-31 [En línea]. 2007 [Fecha de consulta: julio de 2023]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376839853006>, ISSN: 0258-591X.
30. Sgroi, A. *Morfología Urbana-Paisaje Urbano. Revista Taller vertical Yantorno*, vol. 19: pp. 1-19 [En línea] 2016 [Fecha de consulta: Julio de 2023] <https://blogs.ead.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-N%C2%BA-19-Morfolog%C3%ADa-Urbana.pdf>, ISSN: 1529-6210

31. Páramo Pablo y Burbano Andrea. *Los usos y la apropiación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia*. *Revista de Arquitectura*, vol.16: pp. 6-15 [En línea]. Enero-diciembre del 2014 [Consultado: octubre de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.14718/RevArg.2014.16.2>, ISSN: 1657-0308
32. Martínez Valentina; Silva Evodia y González Edgar. *Parques urbanos: un enfoque para su estudio como espacio público*. *Intersticios sociales (n°19)*: p. 67-86 [En línea]. 24 de febrero del 2020 [Fecha de consulta: octubre de 2023] Disponible en: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-49642020000100067, ISSN 2007-4964.
33. Galimberti, Cecilia, 2021. *El diseño urbano en frentes fluviales como posibilitador de una nueva "imaginabilidad" urbana: caso ribera central de Rosario (Argentina)*. *Revista Kepes, Año 18, (n°24)*: pp. 47-78 [En línea]. Julio-diciembre del 2021 [Fecha de consulta: Julio de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.17151/kepes.2021.18.24.3>, ISSN: 2462-8115.
34. Ruiz, Ana. *El potencial de la percepción social aplicada al análisis de la vulnerabilidad en planificación urbana*. *Revista Eure (Santiago)*, vol. 45(n°136): pp. 31-50 [En línea]. Septiembre del 2019 [Fecha de consulta: julio de 2023]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000300031>, ISSN: 0717-6236.
35. Sánchez, Fabio. *Fundamentos Epistémicos de la Investigación Cualitativa y Cuantitativa: Consensos y Disensos*. *Revista RIDU, revista digital de investigación en docencia universitaria*, vol. 13: pp. 102-122 [En línea]. 2019 [Fecha de consulta: junio de 2023] Disponible en: <https://doi.org/10.19083/ridu.2019.644>, ISSN: 2223-2516.
36. García , María y Martínez , Pilar. *Guía práctica para la realización de trabajos fin de Grado y trabajos fin de Máster*. *Editum, Ediciones de la Universidad de Murcia* (ed.), 2a reimp. [En línea]. 2012 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en:

https://jabega.uma.es/discovery/fulldisplay/alma991003915549704986/34CBUA_UMA:VU1, ISBN: 9788483719732.

37. Herrera , José, Guevara , Geycell y Munster , Harold. *Los diseños y estrategias para los estudios cualitativos. Un acercamiento teórico metodológico. Revista Gaceta Médica Espirituana, vol.17(n°2): pp.1-15* [En línea]. 2015 [Fecha de consulta: 20 de Junio de 2023]. Disponible en: <http://scielo.sld.cu/pdf/gme/v17n2/GME13215.pdf> , ISSN: 1608 – 8921.
38. Cerrón, Waldemar, 2019. *La investigación cualitativa en educación. Horizonte de la ciencia, vol. 9(n°17): pp. 1-8* [En línea]. Julio-diciembre del 2019 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.26490/uncp.horizonteciencia.2019.17.510>, ISSN: 2413-936X.
39. Caraballo , José y Quintana , Julio. *Lecturas sobre métodos estadísticos en la investigación. Pontificia Universidad Católica de Puerto Ric* (ed.) [En línea]. 2021 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en: <https://www.pucpr.edu/wp-content/uploads/2021/09/Lecturas-sobre-metodos-estadisticos-en-la-investigacion.pdf> , ISSN: 1523-1569.
40. Hernández , Sandra y Duana, Danae. *Técnicas e instrumentos de recolección de datos. Boletín Científico de las Ciencias Económico Administrativas del ICEA, , vol.9(n°17): pp. 51-53* [En línea]. 5 de diciembre del 2020 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.29057/icea.v9i17.6019>
41. Peña , Tania y Pirela , Johann. *La complejidad del análisis documental. Información, cultura y sociedad: revista del Instituto de Investigaciones Bibliotecológicas, (n°16): pp. 55-81* [En línea]. 16 de enero del 2007 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=263019682004>, ISSN: 1514-8327.
42. Malgorzata, C.; Katarzyna B.; and Magnus Ö. *Observation Methods. In: Ciesielska, M., Jemielniak, D. (eds) Qualitative Methodologies in Organization Studies. Palgrave Macmillan, Cham* [En línea]. 2018 [Fecha

- de consulta: noviembre de 2023]. Disponible en: http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-65442-3_2
43. Ali, Elhami y Babak, Khoshnevisan. *Conducting an Interview in Qualitative Research: The Modus Operandi*. *MEXTESOL Journal*, vol. 46 [En línea]. 2022 [Fecha de consulta: noviembre de 2023]. Disponible en: https://www.mextesol.net/journal/index.php?page=journal&id_article=45957, ISSN: 2395-9908.
44. Gill, T. G., y Gill, T. R. *What is research rigor? Lessons for a transdiscipline*. *Informing Science: the international journal of the emerging transdiscipline*, vol. 23: pp. 47-76 [En línea]. 2020 [Fecha de consulta: noviembre de 2023]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.28945/4528>.
45. Ramirez Augusto. *La teoría del conocimiento en investigación científica: una visión actual*. *Anales de la Facultad de Medicina*, vol. 70(n°3): pp.217-224 [En línea]. Septiembre del 2009 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10803/8922>, ISBN: 9788469076279.
46. Villasís , Miguel, y otros. *El protocolo de investigación VII. Validez y confiabilidad de las mediciones*. *Revista Alergia Mexico*, vol. 65(n°4): pp.414-421 [En línea]. 2018 [Fecha de consulta: junio de 2023]. Disponible en: <https://doi.org/10.29262/ram.v65i4.560>
47. Guba , Egon y Lincoln , Yvonnas. *Effective evaluation: Improving the usefulness of evaluation results through responsive and naturalistic approaches*. *Jossey-Bass Inc., Publishers* (ed.) [En línea]. 1981 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en: <https://gwern.net/doc/sociology/1981-guba-effectiveevaluation.pdf>, ISBN 0875894933.
48. Salgado , Ana. *Investigación cualitativa: diseños, evaluación del rigor metodológico y retos*. *LIBERABIT: Lima (Perú)*, vol.13: pp. 71-78 [En línea] 2007 [Fecha de consulta: Junio de 2023]. Disponible en: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/liberabit/v13n13/v13n13a09.pdf>, ISSN: 1729 – 4827.

49. Taherdoosto, Hamed. Different Types of Data Analysis; Data Analysis Methods and Techniques in Research Projects Authors. International Journal of Academic Research in Management (IJARM), vol. 9: pp. 1-9 [En línea]. 2020 [Fecha de consulta: noviembre de 2023]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/362519184_Different_Types_of_Data_Analysis_Data_Analysis_Methods_and_Techniques_in_Research_Projects_Authors, ISSN: 2296-1747.
50. Millán, Armando. *Beneficencia y no maleficencia, serie etica de la investigación con seres humanos. Pontificia Universidad Católica del Perú* (ed.) [En línea]. 2017 [Fecha de consulta: junio de 2023]. Disponible en: <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/71381>, ISBN: 9786124744877.

ANEXOS

Anexo 1. Resultado de reporte de similitud de Turniting

DPI-C1-20232-Tur-Final-Espinoza-Paucar-101223.pdf

INFORME DE ORIGINALIDAD

13%	13%	3%	3%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	3%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
3	Submitted to Universidad Ricardo Palma Trabajo del estudiante	1%
4	www.researchgate.net Fuente de Internet	1%
5	repositorio.utn.edu.ec Fuente de Internet	<1%
6	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1%
7	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1%
8	es.wikipedia.org Fuente de Internet	<1%
9	movilidadbarranco.blogspot.com Fuente de Internet	<1%

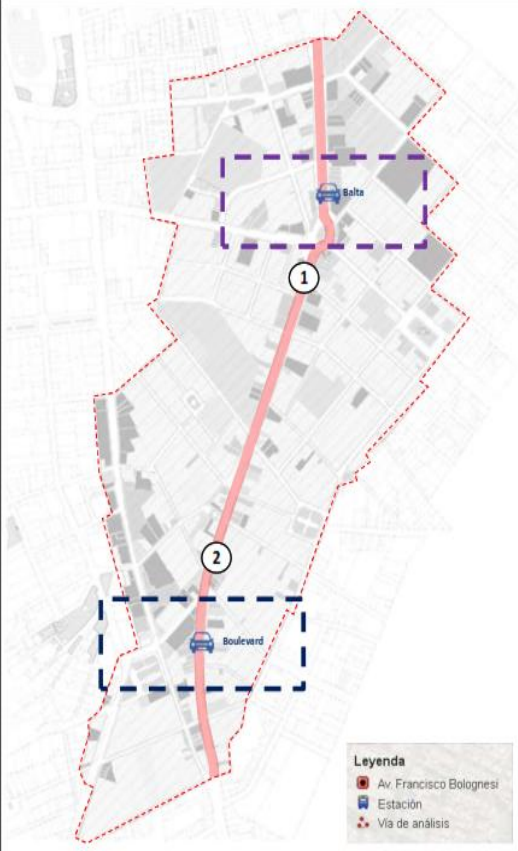





Anexo 2. Tabla de categorización

AMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA GENERAL	PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	
El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del "Metropolitano" y la imaginabilidad de sus habitantes en el distrito de Barranco, 2023	¿Cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023?	¿De qué manera se presenta la morfología urbana en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023?	Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023.	Identificar de qué manera se presenta la morfología urbana en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023.	PAISAJE URBANO	Se manifiesta el predominio de las estructuras construidas por el hombre, en este sistema interactúan tres variables: el plano, el uso del suelo y la edificación de las que en sus variaciones se generan diferentes paisajes urbanos, los resultados pueden ser analizados de manera objetiva determinada por la morfología urbana, los elementos urbanos y las edificaciones, y la segunda de manera subjetiva determinada por los habitantes, principalmente por ser elementos perceptivos y transformador del paisaje urbano mediante las actividades que realicen. (Rodríguez, 2007, pp. 28-31)	Morfología urbana	Topografía	TP
		Trazado vial		TV					
		Usos de suelo		US					
		Espacios públicos y áreas verdes		EP					
		¿De qué manera se presentan los elementos urbanos con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023?		Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023.			Elementos urbanos	Mobiliario urbano	MU
								Edificaciones	ED
	Transporte urbano		TU						
	¿Cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023?	Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023.	Actividades urbanas	Actividades de desplazamiento	AD				
				Actividades recreacionales	AR				
				Actividades comerciales	AC				
	¿Cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023?	Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, Barranco, 2023.	IMAGINABILIDAD	Imagen mental	Imagen socio-ambiental	SA			
					Imagen socio-espacial	SE			
Imagen Socio-cultural					SC				
Percepción Urbana				Identidad urbana	IU				
				Segregación urbana	SU				
Elementos visuales				Confort urbano	CU				
	Imagen de sendas	IS							
							Imagen de nodos	IN	
							Imagen de barrios	IM	




Anexo 3. Instrumento de análisis documental – Modelo de ficha de resumen

FICHA DE RESUMEN						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO						Nro Ficha
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Titulo de investigacion					Ciclo	Categoría de estudio
Autores				Fecha		Categoría
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES	

Anexo 4. Fichas de resumen – resultados

FICHA DE RESUMEN						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	TP-02
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA					Categoría de estudio	Paisaje urbano
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría	Morfología
Autores		Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Subcategoría
		Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023	Topografía
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES	
 <p>Leyenda</p> <ul style="list-style-type: none"> Av. Francisco Bolognesi Estación Vía de análisis 		<p>PERFIL DEL TERRENO</p>  <p>AV. FRANCISCO BOLOGNESI, ENTRE LA ESTACIÓN BALTA Y LA ESTACIÓN BOULEVARD DEL METROPOLITANO.</p>  <p>76 m.s.n.m.</p>  <p>65 - 62 m.s.n.m.</p>			<p>El area de estudio estara contando un area aproximada de 72.6 hectareas con un recorrido, entre las estaciones Balta y Boulevard, de 1300 m lineales y un perimetro aproximado 4656.6 metros. Por otro lado, la informacion recopilada mediante paginas web, y programas de geolocalizacion, nos mencionan que la av. Francisco Bolognes, primeramente está ubicada a 400m de distancia del barranco costero, el cual es muy conocido por el malecon de Barranco. Por otro lado, la altura que contiene este via es variable debido a que la estacion Balta, ubicada entre la avenida Nicolas de Pierola y av. El Sol, tiene una altitud de 76 msnm, sin embargo la estacion Boulevard, ubicada cerca al Boulevard de Barranco y al jiron Corpancho, esta ubicada a 62 msnm. Por lo que se ve un desnivel de 14 metros.</p>  <p>1</p>  <p>2</p>	

Anexo 5. Fichas de resumen – resultados

FICHA DE RESUMEN				Nro Ficha	TV-01	
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO						
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Titulo de investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.			Categoría de estudio	Paisaje Urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Morfología Urbana
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	26/09/2023	Subcategoría	Trazado Vial
OBSERVACIONES		IMÁGENES		TRAZADO VIAL Y ESTACIONES		
<p>El distrito de Barranco está conformado por 4 vías principales que conectan con los distritos vecinos, la Av. Francisco Bolognesi es la vía con mayor jerarquía con la conexión con la vía expresa, El metropolitano recorre la Av. Francisco Bolognesi.</p> <p>Las vías principales atraviesan el distrito de forma Longitudinal conectando a Barranco con Miraflores y Chorrillos. La trama urbana es Irregular. Las vías locales interseptan a la Av. Francisco Bolognesi de forma transversal y direccionan el flujo vehicular en un solo sentido.</p> <p>En la Av. Francisco Bolognesi únicamente transita el metropolitano y el transporte privado, en las demás avenidas como Av. Miguel Grau, Nicolás de Piérola, San Martín y Pedro de Osma, si transita el Transporte Público.</p>				 <p>ESTACIÓN BALTA</p>		
<p>CONCLUSIONES</p> <p>El tramo de estudio se intersecta con las vías transversales de manera diagonal, como si fuera una estructura de esqueleto de pez, precisamente es en estas vías transversales en donde se aprecian que llevan el flujo vehicular en un solo sentido e intercalando el sentido con la vía paralela siguiente, es decir, el jr. Cajamarca tiene el sentido de norte a sur, mientras que el jr. Santa Rosa tiene el sentido de sur a norte. Estas vías transversales conectan a la Av. Francisco Bolognesi con la Av. Miguel Grau permitiendo el intercambio del flujo vial.</p>				 <p>ESTACIÓN BOULEVARD</p>		
		<p>UBICACION</p>		<p>Av. Francisco Bolognesi, entre la estación Balta y Boulevard.</p>		

Anexo 6. Instrumento de observación – Modelo de ficha de observación

FICHA DE OBSERVACION							
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha		
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA							
Titulo de Investigacion					Categoría de estudio		
Autores				Ciclo		Categoría	
				Fecha		Subcategoría	
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES		

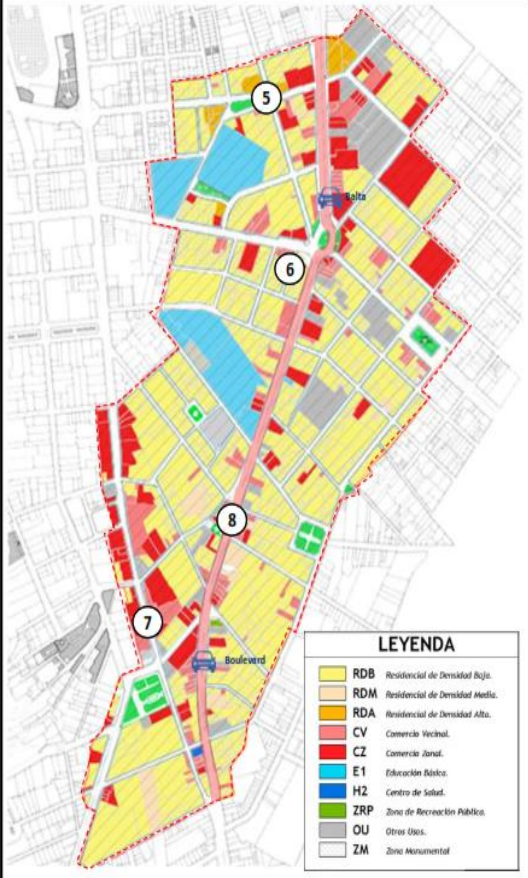
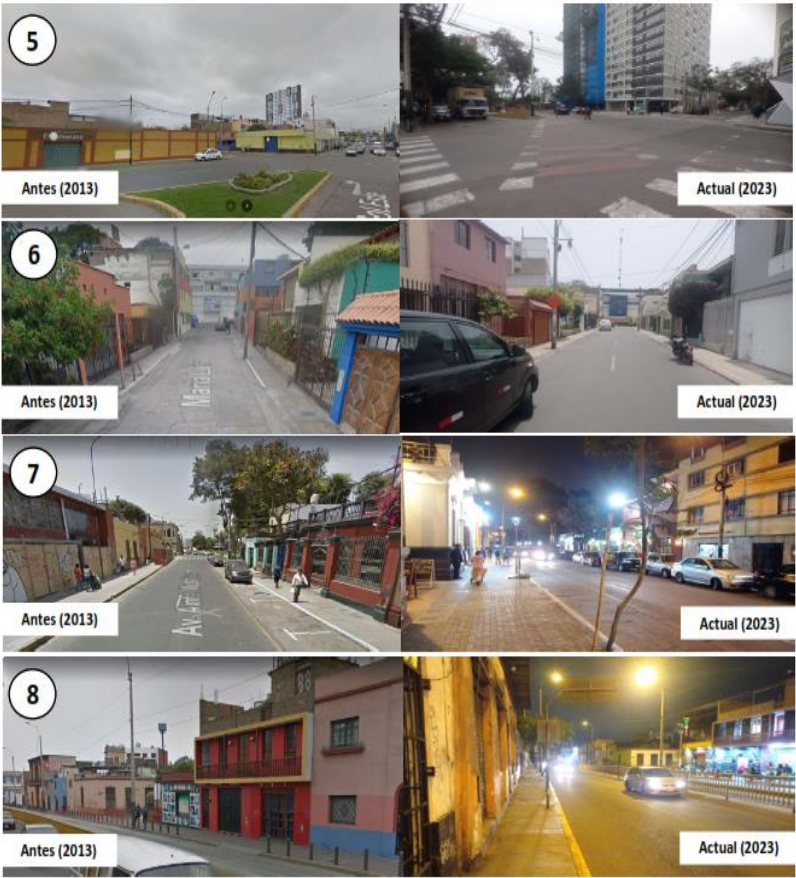

Anexo 7. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO				Nro Ficha	US-01	
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA				Categoría de estudio	Paisaje urbano	
Titulo de Investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría	Morfología
Autores		Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	
		Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023	
MAPA			IMÁGENES		OBSERVACIONES	
					<p>La zonificación predominante a lo largo de esta vía es la de Comercio Zonal, con un significativo porcentaje de comercio tanto a nivel zonal como vecinal. A su vez, se observa un elevado uso residencial, principalmente en viviendas de densidad baja, lo que indica una coexistencia de actividades comerciales y residenciales en la zona. A lo largo de la vía, se identifican terrenos destinados a estacionamientos, siendo la mayor concentración de comercio en el sector de restaurantes. Además, se destaca la presencia de comercio automotriz en la sección norte de la vía. Es notable que, a pesar de más de una década de operación del sistema de transporte metropolitano, la transformación del uso del suelo hacia un carácter predominantemente comercial no se ha completado en su totalidad. La mayor densidad comercial se concentra en proximidad a las estaciones, mientras que hacia el norte de la estación Balta, en dirección a Miraflores, se evidencia la presencia de edificaciones de tipo residencial de densidad alta.</p> <p>La zona con mayor desarrollo comercial fue la zona alrededor de la estación boulevard</p>	

Anexo 8. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	US-02
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA					Categoría de estudio	Paisaje urbano
Titulo de investigacion	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023				Categoría	Morfología
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Subcategoría	Usos de suelo
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023		
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES	
					<p>Se pudo apreciar como el metropolitano y su presencia en la zona a podido impulsar las actividades ya presentes en la zona, atraer nuevas iniciativas urbanas y ajustar los espacios existentes conforme a las cambiantes necesidades y tendencias de la población, todo esto gracias al movimiento peatonal dentro de la zona. Sin embargo, esto resulta beneficioso ya que trae desarrollo, identidad, movimiento y visitas al distrito. Sin embargo esta no es vista realmente en todas las partes de la zona de estudio</p>	

Anexo 9. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	US-02
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje urbano
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose		orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior		orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023	
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES	
 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> RDB Residencial de Densidad Baja. RDM Residencial de Densidad Media. RDA Residencial de Densidad Alta. CV Comercio Vecinal. CZ Comercio Zonal. E1 Educación Básica. H2 Centro de Salud. ZRP Zona de Recreación Pública. OU Otros Usos. ZM Zona Monumental. 		 <p>5 Antes (2013) Actual (2023)</p> <p>6 Antes (2013) Actual (2023)</p> <p>7 Antes (2013) Actual (2023)</p> <p>8 Antes (2013) Actual (2023)</p>			<p>Se pudo apreciar como la presencia del metropolitano en la zona a podido impulsar las actividades ya presentes en la zona, atraer nuevas iniciativas urbanas y ajustar los espacios existentes conforme a las cambiantes necesidades y tendencias de la población, todo esto gracias al movimiento peatonal dentro de la zona. Esto resulta beneficioso ya que trae desarrollo, identidad, movimiento y visitas al distrito. Sin embargo esta no es vista realmente en todas las partes de la zona de estudio, en ciertas zonas se ve comercio, en ciertas zonas, viviendas de alta densidad.</p>  <p>Alta influencia del metropolitano</p> <p>Nula influencia del metropolitano</p> <p>Baja influencia del metropolitano</p> <p>Muy baja influencia del metropolitano</p> <p>Gran impacto del metropolitano</p>	






Anexo 10. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACIÓN						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	EP-01
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA					Categoría de Estudio	Paisaje Urbano
Titulo de investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.				Categoría	Morfología Urbana
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Subcategoría	Espacio público
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	26/09/2023		
OBSERVACIONES		IMÁGENES		SECCIONES VIALES DE LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI		
<p>El ancho de la vía desde la estación Boulevard hasta la estación Balta es de 25m y en la estación Balta 35m debido a un incremento de calzadas, una para el metropolitano, y una para el vehículo particular. Las veredas tienen un ancho promedio de 2m, Únicamente en la estación Boulevard encontramos jardín en la vía. Las estaciones están en el centro de la vía, y a los lados se encuentra la vía segregada de los buses del BRT. Existen dos calzadas para transporte privado en dirección sur a norte, y una sola calzada de norte a sur, ésta calzada tiene una particularidad ser de piso adoquinado y de no recorrer todo el largo de la vía, la veredas son entre concreto y adoquines, y la calzadas de asfalto. La luminarias son postes de alumbrado público, los árboles están al borde de las veredas.</p>		<p>ESTACIÓN BALTA SECCIÓN VIAL 3 - 3</p>				
<p>CONCLUSIONES</p> <p>El espacio público esta dividido entre la circulación vehicular y peatonal principalmente, no encontramos la existencia de jardines o verma central, el centro de la vía esta segregada para el recorrido del los buses del BRT y las estaciones, y junto a ellos a cada lado se encuentran las calzadas para el transporte particular, las veredas tienen un ancho de 2m que es lo normal están construidas en su mayoría de concreto como toda obra pública y en una tramo de la vía ésta vereda es de adoquines rojos que se ah integrado con una calzada, que permite recorrer vehiculos al mismo nivel de la vereda, además la no existencia de retiro municipal de las viviendas hacen que el recorrido por las veredas se perciba angosto.</p>		<p>AV. FRNACISCO BOLOGNESI SECCIÓN VIAL 2 - 2</p>				
		<p>ESTACIÓN BOULEVARD SECCIÓN VIAL 1 - 1</p>				
		UBICACION		Av. Francisco Bolognesi, entre la estación Balta y Boulevard.		

Anexo 11. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro Ficha	EP-02	
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO						
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Título de investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.			Categoría de Estudio	Paisaje Urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Morfología Urbana
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	26/09/2023	Subcategoría	Espacio público
OBSERVACIONES		IMÁGENES		SECCIONES VIALES DE LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI		
<p>A lo largo de la vía observamos poca área verde como tal, en el diseño de la vía no se a considerado una berma central o espacios para jardín, observamos que en las afuras de la estación Balta hay jardines, al igual que en la estación Boulevard, también encontramos la plaza de los Bomberos.</p>		<p>LEYENDA</p> <p>ZRP Zona de Revisión Pública</p> <p>PLANO DE ALTURA DE EDIFICACIÓN</p> <p>ANÁLISIS DE LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI ENTRE LA ESTACIÓN BALTA Y BOULEVARD</p> <p>AV. FRANCISCO BOLOGNESI</p> <p>A-01</p>				
<p>CONCLUSIONES</p> <p>La Av. Francisco Bolognesi no cuenta con un gran porcentaje de área verde, esto debido a la poca dimensión de la avenida, al momento de diseñar la vía se priorizó el área para el transporte vehicular y peatonal únicamente, ésta deficiencia de áreas verdes es compensada con los parques y plazas existentes en el dsitrito, además que se encuentran próximas a la Av. Francisco Bolognesi convirtiendo a ésta vía como una vía de paso y circulación para llegar las demás áreas recreativas.</p>						
		UBICACION		Av. Francisco Bolognesi, entre la estación Balta y Boulevard.		

Anexo 12. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						Nro Ficha	EP-03
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO							
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA							
Titulo de investigacion	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023				Categoría de estudio	Paisaje urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II		Categoría	Morfología
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023		Subcategoría	Espacios publicos
MAPA			IMÁGENES			OBSERVACIONES	
			 <p>Parque niño heroe "Felipe Semorile Liman"</p>			<p>Fue posible observar la existencia de áreas públicas a lo largo del recorrido del Metropolitano, principalmente en su entorno cercano. Por ejemplo, se identificaron diversas áreas como plazas, parques y zonas ajardinadas que proporcionan oportunidades para la interacción social y actividades al aire libre, como la plaza Butters, el parque municipal de Barranco y el parque Antonio Raimondi. Estos espacios públicos no solo sirven como puntos de encuentro comunitario y elementos fundamentales para los vecindarios del distrito, sino que también ofrecen un alivio visual y ambiental en medio del entorno urbano.</p> <p>Apartir de lo mencionado y observado, el parque niño heroe y la plaza Butters cuentan con una gran calida, flujo de personas, desarrollo urbano y un impacto bastante directo de metropolitano, debido al movimieot de personas y desplazamiento de buses de transporte urbano publico hacia las avenidas conectoras con estas areas publicas. Sin embargo, el parque Bustamante no cuenta con esta debido a distanciamieot de la via y el posicionamiento de mismo parque.</p> 	
			 <p>Plaza Butters</p>				
			 <p>Parque Bustamante</p>				

Anexo 13. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO				Nro Ficha	EP-04	
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Titulo de investigacion	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Morfología
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023	Subcategoría	Espacios publicos
MAPA		IMÁGENES		OBSERVACIONES		
		<p>4 Parque San Roque</p>		<p>Fue posible observar la existencia de áreas públicas a lo largo del recorrido del Metropolitano, principalmente en su entorno cercano. Estos espacios públicos no solo sirven como puntos de encuentro comunitario y elementos fundamentales para los vecindarios del distrito, sino que también ofrecen un alivio visual y ambiental en medio del entorno urbano.</p> <p>Apartir de lo mencionado y observado, el parque San Roque y el parque Antonio Raimondi no cuentan con un gran, flujo de personas, desarrollo urbano y un impacto bastante directo de metropolitano, debido a que se encuentran en zonas bastante residenciales y distanciasdas de las estaciones. Caso contrario, el parque monumental de Barranco sigue siendo de los parque mas importantes del distrito debido a la cercanía a la estacion, ademas esta forma parte un circuito formado por la avenida Miguel Grau, el boulevard y el puente de los suspiros, transformandose en un area característica y turística</p>		
		<p>5 Parque Antonio Raimondi</p>				
		<p>6 Parque monumental de Barranco</p>				


Anexo 14. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro Ficha	MU-01		
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO							
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA							
Titulo de investigación		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.		Categoría de estudio	Paisaje Urbano		
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose		orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II		
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior		orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	26/09/2023		
OBSERVACIONES		IMÁGENES		SECCIONES VIALES DE LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI			
<p>Los mobiliarios existentes a lo largo de la vía se encuentra en un estado conservado, los elementos más resaltantes son los bolardos y la reja del metropolitano y los árboles a lo largo de toda la vía, la señalética para los automóviles como semáforos son de color amarillo contrastando con el entorno, los bolardos tienen la función de segregar la vía peatonal con la vía vehicular, la luminaria se presenta por los postes de 12 metros de alto con un pintado de color verde en la base, existen también poster informativos de intersección de vías, los árboles existentes están ubicados en las veredas sobre su alcorque respectivo, en la estación balta encontramos una estatua de la virgen que es visitada por los transeúntes que transitan hacia la estación, por otro lado, en la estación boulevard, se encuentran bolardos de color plateado que están encadenados unos con otros, además de una caseta de seguridad.</p>							
<p>CONCLUSIONES</p> <p>El mobiliario existente está representado por elementos verticales como señaléticas, semáforos, luminarias a nivel de piso se encuentran las rejas del metropolitano, los bolardos y los árboles que tienen la particularidad de estar ubicados sobre su respectivo alcorque, afuera de las estaciones se presentan nodos de mobiliarios como estatuas, bancas, parques pequeños que generen un espacio de espacimient para el usuario que circula.</p>		<p>UBICACION</p>		<p>Av. Francisco Bolognesi, entre la estación Balta y Boulevard.</p>			

Anexo 15. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION								
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	ED-01		
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA								
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoria de estudio		Paisaje urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose		orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II		Categoria	Elementos Urbanos
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior		orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023		Subcategoria	Edificaciones
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES			
					<p>A lo largo del tramo de la Avenida Francisco Bolognesi, se observa una marcada diversidad en las construcciones en términos de altura y diseño arquitectónico. La altitud de los edificios aumenta a medida que nos acercamos a la estación Balta, donde encontramos edificios multifamiliares de más de cuatro niveles, especialmente en la zona norte de la estación Balta, que permite edificaciones de más de quince niveles debido a su zonificación RDA. Esta variación se debe, en parte, a que algunas edificaciones entre las estaciones Boulevard y Balta son consideradas monumentos históricos por el Instituto Nacional de Cultura. A lo largo de la avenida, se identifican veintitrés monumentos declarados y cinco inmuebles de valor monumental, lo que dificulta su expansión vertical, a pesar de la posibilidad otorgada por la zonificación de Comercio Zonal para edificios de hasta cinco pisos o 1.5 veces el ancho de la vía.</p> 			

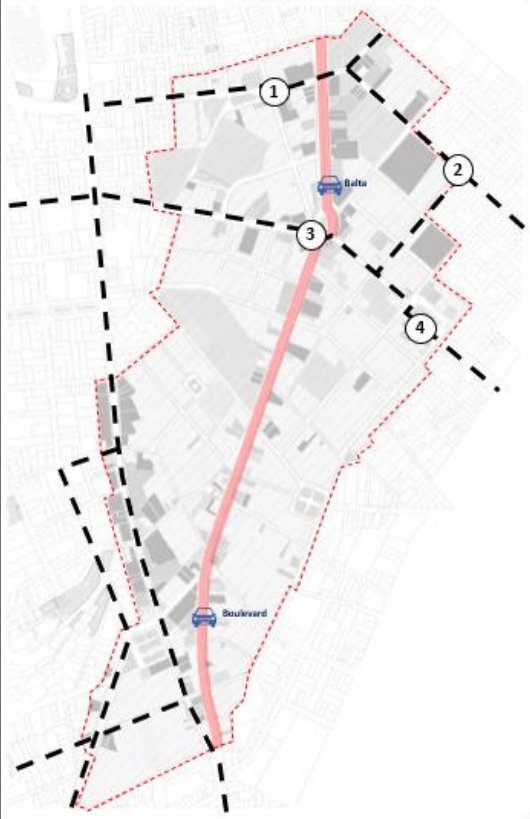






Anexo 16. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION							
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	ED-02	
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA							
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose		orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Elementos urbanos
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior		orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023	Subcategoría	Edificaciones
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES		
		     			<p>A lo largo del tramo de la Avenida Francisco Bolognesi, se observa una marcada diversidad en las construcciones en términos de altura y diseño arquitectónico. La altitud de los edificios aumenta a medida que nos acercamos a la estación Balta, donde encontramos edificios multifamiliares de más de cuatro niveles, especialmente en la zona norte de la estación Balta, que permite edificaciones de más de quince niveles debido a su zonificación RDA. Esta variación se debe, en parte, a que algunas edificaciones entre las estaciones Boulevard y Balta son consideradas monumentos históricos por el Instituto Nacional de Cultura. A lo largo de la avenida, se identifican veintitrés monumentos declarados y cinco inmuebles de valor monumental, lo que dificulta su expansión vertical, a pesar de la posibilidad otorgada por la zonificación de Comercio Zonal para edificios de hasta cinco pisos o 1.5 veces el ancho de la vía.</p> 		

Anexo 17. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	ED-03
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA					Categoría de estudio	Paisaje urbano
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría	Elementos urbanos
Autores		Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Subcategoría
		Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023	Edificaciones
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES	
<p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> 1P Edificación de un piso 2P Edificación de 2 pisos 3-4P Edificación de 3 a 4 pisos 5+ Edificación de 5 pisos o más ZRP Zona de Recreación Pública OU Otros Usos ZM Zona Metropolitana 					<p>A lo largo del tramo de la Avenida Francisco Bolognesi, se observa una marcada diversidad en las construcciones en términos de altura y diseño arquitectónico. La altitud de los edificios aumenta a medida que nos acercamos a la estación Balta, donde encontramos edificios multifamiliares de más de cuatro niveles, especialmente en la zona norte de la estación Balta, que permite edificaciones de más de quince niveles debido a su zonificación RDA. Esta variación se debe, en parte, a que algunas edificaciones entre las estaciones Boulevard y Balta son consideradas monumentos históricos por el Instituto Nacional de Cultura</p>	

Anexo 18. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA					Nro Ficha	TU-01
Titulo de investigacion	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Elementos Urbanos
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023	Subcategoría	Transporte Urbano
MAPA		IMÁGENES			OBSERVACIONES	
		     			<p>En la Av. Francisco Bolognesi se puede encontrar una ausencia de buses de transporte público, aparte del Metropolitano, por esta vía se puede visualizar el tránsito de transporte tanto vehicular como peatonal. Por el lado del transporte vehicular, se pudo notar una considerable cantidad de vehículos privados (autos y motos), que en ocasiones entre las 10:00am y 11:00am se puede generar congestión vehicular a partir de la intersección con la Av. Nicolas de Piérola. También se pudo notar en poco o nulo tránsito de transporte de carga. A partir de la intersección de la Av. Francisco Bolognesi y el Jr. Cajamarca, los vehículos se dividen, las motos transitan por la berma (compartida con la vereda) y lo autos continúan por la avenida.</p> <p>En conclusión, el tránsito del transporte urbano dentro de la zona si se ve afectado por la presencia del metropolitano, tanto en los tipos de vehículos que circulan en esta zona, en las vías de desplazamiento y características ambientales de la zona. Primeramente, se pudo destacar dos tipos de vehículos de transporte aparte de los buses del servicio del Metropolitano: vehículos particulares y motos; debido a la presencia del metropolitano estos vehículos son forzados a transitar por vías estrechas o vías compartidas con las veredas peatonales, poniendo en riesgo a los vecinos de la zona. Asimismo, estos vehículos al estar tan cerca de la vivienda generan suciedad, ruido y desgaste significativo a las rutas de movimiento de las personas, llenándolas de irregularidades. Por otro lado, el movimiento de vehículos por esta vía no es tan masivo por lo que no se observó problemas graves de congestionamiento o tráfico, sin embargo si hay presencia de estos problemas a una escala menor.</p>	

Anexo 19. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						Nro Ficha	TU-03	
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO								
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA								
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje urbano		
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose		orcid.org/0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II		Categoría	Elementos Urbanos
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior		orcid.org/0000-0001-8836-3532	Fecha	21/10/2023		Subcategoría	Transporte Urbano
MAPA			IMÁGENES			OBSERVACIONES		
						<p>El tránsito del transporte urbano dentro de la zona si se ve afectado por la presencia del metropolitano, tanto en los tipos de vehículos que circulan en esta zona, en las vías de desplazamiento y características ambientales de la zona. Primeramente, se pudo destacar dos tipos de vehículos de transporte aparte de los buses del servicio del Metropolitano: vehículos particulares y motos; debido a la presencia del metropolitano estos vehículos son forzados a transitar por vías estrechas o vías compartidas con las veredas peatonales, poniendo en riesgo a los vecinos de la zona. Asimismo, estos vehículos al estar tan cerca de la vivienda generan suciedad, ruido y desgaste significativo a las rutas de movimiento de las personas, llenándolas de irregularidades. Por otro lado, el movimiento de vehículos por esta vía no es tan masivo por lo que no se observó problemas graves de congestiamiento o tráfico, sin embargo si hay presencia de estos problemas a una escala menor.</p>		
						<p>VEHICULOS PRIVADOS</p> <p>Autos</p> <p>Motos</p> <p>Bicicletas</p> <p>Camiones</p>		

Anexo 20. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO				Nro Ficha	TU-04	
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Titulo de investigacion	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Elementos Urbanos
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/0000-0001-8836-3532	Fecha	26/09/2023	Subcategoría	Transporte Urbano
OBSERVACIONES		IMÁGENES		TRANSPORTE EN LAS INTERSECCIONES DE LA AV. FRANCISCO BOLOGNESI		
<p>Los cruces o nodos de conexión con otras avenidas, jirones o calles con la Av. Francisco Bolognesi en su mayoría están ordenados de buena manera, sin embargo se puede encontrar congestión vehicular dentro de dos cruces de la avenida Francisco Bolognesi, con Nicolas de Piérola-Balta y con la Av. El Sol. Se pudo observar que en esta el nivel de ruido y humo era mayor que otros lados, provocando que muchos de los mobiliarios se negreen con el paso del tiempo, además se pudo notar que el movimiento de personas por estos cruces era mayor que a lo largo de la av. Francisco Bolognesi. Los vehículos que mayormente se pueden observar en estos cruces son buses de transporte, vehículos particulares, taxis, motos y buses del metropolitano, a pesar de la cantidad de tipos de transporte vistos, no se observó conflictos entre estos.</p>				<p>Cruce con Av. El Sol</p>		
CONCLUSIONES		<p>Cruce con Nicolas de Pierola y Balta</p>		<p>Cruce con Jr. Vigil y Miraflores</p>		
<p>En conclusión, el transporte urbano en los nodos de conexión e intersección con otras vías de movilidad traen consigo un aumento de mayor magnitud en los cambios atmosféricos, tránsito vehicular e imagen de la zona. En estos nodos, se presentan una mayor cantidad de tipos de vehículos como buses de transporte, vehículos particulares, taxis, motos y buses del metropolitano, esta variedad provoca un incremento en el ruido y contaminación, sin embargo, estas problemáticas no impactan de forma directa debido a que la zona presenta una ausencia de edificaciones residenciales, ya que se muestra un uso mayormente comercial o de servicios en esta sección. Por otro lado, también trae consigo una mejora en la movilidad de la población local hacia otras partes de la ciudad, además que brinda una sinergia con el servicio del metropolitano, ya que, gracias a la cercanía de paraderos de buses de transporte, la población puede embarcar distintos medios de movilización de manera directa sin la necesidad de caminar grandes distancias.</p>		<p>Cruce con Santa Rosa y Manuel Segura</p>		<p>Cruce con Cajamarca y Ca. Gral. Felipe Santiago Salaverry</p>		
		<p>Cruce con Jr. Corpancho</p>		<p>Cruce con Jr. Corpancho</p>		
UBICACION		Av. Francisco Bolognesi, entre la Av. El Sol y la Jr. Corpancho				

Anexo 21. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION							
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA					Nro Ficha	AD-01	
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje Urbano	
Autores		Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Actividades urbanas
		Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/0000-0001-8836-3532	Fecha	30/09/2023	Subcategoría	Actividades de desplazamiento
OBSERVACIONES		IMÁGENES		DESPLAZAMIENTO			
<p>El desplazamiento observado en la zona de estudio se vio a través de los vehículos y la población, donde en primer lugar se observó la desviación de movimiento por la calle Enrique Barrón, esta calle sirve como alternativa de la avenida Francisco Bolognesi debido a que es más segura, por otro lado los vehículos la utilizan para acortar tiempo y también debido a la forma de la vía la cual dificulta la movilidad de los vehículos por esta avenida. Por otro lado, la avenida presenta una unión de vereda y calle, lo cual pone en situación de inseguridad a las personas transitando. Estas dificultades provocan que la imagen de transitar por esta zona sea de inseguridad y malestar para las personas y personas residentes.</p>		<p>Mayor tránsito de personas por la intersección de la calle Enrique Barrón y la calle Salazar, provocado por una inseguridad de tránsito por la avenida Francisco Bolognesi, asimismo los autos buscan el paso por esta calle por la configuración de las vías, comprometiendo el confort de la población residente en esta zona.</p>					
CONCLUSIONES							
<p>En conclusión, el desplazamiento peatonal en el área de estudio presenta diversas dificultades como anchos de circulación, veredas compartidas y obstaculización de vía, esto debido a partir de la presencia del metropolitano en el lugar, ya que este ocupa el espacio por donde deberían circular estos vehículos. Estas problemáticas amenazan de manera directa al usuario tanto a la población con discapacidad motora como la población sin discapacidad motora, ya que el estado de estas y las dimensiones que tiene no cumplen con las medidas necesarias para darle seguridad al poblador.</p>							
UBICACION		Av. Francisco Bolognesi, entre la Av. El Sol y la Jr. Corpancho					

Anexo 22. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO				Nro Ficha	AD-02	
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Titulo de investigacion	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría de estudio	Paisaje Urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Actividades urbanas
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/0000-0001-8836-3532	Fecha	30/09/2023	Subcategoría	Actividades de desplazamiento
OBSERVACIONES		IMÁGENES		ACCESIBILIDAD		
<p>En la avenida francisco Bolognesi muestra un modelo de vereda la cual integra a su forma una rampa, la cual ayuda a su desplazamiento directo durante todo el tramo, sin embargo algunas de estas rampas no tiene una estructura 100% optima para cruzar por ella por ejemplo la imagen 3, donde la rampa no fue diseñada de la mejor manera, asimismo se tiene que este tipo de elementos de desplazamiento no tienen un buen estado de conservación pero no presentan un deterioro tan grande para impedir la movlización por estas. Por otro lado, se observo como las vallas amarillas del metropolitano dividen ciertas partes de la vía, impidiendo el acceso directo hacia el otro lado, esto se puede ver en la imagen 2 e imagen 4, donde los tramos entre nodos de conexión son tan grandes que impiden el cruce. También se observo distintos tipos de rampas que se utilizarían para la entrada de vehículos particulares a cocheras (imagen 6), sin embargo, estas están conectadas al metropolitano haciendo que sea imposible de usarlas y obliguen a los propietarios de usar la misma vereda para poder entrar.</p>						
CONCLUSIONES						
<p>Para concluir con este apartado, se puede mencionar que el metropolitano ha intervenido de manera muy directa en la accesibilidad inclusiva de la vía, esto debido a que varios de los elementos de desplazamiento del lugar se han visto comprometidos con la llegada de esta infraestructura, dificultando la movilidad peatonal del sitio y provocando que partes de este tramo generen una sensación de segregación, esto proveniente del gran tamaño que abarca la estación Balta y la mala planificación urbana que hubo en la zona. Estas dificultades impactan enormemente a las personas de la tercera edad, las cuales son un grupo bastante grande en la zona, y a las personas con movilidad reducida, debido a que estos elementos de inclusión peatonal se han visto deteriorados por el paso y humos expulsado de los vehículos que transitan por el lugar.</p>						
UBICACION		Av. Francisco Bolognesi, entre la Av. El Sol y la Jr. Corpancho				

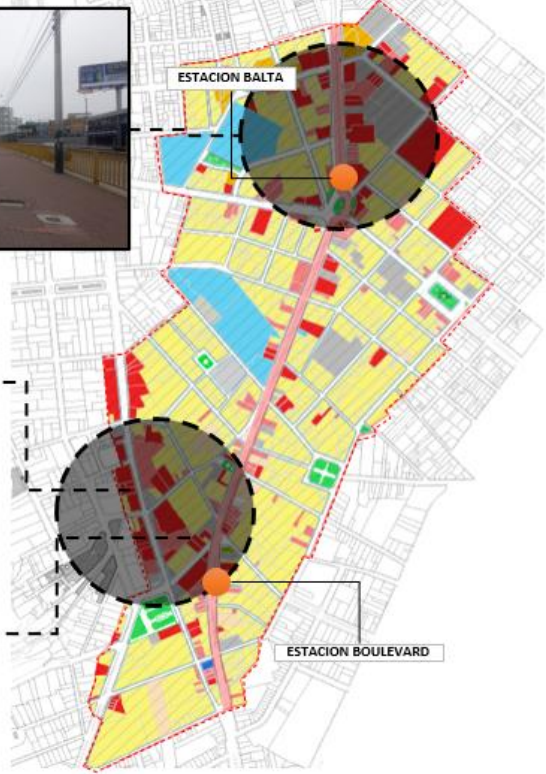

Anexo 23. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO					Nro Ficha	AD-03
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA					Categoría de estudio	Paisaje Urbano
Titulo de investigacion	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023				Categoría	Actividades urbanas
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Subcategoría	Actividades de desplazamiento
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	30/09/2023		
OBSERVACIONES	IMÁGENES	SEÑALIZACIONES				
<p>Se pudo observar que muchas de las señalizaciones viales de la zona se encuentran en un estado deplorable, esto se puede ver en la imagen 1 y 5, pero de igual manera hay señalización con un buen nivel de conservación, ya que aun son visibles para las personas y brindan un orden vial peatonal, punto muy importante sabiendo los vehículos circundantes de estas zonas. Sin embargo, hay zonas donde no hay ningún tipo de señalización como se puede ver en la imagen 3, donde no se determina que porción es para el automóvil y cual es para el peatón, en la imagen 4 se puede ver un ejemplo de unión de vereda y calle donde si se emplea una señalización (línea amarilla) para determinar el limite de ambos elementos. Por otro lado, cada uno de los nodos cuenta con una gran presencia de semáforos e indicaciones de calles y su conservación es bastante buena.</p>						
CONCLUSIONES	<p>En conclusión, se puede mencionar los elementos viales necesarios para un desplazamiento óptimo peatonal están proyectados en la zona, sin embargo la falta de mantenimiento, el constante movimiento del transporte vehicular, no motorizado y peatonal, además de la exposición ambiental ha provocado que muchos de estos elementos se vean afectados, por ejemplo los pasos peatonales en ciertas calles donde ya casi no son visibles o también se puede mencionar el estado de la vía entre Nicolas de Piérola y Miraflores, donde no existe ninguna separación entre la calle y la vereda</p>					
UBICACION	Av. Francisco Bolognesi, entre la Av. El Sol y la Jr. Corpancho					

Anexo 24. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO				Nro Ficha	AR-01	
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA						
Titulo de investigacion		El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023		Categoría de estudio	Paisaje Urbano	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/ 0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Categoría	Actividades urbanas
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/ 0000-0001-8836-3532	Fecha	26/09/2023	Subcategoría	Actividades de recreacion
OBSERVACIONES		IMÁGENES		AREAS DE ACTIVIDADES DE RECREACION		
<p>Durante las visitas se pudo reconocer distintos lugares donde las personas buscaban recrearse de distintas formas, por ejemplo se pudo observar personas leyendo libros o conversando con amigos o familiares en estos espacios. Sin embargo se pudo notar la ausencia de personas en espacios encontrados cerca al tramo del metropolitano, y por el otro lado los espacios cerca a estaciones gozaban de mas visitas. Esto aumentando la cantidad de actividades y movimiento en estas partes de la zona. Estas actividades potenciadas por el metropolitano son aprovechados por locales de comercio o servicios en la periferia de estos espacios. Las actividades mas relevantes fueron la lectura, el dialogo, el turismo y la conexion con el espacio libre.</p>				<p>Actividades al aire libre, lectura y visita</p>		
<p>CONCLUSIONES</p> <p>En conclusion, las actividades de recreacion urbana se ven potenciadas atravez de la visitas constantes por el metropolitano y las via por donde transitan los distintos buses publicos de empresas de transporte urbano, provocando un aumento en las actividades comerciales y el movimineto de las personas del lugray brindando una perspectiva de agradable para el visitante y los pobladores debido a que muchas de estas actividades son realizadas en espacios apartados a las zonas residenciales dandole privacidad y seguridad. Sin embargo, esto no es replicado a traves del tramo intermedio debido a la falta de conexion directa con los puntos de movilidad vehicular, ya sea los nodos de interseccion vial o las estaciones misma, provocando una poca inflencia de las personas y limitando las actividades urbanas a solo al descanso y lectura.</p>		<p>Actividades al aire libre, lectura, turistico y visita</p>		<p>Actividades al aire libre, lectura, turismo y visita</p>		
		<p>Actividades socio-familiares</p>		<p>Actividades al aire libre,socio-familiares y lectura</p>		
		<p>UBICACION</p>		<p>Av. Francisco Bolognesi, entre la Av. El Sol y la Jr. Corpancho</p>		

Anexo 25. Instrumento de observación – Resultados

FICHA DE OBSERVACION						
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO				Nro Ficha	AC-02	
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA - ESCUELA DE ARQUITECTURA				Categoría de estudio	Paisaje Urbano	
Título de investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023			Categoría	Actividades urbanas	
Autores	Espinoza Tello Anderson Jose	orcid.org/0000-0002-2175-611X	Ciclo	2023-II	Subcategoría	Actividades comerciales
	Paucar Rivera Jean Carlos Junior	orcid.org/0000-0001-8836-3532	Fecha	26/09/2023		
OBSERVACIONES		IMÁGENES		ACTIVIDADES COMERCIALES DIRECTAS		
<p>Los negocios alrededor de la vía Francisco Bolognesi durante el día están cerrados, sin embargo, hay negocios que se encuentran abiertos, como tiendas locales, peluquerías, gimnasios o restaurantes. Asimismo, se observa un movimiento de personas algo bajo durante estas horas de los días entre los lunes y viernes, esto se puede visualizar en las imágenes expuestas. Por otro lado, se pudo observar una concentración más marcada de comercio alrededor de las mismas estaciones, esto por el movimiento de personas que estas estaciones proporcionan en esa zona, mientras que todo el tramo entre estas hay poca ausencia de actividad comercial (solo teniendo puestos locales y un negocio grande de alquiler de autos, imagen 4), esto debido a poca actividad de personas y la poca conexión que hay en este tramo, se puede ver en la imagen 4.</p>						
<p>CONCLUSIONES</p> <p>Se puede concluir que el metropolitano si tiene un impacto en el incremento y disminución de la actividad comercial de la zona, esto presenciados a partir de las visitas de campo, fotografías y videos. La actividad comercial local por parte de los pobladores se situada en su mayoría en el tramo entre las estaciones Balta y Boulevard, esto debido a que empresas más grandes o locales con mayor recepción de personas en horarios nocturnos o diurnos se sitúan cerca de estas, con el objetivo de beneficiarse del movimiento de personas que proporcionan las estaciones. Otro punto a considerar para el comercio local de la zona son las rejas amarillas que se encuentran en esta vía, dificultando de cierta manera la conexión entre ambos lados, haciendo que los pobladores busquen aprovechar los largos tramos a caminar entre nodos para así poder mostrar sus productos y que los transeúntes puedan comprarlos mientras estos buscan cruzar al otro lado.</p>				<p>ESTACION BALTA</p> <p>ESTACION BOULEVARD</p>		
		<p>UBICACION</p>		<p>Av. Francisco Bolognesi, entre la Av. El Sol y la Jr. Corpancho</p>		

Anexo 26. Instrumento de entrevista – modelo de guía de entrevista a arquitecto urbanista

GUIA DE ENTREVISTA PARA RECOLECCION DE DATOS – ARQUITECTO URBANISTA

La presente guía de entrevista estará enfocada a la resolución de preguntas de carácter urbano, por lo que se buscará aplicarla a profesionales que ejerzan como arquitectos urbanistas.

I. DATOS GENERALES

Título de la investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.
Entrevistadores	Espinoza Tello Anderson Jose Paucar Rivera, Jean Carlos Junior
Entrevistado	
Ocupación del entrevistado	Arquitecto Urbanista
Fecha	
Tiempo estimado	50 minutos
Lugar de la entrevista	
Hora de inicio	
Hora de termino	

II. JUSTIFICACIÓN

Esta entrevista tiene como objetivo poder conocer su postura acerca del “paisaje urbano y la imaginabilidad en la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco”, así como también poder describir y entender el entorno urbano de la zona en relación al fenómeno del metropolitano, de esta manera se busca poder obtener datos de gran valor y que puedan responder a los objetivos específicos del estudio los cuales son:

- Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

- Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.
- Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

III. PREGUNTAS

C1. PAISAJE URBANO

SC1. Morfología

Cod2. Usos de suelo

- P1. ¿Cuál es el impacto que tuvo el metropolitano en el uso de suelos de la zona?

Cod3. Espacios públicos y áreas verdes

- P2. ¿Qué impacto ha tenido el metropolitano en los espacios urbanos de la zona?

Cod4. Trazado vial

- P3. ¿Qué aspectos de la vía han sido afectados debido a la presencia del metropolitano en la Av. Francisco Bolognesi?

SC2. Elementos urbanos

Cod5. Mobiliario urbano

- P4. ¿Qué tipo de impacto tuvo el metropolitano en los mobiliarios urbanos existentes de la zona?

Cod7. Transporte urbano

- P5. ¿Qué repercusión ha tenido el metropolitano en el tránsito del transporte motorizado en la Av. Francisco Bolognesi?

SC3. Actividades urbanas

Cod8. Actividades de desplazamiento

P6. ¿Qué impacto ha tenido el metropolitano en el desplazamiento urbano no motorizado en la zona?

P7. ¿Cómo ha repercutido la obra del metropolitano en el desplazamiento local de lo pobladores residentes en la zona?

C2. IMAGINABILIDAD

SC4. Percepción humana

Cod14. Identidad urbana

P8. ¿Qué tipo de elementos del paisaje urbano han podido generar una percepción de identidad entre el habitante y su entorno en la zona?

Cod15. Segregación urbana

P9. ¿La infraestructura del metropolitano es una causante de segregación urbana?

DURACIÓN	
DNIC – N°	
FIRMA Y SELLO	

Anexo 27. Instrumento de entrevista – Guía de entrevista a poblador

GUIA DE ENTREVISTA PARA RECOLECCION DE DATOS – POBLADOR

La presente guía de entrevista estará enfocada a la resolución de preguntas vivenciales, por lo que se buscará aplicarla a la población residente en la zona de estudio.

I. DATOS GENERALES

Título de la investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.
Entrevistadores	Espinoza Tello Anderson Jose Paucar Rivera, Jean Carlos Junior
Entrevistado	
Ocupación del entrevistado	
Fecha	
Tiempo estimado	50 minutos
Lugar de la entrevista	
Hora de inicio	
Hora de termino	

II. JUSTIFICACIÓN

Esta entrevista tiene como objetivo poder conocer su postura acerca del “paisaje urbano y la imaginabilidad en la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco”, así como también poder describir y entender el entorno urbano de la zona en relación al fenómeno del metropolitano, de esta manera se busca poder obtener datos de gran valor y que puedan responder a los objetivos específicos del estudio los cuales son:

- Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

- Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.
- Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

III. PREGUNTAS

C2. IMAGINABILIDAD

SC1. Imagen mental

Cod11. Imagen socio-ambiental

- P1. ¿Qué impacto ha tenido el metropolitano en la calidad del aire y el ambiente sonoro en esta área? ¿Crees que ha mejorado o empeorado la calidad ambiental del lugar?

Cod12. Imagen socio-espacial

- P2. ¿Qué consecuencias ha traído la construcción del metropolitano en este tramo de la av. Francisco Bolognesi?
- P3. ¿De qué manera la implementación del metropolitano ha afectado los espacios urbanos este tramo de la Av. Francisco Bolognesi?

Cod13. Imagen socio-cultural

- P4. ¿Qué actividades culturales se desarrollaban en la Av. Francisco Bolognesi? ¿Cómo se desarrollaban y como se realizan actualmente?
- P5. ¿Crees que el metropolitano ha contribuido a la identidad y la imagen de Barranco como distrito cultural y artístico?

SC2. Percepción

Cod14. Identidad urbana

- P6. ¿Cuánto tiempo vive en esta zona? ¿Cómo era este sector cuando llegó por primera vez?

- P7. ¿Qué recuerdos o experiencias tiene de esta zona, durante su estancia?
- Cod15. Segregación urbana
- P8. ¿Sientes que la construcción del metropolitano ha limitado la interacción entre un lado y el otro lado de la vía? ¿Por qué?
- P9. ¿Crees que la construcción del metropolitano ha dividido la zona en dos? y ¿Por qué?
- Cod16. Confort urbano
- P10. ¿Cuál es tu percepción sobre la seguridad en la zona desde la llegada del metropolitano?
- P11. ¿Crees que la vía brinda mayor bienestar en comparación con la situación anterior de la construcción del metropolitano? ¿Por qué?

SC3. Elementos visuales

- Cod17. Imagen de sendas
- P12. ¿Cuáles son los cambios más significativos de la vía al transitar en este tramo de la Av. Francisco Bolognesi en comparación con el estado que tenía antes de la construcción del metropolitano?
- P13. ¿El metropolitano hace que se sienta en un mejor distrito al transitarlo? ¿Por qué?
- Cod18. Imagen de nodos
- P14. ¿Cuáles son puntos de referencia o de importancia que usted ha dado al momento de dar indicaciones acerca de la zona?
- P15. ¿Qué zonas de referencia han surgido o se han modificado en la zona como resultado de la llegada del metropolitano?
- Cod19. Imagen de barrios
- P16. ¿Cuál es tu opinión sobre el impacto visual del metropolitano en el paisaje urbano local? ¿Crees que ha mejorado o deteriorado la estética de la zona?

P17. ¿Qué edificaciones ya sean centros comerciales, comisaría, o espacios públicos como los parques son los más representativos para ti de este sector del distrito? ¿A qué se debe?

DURACIÓN	
DNIC – N°	
FIRMA Y SELLO	

Anexo 28. Modelo del consentimiento o asentimiento informado UCV



Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: La **imaginabilidad** del paisaje urbano en los habitantes tras la ampliación del metropolitano entre Comas y Carabaylo, 2023

Investigador (es): Espinoza Tello Anderson Jose
Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "La **imaginabilidad** del paisaje urbano en los habitantes tras la ampliación del metropolitano entre Comas y Carabaylo, 2023", cuyo objetivo es analizar e interpretar de qué manera cambia la **imaginabilidad** del paisaje urbano de los habitantes tras la ampliación del metropolitano entre Comas y Carabaylo, 2023. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional de Arquitectura, de la Universidad César Vallejo del campus Lima, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

La investigación tendrá un gran valor de conocimientos para futuras investigaciones en el campo de paisajismo, paisaje urbano, movilidad urbana, urbanismo y desarrollo urbano, al igual que otros aspectos similares en el distrito de Carabaylo o zonas similares, además, de busca resolver los vacíos de investigación y aportar información acerca del tema y zona a estudiar a futuras generaciones datos.



Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "La **imaginabilidad** del paisaje urbano en los habitantes tras la ampliación del metropolitano entre Comas y Carabaylo, 2023"
2. Se comenzará con la ronda de preguntas, donde el participante responderá mientras que los entrevistadores se ocuparan de cada una de las respuestas.
3. Se tomará evidencia tanto videográfica como fotográfica, asimismo se grabará en audio la sesión.
4. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 15 minutos y se realizará en el ambiente de mayor comodidad para el entrevistado. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.
5. Al terminar, se le ofrecerá la opción de revisar cada una de las respuestas si el participante así lo desea.

* Obligatorio a partir de los 18 años

INVESTIGA

81

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 los Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior con email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Quispe Torre, Dalith Lizbeth con email dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe.

Consentimiento

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

Nombre y apellidos:.....

Fecha y hora:

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario 

Anexo 29. Consentimiento informado de especialistas



Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Paola Pelaez Rodriguez

Fecha y hora: 24 de septiembre del 2023 a las 7:00 a.m.

46439549

Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Pedro Mendoza Ávila

Fecha y hora: 08 de octubre del 2023 a las 7:00 p.m.



Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Alejandro Ochoa Arevalo

Fecha y hora: 21 de septiembre del 2023 a las 9:45 p.m.




Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.

Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Arturo Valdivia Loro

Fecha y hora: 15 de octubre del 2023 a las 11:00 a.m.

Arturo Valdivia Loro

Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023”, cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada:” El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023”.
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Fátima García Sobrevilla

Fecha y hora: 19 de octubre del 2023 a las 8:40 p.m.

Fatima Garcia Sobrevilla

Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 30. Consentimiento informado de pobladores



Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años



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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Regina Berrejo E.

Fecha y hora: 6:00 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Michael G.

Fecha y hora: 8:00 p.m.

Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023”, cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023”.
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Poblador 3 - 07541714

Fecha y hora: 8:20 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Ricardo Antonio Jello Plego

Fecha y hora: 8:40 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Poblador 5

Fecha y hora: 8:50 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Carmen Lacuta Quispe

Fecha y hora: 7:00 p.m.

Carmen Lacuta Quispe

Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Alvaro Quinteros Ramos

Fecha y hora: 6:00 p.m.



Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Poblador 8 - 17938434

Fecha y hora: 9:00 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Ana María Risco Carpio

Fecha y hora: 7:15 p.m.



Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Gladys Rojas Periez

Fecha y hora: 7:30 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023
Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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 Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Poblador Doris

Fecha y hora: 8:00 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 3

Consentimiento Informado

Título de la investigación: El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023

Investigador (a) (es): Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023", cuyo objetivo es Identificar cuáles son las características del paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en el distrito de Barranco. 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.



El presente estudio acerca del paisaje urbano y la imaginabilidad de la av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano en Barranco, considera que es de vital importancia tener en consideración a las personas y la escala humana al diseñar y planificar proyectos que se desarrollen en el espacio público, ya que estas infraestructuras viales intervienen de manera directa en la modificación del paisaje urbano en cuanto a sus elementos físicos y la percepción de los habitantes con el entorno urbano, generando consecuencias sociales y cambios en las actividades urbanas de la ciudad.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente más cómodo para el entrevistado, dando total libertad de la elección de lugar, ya sea de manera virtual o presencial.
Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

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:

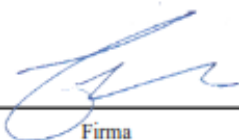
Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigadores Espinoza Tello Anderson Jose y Paucar Rivera Jean Carlos Junior al email: aespinozate@ucvvirtual.edu.pe y cjpaucarp@ucvvirtual.edu.pe o al docente asesor Arq. Quispe Torre, Dalith Lizbeth al email: dquispeto1@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Carlos Troncoso

Fecha y hora: 8:00 p.m.


Firma

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Anexo 31. Transcripción de entrevistas a especialistas

REGISTRO DE ENTREVISTA 1 (15 PREGUNTAS)

Entrevista 1 – 21 de septiembre del 2023

La siguiente transcripción tendrá como objetivo traspasar a formato texto la entrevista dada al arquitecto urbanista Alejandro Ochoa Arevalo por vía zoom el día 21 de septiembre del 2023 a las 9:45 p.m.

I. DATOS GENERALES

Título de la investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.
Entrevistadores	Espinoza Tello Anderson Jose Pauca Rivera, Jean Carlos Junior
Entrevistado	Arq. Alejandro Ochoa Arevalo
Ocupación del entrevistado	Arquitecto Urbanista
Fecha	21/09/2023
Tiempo estimado	1 hora
Lugar de la entrevista	Perú, vía zoom
Hora de inicio	9:45 pm
Hora de termino	10:40 pm
Numero de audios	2
Audio(s)	Entrevista_1raparte_AEOA.m4a Entrevista_2dparte_AEOA.m4a

II. JUSTIFICACIÓN

Esta entrevista se llevó con el fin de poder conocer el punto de vista del arquitecto Alejandro Ochoa Arevalo acerca del “paisaje urbano y la imaginabilidad en la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco”, de esta manera se busca poder obtener datos de gran valor y que puedan responder a los objetivos específicos del estudio los cuales son:

- Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

- Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.
- Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

III. TRANSCRIPCIÓN

Entrevistador 1: Espinoza Tello Anderson Jose

Entrevistador 2: Pauca Rivera Jean Carlos

Entrevistado : Alejandro Ochoa Arevalo

	INICIO DE AUDIO 1 – Entrevista_1raparte_AEOA.m4a
Entrevistador 1	Muy buenas noches, vamos a comenzar con la ronda de preguntas, comenzando con lo que sería la categoría número uno, paisaje urbano, con la subcategoría, morfología y con el código usos de suelo. La pregunta número 1, ¿Cuál es el impacto que trae el desarrollo del metropolitano en el uso de suelos?
Entrevistado	Los impactos que puede traer en el uso del suelo, o sea, primero que el metropolitano es una infraestructura urbana o un proyecto de inversión pública. Entonces, y ahí uno puede definirlo bajo ciertas dimensiones. Toda infraestructura, en principio tiene un impacto económico. Entonces, si muchas investigaciones hablan sobre el tema del impacto económico, entonces a nivel primero, a nivel de cómo hay una variedad de uso de suelo. Puedo alterar justamente los usos de suelo que estén de alguna manera complementados, ¿no? Entonces, dependiendo de también qué usos de suelo son precedentes. Entonces, por ejemplo. En el caso de Barranco, ha sido una zona que tiene desde mucho tiempo una lógica bastante comercial, entonces es un barrio conocido en el marginado como un barrio bohemio. Entonces, y de alguna manera, entonces, tiene usos culturales, comerciales, entonces, entretenimiento. Entonces, ¿qué es lo que ha permitido el Metropolitano como esta infraestructura, bueno, acrecentar la parte económica. Entonces, que tú, de alguna manera, sea una compuerta para que tú puedas llegar más directo a esos espacios. Entonces que, por ejemplo, el Lima Norte, solamente con una misma ruta puedas llegar. Entonces, ya estás a un paso. Entonces, coges tu pasaje y llegas a esos espacios de recreación, entonces, de entretenimiento, etcétera, etcétera. Entonces, acrecienta, a nivel de uso de suelos, le genera mayor variedad, mayor mixtura de usos, entonces, obviamente, compatibles con ellos y va a depender mucho de esos usos que estén, y bueno, eso es por un lado económico. Por el lado social, entonces, que es una segunda dimensión de una segunda categoría, podría decirlo. A nivel social, bueno, que está muy vinculada al tema económico, va a haber variedad de actividades, entonces que están vinculadas actividades temporales o actividades que sean quizás permanentes, porque de alguna manera también esa vida nocturna también atrae a algunas

	<p>personas para que puedan vivir ahí. Entonces, también hay esa mezcla de usos. Entonces, ahora, por otro lado, entonces, en la parte social hay más actividades, entonces, pero también hay un impacto ambiental. Entonces, justamente a nivel de ello. Entonces, creo que está en el siguiente código, entonces, pero está vinculado al tema de uso de suelos. Entonces, ahora, a nivel también de uso del suelo, podemos hablar también de temas que tienen que ver con actividades, pero tienen que ver también con cómo está vinculado también ese entorno. Entonces hay zonas recreativas, hay zonas residenciales, hay zonas comerciales, hay institucionales, hay una variedad de una mixtura de usos. Ahora, por otro lado, en el tema también de ese impacto que puede tener a nivel de uso de suelo, también podemos hablar de lo que es a nivel económico, cuando ya tienes una diversidad de actividades por hacer, te va a generar una plusvalía o un plazo valor. Entonces, el hecho de que tú hagas una infraestructura en un lado, va a acrecentar el precio del suelo. Entonces, y porque haya más mixtura de usos, también acrecienta ese valor del suelo. Entonces, el precio. Entonces, y por ende, ¿qué solución tienes que hacer? Pues tienes que identificar para que te salga más barato. Entonces, toda esa zona que sea de un crecimiento horizontal, está desperdiciado porque hay un potencial edificatorio. Entonces ahí estamos hablando también de usos del suelo, pero también tiene que ver mucho con la zonificación que actualmente las normativas hablan. Entonces, el tema de la ley 2, la 31313 o el decreto supremo 02-2022 vivienda, no, que es el nuevo reglamento de planificación urbana territorial. Eso por un lado. Creo que ahí hay varias cosas para hablar sobre el tema de observación. Y eso devenga también en lo que son parámetros urbanísticos, ¿no? Entonces que también tiene que ver con las actividades, si se norma y tiene que ver con la compatibilidad de ustedes.</p>
Entrevistado r 1	Muy bien, muchas gracias. Acerca de la pregunta número 2, ¿qué opina acerca de la implementación del Metropolitano en este distrito caracterizado por la significación monumental y protegido?
Entrevistado	<p>Yo creo que el empleo Yo creo que la implementación específica del Metropolitano en esta zona ha sido de alguna manera, ha tenido la intención de ser menos invasiva que otras. Porque, por ejemplo, si te das cuenta la forma de la estación, entonces, que está en Jirón de la Unión, que está en toda la parte del centro histórico, es muy parecida a la que esté más rápido. Prácticamente es una plancha, es una plancha donde tiene un techo ligero. Y ahí también te das cuenta que en la estación de Boulevard, todas estas estaciones también pues tiene esa misma lógica. ¿por qué? Porque justamente está cerca a la zona, a todo ese centro histórico. Entonces, de alguna manera, yo creo que han buscado, si va a ser una variedad de la estación, cambiar la estación, porque no es igual que una estación que la vez en Isaac Aguirre es distinta. Entonces, si ahí ha habido, pues, digamos un trabajo un poco más. Ahora, no digo que sea el mejor trabajo a nivel de diseño urbano. No creo, quizás pueden haber mejores, entonces, pero de alguna manera, a nivel de escala respeta la escala, respeta la escala de toda esa vía. Inevitablemente, un bus de transporte rápido, como el Metropolitano o un corredor segregado, quieras o no segrega, porque tienes los parantes a los costados, y en cierta zona solo puedes cruzar o transitar de manera horizontal o pasar de un punto a otro. Entonces, si te segrega y de alguna manera el bus también se vuelve un borde.</p>

	<p>Entonces, y también, de alguna forma, también, pues va dañando progresivamente el entorno urbano. Entonces, queramos o no tiene que haber una zona de amortiguamiento. Entonces, que evite que el constante ruido, que el constante paso del bus, que dañen todas esas fachadas que alguna manera están en ese entorno, ¿no? Y que están colindantes a la zona monumental. Sí.</p>
Entrevistado r 1	<p>Pasando con lo que es el código 3, espacios públicos y áreas verdes. La pregunta número 3 ¿considera que se incorporó los espacios públicos y áreas verdes existentes con el proyecto de las estaciones Balta y Boulevard?</p>
Entrevistado	<p>Yo creo que, yo creo que se integran de una manera bastante a nivel de flujo peatonal, se integran. Entonces, ¿por qué? Porque tú cruzas la pista, entonces vas cruzando la pista y, pues, evidentemente, en algún momento tienes que parar, porque estás en medio de la pista y, te metes a la estación. Pero que se vincule directamente con algunos parques en la estación va en la estación Balta, o sea, ahí me acuerdo que creo que hay unos que otros no, ni siquiera hay parquitos, solamente son veredas.</p> <p>Uno, creo que por ahí, por el metro. No lo recuerdo muy bien, específicamente. Pero creo que no hay un gran trabajo a nivel de diseño urbano que permite esa integración. En el caso del boulevard, también por flujo. Tú estás terminando, tú estás terminando. Bueno, hay quizás, digamos, a nivel de flujo, pues ya sales del boulevard de barranco y ahí no más agarras. Yo creo que ahí sí estaba un poco mejor resuelto a nivel de flujo, pero no es que tú veas un piso que integre todo, entonces no recuerdo que haya un piso que te integre todo y que digas, hay una continuidad, ¿no? O que sea más amable ahí.</p> <p>Si no quizás lo recordaría. Pero sí, creo que ahí falta, digamos, de alguna manera que esas estaciones se lleguen a integrar totalmente y quizás sea de alguna manera, ni el diseño urbano sea más homogéneo. Entonces, eso podría ser una opción. Ahora, áreas verdes existentes, por ahí todas las áreas verdes que existentes, lamentablemente, están muy regidas a la GH.020, entonces a nivel de habitación urbana. Entonces, que te permita integrarte. Hay unos jardines, creo por ahí, creo que no, también están como a nivel de sardinelli y se quedan ahí no más. No sigue integrar totalmente.</p>
Entrevistado r 1	<p>Pasando a la pregunta número cuatro, ¿qué opina sobre el diseño del espacio público que generó la implementación de la infraestructura del metropolitano en cuanto a las áreas de circulación peatonal, transporte y consideración de áreas verde?</p>
Entrevistado	<p>Bueno, ya te lo comenté anteriormente, no hay los pisos, no se llegan a integrar, que es una continuidad en ambos casos, a nivel de transporte, bueno, a nivel de transporte, sales del Metropolitano y de ahí, bueno, cruzas la pista y pues pasas a otro modo de transporte, sí, ahí sí, y la consideración de las áreas verdes, no. Creo que ahí, si no hay un vínculo específico que estudias o a nivel de continuidad, ¿no? Entonces que a nivel bien resuelto.</p>
Entrevistado r 1	<p>Pasando a la subcategoría número dos, elementos urbanos. Código 4, mobiliario urbano. Le des tu perspectiva. ¿cuál es el elemento físico más característico de la infraestructura metropolitano, ¿crees que generan algún aporte al paisaje urbano?</p>
Entrevistado	<p>De la estación específicamente, en ese caso de Balta hay dos elementos que resaltan mucho. Uno, las barandas amarillas, que están a los alrededores, que eso sí me acuerdo que están ahí segregando y la composición de la misma estación que es toda y</p>

	metálica, que son barandas ahí no son metálicas, o sea, aun así son usos metálicas. Meas plateadas, entonces que no se integra tampoco con el ambiente, ¿no? Quizás ahí ha sido una, bueno, evidentemente cuando es un proyecto de inversión pública, pues ahí tienes todo que sistematizarlo y estandarizarlo, pero lamentablemente no se llegue a integrar más ahí se lleva por la parte de seguridad, por la parte de la normativa, que de alguna manera ver cómo se integra o le suma ese aporte al comienzo que viene al paisaje urbano, ¿no? Entonces más, son por temas de seguridad.
Entrevistado r 1	Esto, pasando la pregunta número seis, en cuanto a los mobiliarios urbanos existentes en la avenida Francisco Bolognesi, ¿cree que mantienen la identidad o tienen alguna relación con el distrito?
Entrevistado	En cuanto a los mobiliarios urbanos existentes en la Avenida Francisco Bolognesi. En la Avenida Francisco de la Unesco, no recuerdo ningún. O sea, de la última vez que he ido hace un maestro, que he estado justamente en esa estación de boulevard, que he caminado, quedo por ahí, pero que yo recuerde no hay algún mobiliario que sea bastante a nivel de identidad. O sea, no te dejes el recuerdo. O sea, quizás son banquitas genéricas, que las puedes ver en cualquier lado. O sea, que creo que sí, hay unas cuantas por ahí, cada cierto tramo. Pero de ahí no, no estas barandas, las barandas estas amarillas que se agregan, que más digamos es por seguridad que nada.
Entrevistado r 1	Os digo el número cinco, edificaciones. Pregunta número 7. ¿Que modificaciones han sufrido qué modificaciones han sufrido las edificaciones de la avenida Francisco Bolognesi desde la implementación del Metropolitano?
Entrevistado	Desde la implementación de la implementación nació desde 2010. A ver. La verdad es que no me he puesto a ver qué modificaciones han habido, pero asumo que justamente por el ancho de vía, entonces también cambia los parámetros. Entonces, cambia los parámetros a nivel organístico, justamente, ¿por qué? Porque también se vuelve una vía, una vía de alguna manera que cambie la jerarquía. Entonces también eso te cambia los parámetros y te permite también ganar coeficiente de fiabilidad también y ganar altura. Entonces, cambia también la morfología también a nivel de lo que son los retiros, entonces esas condiciones de altura. Entonces, yo creo que sí han modificado porque se han cambiado los parámetros. Entonces, ahora, puntualmente, ¿cuáles? No te los podría decir, pero sí creo que sí han habido modificaciones por ese cambio de parámetros urbanísticos.
Entrevistado r 1	Código número 7, transporte urbano, sobre el transporte no motorizado, ¿qué opina sobre la ausencia de ciclovia en el diseño de este tramo de la avenida Francisco Bolognesi? ¿Cree que es imprescindible?
Entrevistado	Me parece bien que no haya una ciclovia que esté en paralelo porque no te da la sección. Entonces y tampoco debería haber una ciclovia en paralelo de una vía, cuando tienes un BRT, un bus de transporte rápido, justamente por a nivel de lo que es como se llama la velocidad que tiene este bus, que evidentemente también, y todos los autos que están alrededor. Ahora, lo que sí creo es que debería haber ciertas vías, cicloviás, de manera transversal. Entonces es por las otras calles o buscando ciertas zonas donde haya velocidades más calmada, no tránsito calmado. Entonces, ciertas vidas paralelas, y entonces sí que se conectan de manera transversal. ¿por qué? Porque justamente lo que busca el enfoque del desarrollo orientado

	al transporte es que tú sales bajas del, en este caso, el bus de transporte rápido, y de ahí, te empalma con lo que es la opción que uses o de manera perdonal o las incluías también. Entonces, esa sería lo importante. Entonces, pero yo creo que sí, nos da la ausencia de todo ese tramo yo creo que sí es justificado, no
Entrevistado r 1	Bueno, ahí gracias por la respuesta. La pregunta número 9 es acerca de ¿qué resultados tiene la eliminación del tránsito de transporte público en este tramo de la Avenida Francisco Bolognesi, tomando en cuenta la seguridad y el flujo de peatones?
Entrevistado	Eliminación del transporte público. Es que el Metropolitano, el BRT es un transporte público, no se ha eliminado. Dirás el otro tipo de transporte público.
Entrevistado r 2	Bueno, en este caso consideramos en sí como el transporte, no con el transporte público masivo, sino al transporte público como tal, ya que en esta vía no circulan ya las líneas sino van por la avenida Grau y la Avenida San Martín.
Entrevistado	Ahí, por ejemplo, eso sí era importante que algún experto te validara, porque es una imprecisión. Pero bueno, digamos, ya seguimos. ¿qué resultados tienen en la industria del transporte público en el tramo de la avenida Francisco Hollande también encuentra la seguridad. Bueno, o sea, ahí hay un tema de contratos, ¿no? Entonces, ¿por qué? Porque el BDT no puede competir con otros. Entonces, y parte de los contratos también que para la implementación era un poco ello. Ahora, es mejor porque también te da como se llama mayor fluidez. Entonces, entonces, a partir de ahí, te da la opción obviamente exclusividad. Entonces, a nivel de seguridad, pues también ya no hay el transporte, hay una sobrecarga también de las secciones, ¿no? Si te das cuenta, la sección también es corta. Entonces ya no te permite prácticamente pasar nada más por ahí, que yo recuerdo, sí. Entonces de ahí solo tienes una paralela. Entonces, simplemente la sección ya no te da. Entonces, si pasaría, o sea, no hay espacio, o sea, no, no cabe. Para que pase el transporte público, el otro transporte público. Yo creo en este sitio.
Entrevistado r 1	Gracias. Pasando con lo que es la pregunta número 10, ¿cuáles son las ventajas de la implementación del Metropolitano para el distrito?
Entrevistado	Yo creo que son positivas porque es una ventana a la interconexión del norte a sur. Entonces llega más gente al distrito, entonces tiene a nivel económico, tiene mayor dirección, entonces, la dinámica económica, o sea, el desarrollo económico del distrito se basa justamente en que llegue gente y que consuma. Entonces ahí hay un intercambio muy fuerte a nivel de mercado. Pero a la vez ese aspecto económico se ve vinculado justamente a esas interacciones sociales, que buscan ciertas actividades, actividades temporales, entonces de recreación, pasivas, y están motivadas por ello. Entonces, sí es ventajoso que un bus de transporte rápido pase por el distrito. Ahora, ¿por qué partes? No sé si ya va a depender mucho de cómo se planifica, pero en sí, sí, está bien.
Entrevistado r 1	Gracias.
	FIN DE LA AUDIO 1 – Entrevista 1rparte_AEOA.m4a
	INICIO DE LA AUDIO 2 – Entrevista 2daparte_AEOA.m4a
Entrevistado r 1	Pregunta 11, ¿Cómo ha impactado la infraestructura del Metropolitano al desplazamiento local, tanto al sistema de transporte motorizado, el transporte no motorizado y el desplazamiento peatonal?

Entrevistado	Bueno, ha impactado justamente generando un reordenamiento, no a nivel de rutas, de vías, de formas de desplazamiento. Por un lado, el BRT o el Metropolitano ha permitido esa conexión interdistrital de norte a sur. Entonces, donde el agente, por 2,50 soles, actualmente creó 3,30 o 3,50 ya pongámosle. Puede desplazarse por todo ese corredor. Entonces masivamente llega más rápido al lugar de donde sea. Ahora, a nivel de transporte motorizado, bueno, la moto es muy versátil, entonces va por todos lados. Entonces se puede meter por callecitas y se puede meter pues también por todas las zonas peatonales. Entonces, igual sí he tenido que buscar otras vías, igual también se mete. El transporte no ha motorizado, bueno, la gente en barrancos y es bastante moderna, así que sí he visto bastantes personas, evidentemente no un porcentaje grueso, pero sí al menos un 10%, 15%. Hay gente que sí utiliza la bicicleta, o el botines, otros. Entonces, para poder movilizarse. Entonces, igual utilizan también las calles transversales, las calles que son de menor tránsito. Entonces, iban al desplazamiento peatonal, entonces, siempre por todas las avenidas donde está la calzada, sobre todo por las zonas peatonales. Entonces, ahora, es cierto que no es tan cómodo, tampoco de manera longitudinal caminar de manera paralelo por toda esa vía que está en el costado del Metropolitano, porque también genera ruido, también la velocidad que va a todo ello. Pero sí, van por las calles transversales, ¿no? Entonces, ya más la gente va por las zonas que te llevan justamente a esos paraderos, de manera transversal. Entonces, la gente se desplaza justamente por toda esa zona de Nicolás de Piérola, que te lleva hasta Balta, o justamente por toda esa zona que te lleva directamente hacia toda la parte del Boulevard. Entonces, sí, eso, nosotros podría decir.
Entrevistado r 1	Claro, porque pasando con la pregunta número 12. ¿considera que este tramo de Metropolitano es accesiblemente inclusivo? ¿qué tan importante es considerar este aspecto al diseño vial en futuras aplicaciones?
Entrevistado	Accesiblemente inclusivo. Cuando yo he viajado en el Metropolitano hacia de algún lugar, hacia la estación Balta o Boulevard, ya de por sí, cuando tú llegas de cualquier estación, ahora, no todos los distritos, no todos los distritos tienen, por ejemplo, para personas que son invidentes, para personas que tienen movilidad reducida, entonces que tienen problemas que tienen accesibilidad, pues, accesibilidad reducida. Entonces, creo que ahí hay ciertos problemas, porque el Metropolitano tiene que dar el alcance a partir, o justamente desde el tramo que tú llevas desde la vía expresa, ¿no? Por el primer nivel. De ahí, ya no tiene necesariamente diferencia en, cruzando la vía expresa hacia los distritos. Entonces, pero al menos ese tramo tiene ciertas vías por táctiles, en ciertas, en algunas, en la parte de la vía expresa. En algunos espacios, me acuerdo, creo que ahí sigue en el caso de Balta y en el caso de Boulevard, en la misma extensión, cuando tú bajas, no, no recuerdo que haya algunas bloquetas o guías o táctiles, cuando bajas de la estación hacia la vereda, creo que sí, unas cuantas, pero quizás el diseño ahí pudo integrarse más entre la estación en sí metálica, entonces quedaba por la rama y todo ello. Porque tampoco, o sea, creo que es una estación medio me efímera un momento también media ligera, prácticamente en cualquier momentos se puede quitar. Ahí creo cómo se llama que sí sería bueno que, como tú dices, sea más accesiblemente inclusivo. Entonces, que se interioriza mucho

	en los diversos tipos de usuarios. Entonces, ¿qué se tienen? No. Entonces, que por ejemplo, al momento de hacerse ese diseño, se haya pensado, o sea, tener charlas con personas que son invidentes, con personas que tienen ciertas limitaciones, motoras, etcétera. Si hubiera sido bueno aplicar ahí los criterios, ¿no es cierto? Inclusiva. ¿qué tan importante considerar este aspecto al diseño de viales, autores, ampliaciones? Obviamente que sí, sí es súper importante. Entonces, es porque hay una población muy importante a nivel de Connive, entonces nuestro país.
Entrevistado r 1	Muchas gracias. Vamos a pasar con lo que sería la segunda categoría, imaginabilidad, teniendo la sub-categoría, percepción humana, donde el código 14, identidad urbana. Pregunta número 13. ¿qué elementos del paisaje urbano, ya sean edificaciones, mobiliario urbano, actividades sociales, pueden generar una identidad con el entorno urbano?
Entrevistado	Yo creo que las edificaciones a nivel de arquitectura, a nivel de arquitectura pura y dura, según la corriente que sea, generan identidad. Entonces, ya sea del estilo que sea, ya sea de la escala que sea, entonces caracteriza mucho ese espacio privado. A nivel ya de espacio público, entonces, en ese espacio de diseño urbano, si el mobiliario de alguna manera también genera, ya sea el mobiliario entendido como las bancas, las sillas, todos esos, por ejemplo, luminarias que están ahí, ciertos juegos, los separados, los vuelardos, todo ello. Las actividades también económicas y sociales. Entonces, los usos de suelo que están ahí y que, de alguna manera, también los parámetros organísticos, entonces, you a nivel normativa, son los que moldean la edificación, son los que moldean ese espacio urbano. Entonces, y que están vinculados directamente también a esas actividades sociales. Entonces, hay una simbiosis entre ellos. Entonces, entre actividades sociales, actividades económicas, certificaciones y mobiliario. Entonces, todo ahí en conjunto, y no solamente ellos, también los árboles que existen, las plantas, cómo se llama, todas las personas que vienen ahí, las expresiones culturales que existen. Todo eso genera una identidad con el entorno. Entonces, a nivel también de dimensión ambiental también, los sonidos que se perciben, los olores, entonces ya a nivel perceptual, es ese tipo de sensaciones y los recuerdos, todo eso es parte de la identidad del entorno.
Entrevistado r 1	Ok, hay muchas gracias por esa respuesta. Vamos a pasar con el último código, el código número 15, habla sobre segregación urbana. Pregunta número 14. ¿qué consecuencias ha traído la implementación del Metropolitano en el distrito de Barranco?
Entrevistado	Pues bien, ha comentado toda la infraestructura urbana, infraestructura urbana, infraestructura de transporte, todo proyecto de inversión pública inevitablemente trae un alza en el precio y el valor del suelo. Entonces, ello conlleva a que la renta sea más alta. Entonces, que de alguna manera las personas que viven en ciertos premios alquilados, pues se tome la decisión de que esas cosas los alquileres van a subir. Entonces, justamente porque es una oportunidad. Entonces, y a la vez también eso por un lado, ¿no? Entonces, que conlleva también a una especie de cientificación. Entonces, aumenta el valor del precio del suelo y a la gente no puede pagar, entonces se va a otro distrito. Por otro lado, también

	<p>el Metropolitano y todo el carril que conlleva segregación. También generan cierta segregación urbana. Entonces, parte el espacio, ¿no? Entonces, ya de por sí, la vía que pasaba por ahí, ya lo diría, pero ahora, con esta vía, pues deseabas. Por un lado, el Metropolitano parte, la gente que está cerca de la plaza, la gente que tiene mayor poder adquisitivo, bajando hacia la plaza, y por la parte, pues, norte, entonces ya está, digamos, el otro bar. Entonces, se han dividido ciertos barrios y, de alguna manera también eso también genera cierta segregación, o fragmenta también el tejido.</p> <p>Yo creo que eso, entonces, a nivel económico, atribuye gentrificación de alguna manera. Y yo creo que es una de las cosas más fuertes. Entonces, inevitablemente, que haya mixtura de uso, inevitablemente que haya interacción económica sobre el alza de los precios y por ende también te cuesta más. Entonces, el precio de la vivienda también.</p> <p>Y ya por otro lado, también, bueno, esto de las segregaciones entre clase y quizás que también se puede ver, ¿no? Entre barras.</p>
Entrevistado r 1	Bueno, la última pregunta ya fue tocaba, pero igualmente vamos a tocarla. ¿considera que la infraestructura metropolitana es una causante de segregación urbana?
Entrevistado	¿consideras que la infraestructura metropolitana es una causante de esa agregación urbana?
Entrevistado r 2	Mayormente enfocado a hacer segregación espacial también, como un muro divisor, el distrito, que lo separa en dos. A eso va enfocada la pregunta.
Entrevistado	<p>No necesariamente, no necesariamente, porque, por ejemplo, yo te puedo decir no, o sea, si bien la vía está ahí, si bien hay un ancho de vía, igual en toda esa vía hay una interacción muy fuerte a nivel económico y a nivel visual. Cuando no está presente el metro. Cuando no pasa el bus, tú tienes una visión directa, horizontal, sobre el lado otro lado. Como tienes esa visión, tú estás caminando por toda esa vía y hay locales comerciales. ¿ves al frente que, por ejemplo, está saliendo de Boulevard, ¿no? ¿ves que está la peña de don Porfirio, más adelante, ahí en una transversal y dices, allá. Vamos a ir por allá. Esperamos que pasen a más y cruzamos. Entonces, ahí no ha habido segregación. Tú sigues teniendo esa interacción, a nivel de actividad, a nivel de recreación, o sea, la interacción ahí social es más fuerte que esa barrera. Si se entendería si fuera barrera a nivel de segregación espacial, si es que no, si es que evidentemente fuera algo así como la panamericana, ¿no? Entonces, que pucha, tienes que pasar que tiene que haber como una especie de puente peatonal para que tú recién puedas ahí, bueno, eso ya de alguna manera te motiva. Pero, más allá de eso, o sea, no tienes un puente de personal al frente. Entonces, no es una vía expresa, un zanjón, una depresión. Simplemente esperas que pase del Metropolitano y listo, cruzas y te vas a Don Porfirio, y de ahí vuelves, termina la juega allá y vuelves y de frente a cómo se llama al Boulevard u otro local. No necesariamente. Yo no creo que sea una causante, necesariamente de segregación urbana. Ahí, en ciertos puntos puede ser, no te lo discuto en toda la vida expresa, pero en estas zonas donde ahí sí está a nivel, creo que no necesariamente es así. Puede haber indicadores quizás de mayor o menor segregación, pero no generalizaría. Eso creo yo.</p>
Entrevistado r 1	Muchas gracias por las respuestas por cada una de las preguntas de la entrevista. Con esto estaríamos concluyendo con la entrevista.

FIN DE AUDIO 2 – Entrevista_2daparte_AEOA.m4a
FIN DE LA ENTREVISTA

IV. CONCLUSION:

La entrevista dada al arquitecto Alejandro Ochoa Arevalo, dio a conocer distintos puntos de vista acerca de la interacción del metropolitano y el paisaje urbano de la zona de la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco, en donde se pudo notar dos ramas específicas de estudio de acuerdo con el fenómeno, las cuales son: la rama económica y la rama social, estas dos estando muy presente en la transformación e interacción del paisaje urbano de la zona

Final del documento ■

REGISTRO DE ENTREVISTA 1 (15 PREGUNTAS)

Entrevista 1 – 08 de octubre del 2023

La siguiente transcripción tendrá como objetivo traspassar a formato texto la entrevista dada al arquitecto urbanista Pedro Mendoza Avila por vía zoom el día 08 de octubre del 2023 a las 9:45 p.m.

I. DATOS GENERALES

Título de la investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.
Entrevistadores	Espinoza Tello Anderson Jose Pauca Rivera, Jean Carlos Junior
Entrevistado	Arq. Pedro Mendoza Avila
Ocupación del entrevistado	Arquitecto urbanista
Fecha	15/10/2023
Tiempo estimado	1 hora
Lugar de la entrevista	Perú, vía zoom
Hora de inicio	7:04 p.m.
Hora de termino	8:04 p.m.
Numero de audios	2
Audio(s)	Entrevista1_AMA.m4a Entrevista2_AMA.m4a

II. JUSTIFICACIÓN

Esta entrevista se llevó con el fin de poder conocer el punto de vista del arquitecto Pedro Mendoza Avila acerca del "paisaje urbano y la imaginabilidad en la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco", de esta manera se busca poder obtener datos de gran valor y que puedan responder a los objetivos específicos del estudio los cuales son:

- Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

- Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.
- Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

III. TRANSCRIPCIÓN

Entrevistador 1: Espinoza Tello Anderson Jose

Entrevistador 2: Pauca Rivera Jean Carlos

Entrevistado : Pedro Mendoza Avila

INICIO DE PRIMER AUDIO – Entrevista1_AMA.m4a	
Entrevistador 1	Okey. Buenas noches, arquitecto. Yo voy a comenzar con lo que son la ronda de preguntas, las cuales están separadas por categorías, subcategorías y códigos, las cuales fueron sacadas a partir de la revisión bibliográfica que hemos hecho para la investigación. Partiendo con lo que sería la categoría número uno, paisaje urbano, con la subcategoría morfología, tendría el código dos, uso de suelo, con la cual sería, ¿cuál es el impacto que trae el desarrollo del metropolitano en el uso de suelos de la zona?
Entrevistado	Antes de contestar, chicos, quiero hacerles un comentario. Ustedes han abordado el tema de su tesis sin explicarme absolutamente nada del metropolitano, nada de la municipalidad de Barranco. Han abierto una apertura sobre referentes sin haber hablado sobre los objetivos o los indicadores de esos referentes, y solamente de imágenes. Y me han mostrado secciones de cómo está actualmente sin ni siquiera haber hecho un levantamiento real, porque esa sección que ustedes me han mostrado es de un programa. Y el hecho de que me hayan dicho que sí han elegido esta parte como patrimonio, porque tiene patrimonio, claro, eso es porque, de acuerdo a la municipalidad, si paridad tiene una sonificación. ¿Cuál es el nombre de esa sonificación de acuerdo a lo que establece Barranco?
Entrevistador 2	En lo que viene a ser la vía, está actualmente como sonificación de comercio zonal a lo largo de la vía.
Entrevistado	¿y el edificio no tiene ninguna consideración?
Entrevistador 2	Sólo hasta el tramo que viene a ser el boulevard, hasta ahí está considerado como zona monumental. Sólo sabía que es Sánchez Carrión, si no me equivoco.
Entrevistado	¿y por qué no hay un plano de eso?
Entrevistador 2	Sí, lo tenemos en el tema de análisis, lo tenemos en fichas, en los de levantamiento.
Entrevistado	He visto recopilación de información más información que hayan hecho ustedes específicamente. Por decir, ahorita estoy viendo un video. Veo una gente que está ahí en moto, veo otras personas caminando. Ustedes saben que existe un estudio de viabilidad que pudieron haber hecho para saber de acuerdo a las horas cuántas personas y cuánto flujo de personas hay en ese lugar y de acuerdo a eso comenzar a sacar indicadores. O sea, lo digo, chicos, porque veo una recopilación de información, más no veo un análisis. Entonces, siento que las preguntas y la respuesta que yo voy a dar va a ser un

	poco más de lo que tal vez yo poco o nada conozco de Barranco, sin ni siquiera tener una idea más compleja en relación a lo que me voy a ser su proyecto. Y en verdad sí me preocupa el hecho de dar una opinión que a lo mucho voy a tener que hacer muy general.
Entrevistador 2	Claro, sí lo entiendo
Entrevistado	Dicho eso, no sé si quieren continuar, porque al menos desde mi parte les podría decir que es... No veo un análisis, veo una recopilación de información, pero todavía no la veo articulada. Y la información sobre las preguntas, entiendo que es parte del plan de tesis, pero entiendo de que ese tipo de información tiene que ir de la mano con cuál es el sistema que quieren trabajar. O sea, eso ¿cuál es el sistema con el cual van a abordar el proyecto que quieren hacer? ¿Quieren explicar al análisis en relación a la peatonalización o el tema de movilidad sostenible? No sé si han escuchado el término en movilidad sostenible. ¿Si han visto cómo se ha puesto en práctica en Lima, en Lima metropolitana, en otros países, el hecho de darle prioridad más al peatón que al vehículo? ¿Cuánto debería ser el plan de acuerdo normativa de cada carril? ¿Debería ser 350 o tres veinte? O sea, eso está normado y se ha cambiado el año pasado. Ahorita no recuerdo, pero yo trabajo en el Centro Histórico de Lima y por el tema de la reducción y sobre todo de acuerdo al plan maestro, al ítem del reglamento único de administración del Centro Histórico de Lima, en el ítem de movilidad sostenible, mencionan justamente que el objetivo de cualquier tipo de intervención en las calles es la peatonalización y bajo ese criterio se ha tomado en consideración que las vías tengan una reducción, a veces hasta tres metros y como son vías locales y no son colectoras, se dan esos atributos. Entonces, yo no sé si han hecho ese análisis sobre todas las calles, sobre las calles transversales, sobre el carácter de carácter que tiene la parte de la vía del Metropolitano, la sección, los anchos que se tienen, si son mayores o menores, la transitabilidad en la parte de las veredas, en qué momento se angustian, cuál es el ancho de las veredas homogéneas de años. O sea, de acuerdo después de haber escuchado las cosas que me han dicho, son todas las preguntas que se me vienen antes de poder responder todas estas preguntas. Y si las respondo, chicos, va a ser muy general. No sé si eso les va a ayudar.
Entrevistador 2	Me ayuda más el tema que nos dice, que si lo estamos haciendo. Estamos haciendo el levantamiento, tenemos fichas de observación en cuanto a luz, el suelo, sanificación, áreas verdes. Correcto, pero todavía estamos en ese proceso. Estamos haciendo el levantamiento de información. El tema es si la entrevista ahora sí nos ayuda de todos modos para tener en cuenta, como ya nos está diciendo ahora, el tema de los ítems, de de las secciones viales, que sí, realmente no lo hemos ido a medir, pero sí tenemos una referencia en base a la visita que hemos hecho.
Entrevistado	Porque ayudó en lo que hemos hecho. Claro, sería bueno que, si por lo que dices, nos comente, y ese es interesante porque le aporta de todas maneras a la investigación, en esos casos que nos dice la normativa, este cambio que ha habido de zona, de zona cetro histórico, que por lo que entiendo, esa normativa también debe regir a esta zona monumental. Dependerá, puede ser que sí. Puede ser que sí, pero va a depender también de qué tipo, si es un patrimonio, si es un monumento o tiene valor monumental, o sea, se tiene que ver esa clasificación. Como les digo, tienen que ver los cambios en los anchos de vías, cuando son comparadas también la ubicación de los mobiliarios, pero que también puedan decir o que hemos encontrado tantos mobiliarios o tantas bancas en un tramo de tantos metros lineales, 300, 400, 500, los cuales generan un promedio entre metro lineal de tantas vacas o cada cien metros pueden encontrar tantas bancas. Y lo interesante de esto es que comienza a generar indicadores, indicador de mobiliario, indicador de árboles también que tienes ahí, indicador de otros elementos urbanos como los tachos de basura, cuántas rampas tienen para discapacitados, cuáles son los lugares que son inaccesibles para las personas con Nacional con discapacidad. Recordemos el nombre específico que se utiliza actualmente, cuáles son las que tienen mayor ancho para generar mayor vegetación o mayor amplitud de peatonalización.

	<p>Porque ese es el cambio de pavimento, porque no puede ser continuo, en qué lugar debería haber una plataforma única para tratar de reducir velocidades y ayudar a la prioridad de la peatonalización, qué lugares sí o sí deberían ser totalmente viales y mantener el ancho que se tiene, cuáles son los lugares que se podrían ir reduciendo esos anchos, no lo sé. O sea, de lo que sí deseo, y aparte de lo que tú mencionaste es de el valor arquitectónico, monumental, que sería bueno que ahí revisen qué significaba valor monumental. Hay algunos edificios que solamente son monumentos porque no han llegado a ser un título de valor monumental. Y lo digo porque tienen un carácter legal. Entonces, el que puedan ustedes identificar en el tramo que están trabajando ustedes, cuáles son todos esos momentos importantes y relevantes dentro del tramo y por qué cambia, digamos, por qué se ha introducido un sistema vial tan fuerte, un espacio que antiguamente tenía peatonalización, si tienen cortes de cuando era antes, o sea que había antes en el Metropolitano y eso lo pueden sacar también de Google Earth, o pueden ver como que anterior, no sé si había 2005 o algo así, o fotos de esa época para ver cuáles han sido el impacto, entrevistas a los vecinos en ese lugar, como les digo, también ir al lugar y ver el flujo de tránsito. Nosotros también lo hacemos en problema, vamos todo el día, generalmente martes, miércoles y jueves, y a cada hora vas contabilizando en cada esquina cuántos usuarios que caminan, cuántos vehículos privados, cuántos públicos y demora, pero es parte de él, porque al final termina siendo todo ese sistema, algo que todavía no hemos reconocido y algo que estábamos viendo que está pasando, pero es algo propio. Entonces eso también es algo que debe ser mencionado, o sea, veo recopilación de referentes, más no información propia de ustedes, más allá de los videos.</p> <p>Si, sigue entendiendo. El tema es el análisis de flujo peatonales. También lo vamos a tomar en cuenta, no lo hubiera pensado, esa es la del flujo. Pero, ¿qué le parece si no sé si, o sea, me está diciendo que necesita todavía ese tipo de información para poder responder, ¿verdad? Te puedo responder las preguntas, pero voy a tratar de hacerlo más genérico, porque hasta este momento no veo información con la cual podamos trabajar. Claro, ¿qué te parece si podemos hacer esta entrevista, así como la información, la respuesta general, y ya posiblemente con el análisis, también podría haber una segunda. A ver. Ya. Continuamos entonces. De igual a todas maneras, vamos a tener en cuenta su, para desarrollar el análisis, porque si tenemos algunos puntos que nos ha mencionado, pero todavía estamos en ese proceso, you, Ander.</p> <p>A ver, déjame volver a ver la pregunta que dice, ¿cuál es el impacto que trae el desarrollo del Metropolitano en el uso de espacios? El desarrollo del metropolitano y no estoy seguro si en baranco o expropiación de algunos terrenos, no me queda claro, pero evidentemente Metropolitano es un proyecto vial de carácter metropolitano, o sea, carácter de lima metropolitana. Entonces, su eje estructural de movilidad es para todo el límite metropolitano y también por el Cairo. Entonces, evidentemente la importancia del uso del suelo y posiblemente el cambio del suelo era importante para la conexión, no solamente del distrito, sino para parte de todo el límite metropolitano. El impacto es fuerte, pero necesario en términos de, o sea, necesamos en términos de ciudad y sería bueno que puedan ver cuáles son las ordenanzas que tratan, digamos, el hecho del cambio de uso, o el tipo de uso o el de impacto que tiene el Metropolitano, porque evidentemente es una obra fuerte, que ayuda a toda la transitabilidad, pero debe tener una justificación más que nada para la ciudad.</p> <p>Ya. A ver, no te índices qué opinas sobre la implementación del Metropolitano, el distrito caracterizado por su santificación monumental y protegida, es que no me queda claro si la solidificación es totalmente fundamental. Tendríamos que haber un plan específico de baranco que diga que sí existe esa clasificación de zona monumental en esa parte y después ver cuáles han sido los criterios para ver implementado este proyecto. La justificación de nuevo va básicamente por lo que viene a ser este la información. O sea, hay que ver cuál es la justificación cada olímpico metropolitano para ver abarcado dentro de lo que viene a ser un espacio monumental</p>
Entrevistador 2	
Entrevistado	
Entrevistador 2	
Entrevistado	
Entrevistador 1	
Entrevistado	

Entrevistador 2	Esto, lo que está de gris, está considerado como zona monumental, lo que está sombreado y achurado en gris. Luego ya lo demás está considerado como comercio zonal, a lo largo de toda la vía.
Entrevistado	¿Y tiene alguna ordenanza o alguna ley, la municipalidad, para ver cómo se debería trabajar dentro del espacio público, dentro del espacio público en más rango.
Entrevistador 2	Las únicas que conozco son las que rigen de Utzcan. Las que hemos visto son las que rigen del tema en cuanto al color de fachadas al, como decirlo, una normativa de comercio, de los locales con el mismo color de banners y demás. Pero específicamente en las reñanzas no hemos investigado aún, pero es el plano que se está manejando.
Entrevistado	Eh, claro, posiblemente ese sería un vacío, ¿no? O sea, podrían tratar de ver, claro, o sea, mi opinión respecto a la implementación del Metropolitano es lo mismo que les mencioné en la pregunta número uno, o sea, es si es una obra necesaria para la ciudad, pero evidentemente acá tiene que haber una compensación con los diferentes distritos por los cuales atraviesa el Metropolitano. Y cada municipio tiene que ver cuáles son los lineamientos que se debe seguir para justamente buscar la armonía o las buenas decisiones o las estrategias proyectuales y los lineamientos con los cuales van a guardar su distrito. Entonces, claro, evidentemente hay un objetivo macro, pero ese objetivo masculino tiene que ir alineado a los objetivos de cada municipalidad por la cual está pasando, y si en este caso está dentro de una parte monumental, evidentemente se tiene que ver cuál es el criterio. De no existir un criterio dentro de la misma municipalidad de Barranco, se tiene que ir al área de problema, que no solamente es el área, no solamente es el programa de recuperación del centro histórico, sino también es de los espacios de valor monumental y monumental, y de no ser así, se tiene que ir al Ministerio de Cultura para saber cuáles son los lineamientos que rige el Ministerio de Cultura para el desarrollo de proyectos, sean proyectos de espacio público en un espacio monumental.
Entrevistador 1	La residentes, la municipalidad, la ProLima, y el Ministerio de Cultura.
Entrevistado	Y dice, no hay, igual es bueno, porque como les digo, un vacío que tales podrían ir abordando. A ver, luego tienes espacios públicos y áreas verdes. Observa que se incorporó a los espacios públicos y áreas verdes existentes, como la infraestructura Baldvín o el lugar privado de Se entendía que, por cada tramo que tanto te puedo haber hecho para el espacio público y para las áreas verdes. O sea, de acuerdo a la ley 311999 de espacios públicos, siempre se menciona el desarrollo de que el ciudadano tiene, sí o sí, o sí, que, o sea, tiene como tener accesibilidad a los espacios públicos, digamos, calles, veredas, parques, plazas, entre otros, entre otros elementos. Y tiene que poder disfrutarlos. Entonces, por decir en el tramo que ustedes han seleccionado, hay partes que se piensan en ensancharse la vía, sería bueno saber cuáles son los indicadores de esos mobiliarios. O sea, hay indicadores mobiliarios o espacios de descanso, espacios de arborización, o sea, esos indicadores se tienen que trabajar y evaluar para saber qué tanto se ha podido conseguir. O sea, creo que no son, por decirlo que he combinado por ahí, si se ensancha la vía, hay una reducción peatonal, hay estrategias proyectuales ya establecidas que funcionan, pero sería interesante saber si han sido las únicas o pudieron haber sido más. La introducción de mayor mobiliario, ver también los regiones de tiempo en relación a los vehículos, la plantación de algunos árboles que pudieron haber estado en esos espacios de ancho de vía, respetar el ancho mínimo de vía para que puedan transitar tres personas, 1.80 como mínimo, o sea, se respetan todo este tipo de indicadores, sería bueno con lo que revisaron. ¿Qué opinas sobre el diseño de espacios públicos que generó la implementación de la infraestructura del Metropolitano en cuanto a las áreas de circulación, pedazo de transporte y consideración de áreas verdes? es lo que le está mencionando. Yo le he visto un análisis de cómo se desarrolló el proyecto de Metropolitano en términos de peatonalización. Entonces,

	<p>asi como hay estudios de movilidad donde se contabiliza el flujo en los cruces, cuántos carros privados y cuántos carros públicos de Usher, bueno, este Públicos hay, también hay la cantidad de peatones, las rutas que tienen los peatones, los espacios cercanos donde se pueden encontrar parques. Los lugares para que se pueda desarrollar una ciudad compacta que generalmente, se tendrían que ver como que las pequeñas micro manzanas o las manzanas de más o menos seis cuadras por seis cuadras que es como el espacio por lo que generalmente un peatón puede circular, antes de cansarse o antes de usar este, algún tipo de vehículo. Entonces, esos análisis no se si fijaron si se pueden abordar y básicamente se nos mencionó para saber cuál es la relación de haber hecho este espacio vinculado con los espacios de riesgos, de alarmadas, de plazas, de espacios de descanso y de disfrute para el ciudadano. Entonces, de nuevo, posiblemente hay algunas estrategias proyectuales que se plasmaron, pero sería interesante saber cuáles son las que todavía han faltado. Y en el caso de mobiliario urbano, desde perspectiva cuál es el elemento físico más característico de la infraestructura del Metropolitano que generan algún aporte en el paisaje. No sé a qué te refieres al tema de mobiliario urbano y la perspectiva, o sea, en imaginario urbano, aparte del metropolitano, aparte de los buses y aparte del paradero, evidentemente en el tramo de los trenes se ve una reja que es sumamente potente y que está ahí presente y que evidentemente es un tema de seguridad. Claro. Es lo más relevante que hay en ese lugar y sería bueno saber cuáles fueron las opciones o por qué se decidió poner ese límite, cuál es la relación con el peatón, o sea, otro mobiliario, nada en las estaciones, sí, pero el que está casi de una manera lineal y que termina siendo, digamos, una fractura, como tenías en tus fotos, o ese cambio, si después de inmediatizar esa baranda.</p> <p>Claro, es la más resaltante de ese tramo. Pero hay una particularidad, porque en el centro de Lima también se manejan las rejas, pero de alguna manera están pintadas de color negro y son más delgadas.</p> <p>ahí y va un tema también de lineamientos. Claro, ¿cuál es el lineamiento que tú le das a un sector en el caso del centro histórico tenemos un límite o un polígono que nos lo ha dado, es un polígono identificado como un monumento mundial. Entonces el homenaje cuando se ha dado ese polígono y de acuerdo a ese criterio, podemos utilizar luminarias que son diferentes y tal vez de alguna época, haciendo ahora mi licencia de alguna época, mobiliario de la misma forma, pavimentos de la misma forma, etcétera. En cuanto a los mobiliarios urbanos existentes, en la avenida Francisco González se cree que mantienen la identidad o tienen alguna relación en el distrito. Yo ahí solo les comentaría que Prefiero ahorita no recuerda el nombre de este organista, es un organista chileno que se fue mencionado que la importancia de un espacio público se puede identificar en los primeros 20 centímetros de sus calles. Eso quiere decir que, claro, nosotros cuando transitamos cualquier lugar, siempre tenemos una pista y una vereda. Y esos primeros bits que sentimos es el que genera la accesibilidad dentro de una calle. Yo creo que lo más importante a veces es ver cómo esa primera capa por donde transitamos todos, donde transitamos todos vehículos y peatón, dígaselo por veredas, el por pistas, cómo está bien conectado, a qué lugares dirigen, se va a utilizar un pavimento específico.</p> <p>FIN DE PRIMER AUDIO – Entrevista1 AMA.m4a</p> <p>INICIO DE SEGUNDO AUDIO – Entrevista2 AMA.m4a</p> <p>Bueno, me parece una pregunta muy ambigua porque va a depender mucho de la imaginación. Claro urbano, de cada sector y cada distrito. A veces por decir, hace mucho tiempo nosotros el esto hicimos un proyecto en La Isaac, que es un proyecto en Grecia, que ha tenido bastante tema de palimpsesto, temas griegos, temas de bizantino, temas de período tomaron, y justamente hicimos una reinterpretación de ESO por medio de panots, por medio de algunas piezas en el pavimento, que comienzan a generar una transitabilidad. Pero, sobre todo, para quedar hincapié a esa cultura que existió en esa época, en ese lugar, en específicos, Grecia. Lo mismo ha pasado,</p>
Entrevistador 2	
Entrevistado	
Entrevistado	

no sé, en varios saltos, es una influencia muy fuerte del creativo. Hay muchas calles, como en el caso de Junín, que comienzan a conectar una parte por donde pasará en Canal Batica hasta el cementerio, permítame un maestro y hay todo un sistema que podría tener esa misma consideración tal vez en temas de música criolla o términos sobre la recuperación de la narcotica. Entonces, acá lo interesante sería saber cuál es la historia, cuál es esos diferentes momentos puntos y picos que hubo en este sector, y de acuerdo a eso, comenzar a preguntar a los pobladores, a los vecinos que tan familiarizados están con esto. En esta época, posiblemente ya no están familiarizados, lo que están más familiarizados son sus papás, los abuelos, y a veces, no sé, o sea, digamos, el Pedro de Osma, digamos que en ese Pedro Mahoma, específicamente, cuál es un imaginario urbano muy fuerte. Los ficus que fueron plantados en el centenario, o sea, ahí tienes el ficus nítida que fue plantado y que está ahí presente. Pero si te vas a otra parte de barranco, digamos, no sé, a una esquina que es sumamente conocida como Bucanieris, es un restaurante de Sevilla que generalmente lo venden en la noche. O sea, no tiene, digamos, la potencia histórica, pero sí es parte del colectivo de imaginario urbano presente actual del momento. Entonces, ahí hay que poner incapaz de eso, o sea, el imaginario urbano tiene diferentes características, va a tener una característica histórica, otra social, otra cultural y otros factores.

Y segregación urbana, ¿qué consecuencias se traían en la implementación de Metropolitano, Biblioteca, Barranco, Monseñor Infraestructura, hay Barco, en museos que me interesan. En ese caso, creería yo que este nuevo es el tema de la peatonalización, ¿no? ¿cuáles son las, cuáles son las calles que tal vez no sé, o sea, personalmente yo cuando visito cualquier ciudad contrato de ir de un lado a otro lado, no sé, ese poco me fría, estaba en Pedro Venturo, en Surco, en Surquillo y quería ir al británico también de surco. Entonces, cuando vi la ruta para caminar hacia allá, que eran tres kilómetros y medio, evidentemente, el Weiss me daba una ruta, pero yo quería ir por parques, porque me parece más agradable ir caminando por diferentes espacios públicos que tengan activación, que tengan personas, que tengan áreas verdes a ir caminando tal vez por avenidas, o ir caminando por calles que a veces tampoco tiene muchas personas. Entonces, o sea, es un tema también de cuál sería el criterio de rutas, o sea, cuál sería una ruta que tal vez se pudo haber sido segregada, una ruta que conectaban dos parques, tal vez una ruta que conectaba de la parte central de Barranco hacia un antiguo restaurante, un espacio cultural, un espacio teatral, la identificación de sus elementos y generar las diferentes rutas que son rutas intangibles, evidentemente, van a decir si en verdad hubo una fractura o no. Entonces, de nuevo, no es como ir al lugar, ver lo que hay en un lugar, ver lo que hay en otro lugar, posiblemente esto, repotenciarlo con encuestas para preguntar hoy. Antiguamente iban desde el centro hasta, no sé, el teatro o tal espacio de una casa de patio, o de este nuevo barrio en abierto, o sea, cualquiera de ese tipo de cosas, como que genera rutas que los tres, como arquitecto, saben que hay diferentes formas de utilizar este tramo, posiblemente les da una noción de cómo se ha dado esa fragmentación y qué es lo que estaba fragmentando, ¿no? Por medio de piano, o sea, de decir antes se conectaba desde tal punto de tal punto y ahora ya no se conecta. Y considera que la infraestructura del metropolitano, evidentemente, pero digamos, esto tiene que ir con una justificación. Digamos, el metropolitano no es un causante de segregación global. O sea, específicamente el metropolitano no lo es. O sea, tenemos un segregador más fuerte todavía. Lo aborda también el Metropolitano. Entonces, no es tanto de que este elemento es un segregador en el tramo que van a trabajar, en el tramo que están como que, evaluando, evidentemente hay premisas de que sí es un segregador, por un tema primero de la fragmentación del volumen ventos, luego, la fragmentación de las rutas intangibles que antes existían, luego

	también los elementos visuales que comienzan a cortar también los elementos visuales dentro de un espacio urbano. Entonces, ¿se podría hacer ese análisis sobre todos los elementos que comienzan a generar justamente esa segregación en ese tramo en específico, que posiblemente se repite, digamos, en toda la avenida Almirante Miguel Grau. ¿Puede ser que sí, y si se repiten entonces deberían tratar de buscar todos esos indicadores para ver cuáles son los que están constantes y cuáles son los que tienen una tonalidad específicamente están trabajando?
Entrevistador 2	Claro, sí, entiendo. Bien, arquitecto, muchas gracias por la entrevista y ajusté unas celdas nueve. Gracias por su tiempo. No sé si, ¿cómo se están dando? Tendré que tener esto, su nombre. La oración, esto lo vamos a dividir porque es una ficha simplemente conformidad para haber realizado la entrevista. Tal vez, lo que se nos pide es un paisajista. Sí, es la masa de modificar. Aquí está el registro.
FIN DE SEGUNDO AUDIO – Entrevista2_AMA.m4a	
FIN DE LA ENTREVISTA	

IV. CONCLUSION:

Final del documento ■

REGISTRO DE ENTREVISTA 1 (15 PREGUNTAS)

Entrevista 4 – 15 de octubre del 2023

La siguiente transcripción tendrá como objetivo traspasar a formato texto la entrevista dada al arquitecto urbanista Arturo Valdivia Loro por vía zoom el día 15 de octubre del 2023 a las 11:04 a.m.

I. DATOS GENERALES

Título de la investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.
Entrevistadores	Espinoza Tello Anderson Jose Pauca Rivera, Jean Carlos Junior
Entrevistado	Arq. Arturo Valdivia Loro
Ocupación del entrevistado	Arquitecto urbanista
Fecha	15/10/2023
Tiempo estimado	50 minutos
Lugar de la entrevista	Perú, vía zoom
Hora de inicio	11:00 a.m.
Hora de termino	11:50 a.m.
Numero de audios	1
Audio(s)	Entrevista_AVL.m4a

II. JUSTIFICACIÓN

Esta entrevista se llevó con el fin de poder conocer el punto de vista del arquitecto Arturo Valdivia Loro acerca del “paisaje urbano y la imaginabilidad en la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco”, de esta manera se busca poder obtener datos de gran valor y que puedan responder a los objetivos específicos del estudio los cuales son:

- Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

- Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.
- Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

III. TRANSCRIPCIÓN

Entrevistador 1: Espinoza Tello Anderson Jose

Entrevistador 2: Pauca Rivera Jean Carlos

Entrevistado : Arturo Valdivia Loro

INICIO DE AUDIO – Entrevista_PPR.m4a	
Entrevistador 2	Y pues, procedería a hacerle las preguntas, ¿está arquitecto? ¿tiene alguna duda para poder reflejarla?
Entrevistado	No, está bien, yo me queda claro el lugar lo conozco bien.
Entrevistador 2	Entonces es muy bueno su aporte a esta investigación. Sobre el tema de uso de suelos enfocando en eso cuál es o qué opina usted sobre el impacto que trae el desarrollo o la construcción del Metropolitano en el uso de suelos, específicamente en esta zona o como tal, así de manera general.
Entrevistado	De todas maneras, el Metropolitano por sí solo no, sino la gente que lleva, es decir siempre yo creo que los flujos de las personas son los que determinan los usos de suelos, sobre todo el cambio de uso de suelo hacia uno de carácter comercial, ¿no? Claro que también hay intervenciones. Por ejemplo, las universidades de Cersar Vallejo, en su momento, pues, significó agarrar una zona industriales y cambiar la zona educativa y empezó a mover gente, de tal manera que empezó a dinamizar el cambio de uso de suelo. Yo creo que el metropolitano tiene esa misma intensidad, como mueve gente, entonces la tendencia como has mostrado dentro, claro, es que se convierte en comercio.
Entrevistador 2	Claro.
Entrevistado	Pero tampoco mueve tanta gente como para que se empiece a verticalizar a tal punto, porque los puntos de interés quizás no están necesariamente al lado, sino, por ejemplo, llegar al mismo centro de barranco.
Entrevistador 2	Exacto.
Entrevistado	¿no? Donde realmente se dan las actividades o bajar a la costa verde, ¿no? Entonces sigue un impacto, pero condicionado a cuánta gente mueve al día.
Entrevistador 2	claro
Entrevistado	la estación de que mueve poca gente, habrán estaciones que tiene más gente, ¿no? Javier Prado, por ejemplo, es un lugar donde ya es típico ver fotos de grandes colas, ¿no? Pero las flores no tanto así, ¿no? Entonces, claro, en todo buena gente, pero son distintos tipos de flujo en distintas cantidades, ¿no?
Entrevistador 2	Exacto. Interesante lo que me comenta, claro, ya no es simplemente por la infraestructura sino el flujo o las personas que van guiadas. Así es. Entonces, en base a esto, también coménteme, ¿qué opinas

	sobre la implementación del Metropolitano en este lugar específico en barranco, que está caracterizado por tener una certificación tipo monumental o protegida. O sea, ¿hay algún beneficio o qué es lo que opina?
Entrevistado	Yo creo que ha segregado más la zona A que la zona B, que se celebra en el periodo de barranco, dejando muy claro que hacia el mar está la parte más social, vamos a decirlo así, y hacia el otro lado está la parte más residencial, más de los vecinos, ¿no? Entonces, desde la implementación del Metropolitano, es fácil ver cómo ha aumentado esta característica de las ciudades, diferenciando los barrios antes, de algún modo otro estaban más integrados, ¿no? Entonces, yo creo que por ahí hay una cuestión muy importante que ha generado el Metropolitano. No sé si segregó o catalizó, aumentar la rapidez de algo que ya venía sucediendo. Las distintas maneras de usar ambos lugares del barranco debido a sus características territoriales, ¿no?
Entrevistador 2	Claro, o sea, como que de alguna u otra manera, si hubiera existido o no metropolitano, o como que aceleró ese proceso, a que se dividan las necesidades.
Entrevistado	Porque los dividió literalmente, ¿no? O sea, está como un ejemplo difícil pasar.
Entrevistador 2	Exacto.
Entrevistado	Yo creo que lo que ha hecho más es acelerar el proceso urbano de que se vuelva a borde del lugar y fomentar los barrios, ¿no?
Entrevistador 2	Es interesante lo que me comenta. Sobre el tema de espacios públicos, ¿será verde? Preguntarle, ¿qué es tan importante? ¿considera que es priorizar al peatón en el rediseño de una vía que recorre el sistema de transporte masivo como es el Metropolitano.
Entrevistado	De todas maneras, el peatón es parte del rol, no sea en la jerarquía de todo proyecto urbano, es el peatón, luego, es más, el peatón, el que tiene dificultades de movilidad, como son las personas adultas mayores, los niños y los discapacitados, luego los que no tienen dificultad de movilidad, luego las bicicletas, luego el transporte motorizado y todo lo demás. Entonces de todas maneras es fundamental, ¿no? Te tiene que priorizar al 100%, porque además pues si no se prioriza a ellos, no tendría sentido cómo ingresan las personas al Metropolitano, ¿no? Hasta los buses debieran adaptarse, por ejemplo, para, si una persona con discapacidad quiere acceder, por ejemplo, baje su nivel de NPT hasta que se adecúe a la estación y pueda haber un tránsito muy fácil, no necesariamente para personas con silla de ruedas, sino para todos. Sí, ¿y por qué no? También para niños, ¿no? Por eso me sonaba para todos en ese sentido ya. Entonces el peatón, de todas maneras, tiene que estar pensado en un sistema de transporte masivo, porque ellos son nuestros usuarios, ¿no?
Entrevistador 2	Exacto, ¿qué opinas sobre la circulación peatonal y las áreas verdes resultantes de la implementación de Metropolitano. Voy a compartirle un planito de cómo, cuáles son las áreas verdes actualmente, aquí, por ejemplo, actualmente en áreas verdes netamente, sin cocinar los árboles, tenemos estos espacios. Esta viene a ser la estación Balsa y acá la estación Boulevard. Y entonces en el tramo lo único verde que, a la hora de ver resistencias, son un parque, el parque de los bomberos, el parque de Raimondi, una especie de parque pequeño que hay, como áreas restantes que han sido resultantes áreas libre, que ya las convirtieron únicamente para que no sean áreas muertas en áreas bajas. O sea, que a lo largo del metropolitano no hay
Entrevistado	Bueno, hay un problema de áreas verdes de todas formas, ¿no? Y esos son espacios residuales, ¿no? No sé si, ya seguramente era así antes del Metropolitano, bastante recuerdo, desde que era niño no había mucha era verde tampoco, todavía era hasta cierto punto peligroso, ¿no? Caminar por determinados lugares de barranco. Entonces yo creo que hay una ausencia de planificación de las áreas verdes, ¿no? Problema que parece endémico, incluso en planes de metropolitano, ¿no? Los distintos planes de desarrollo urbano también. No sé, piensa mucho en el área verde, pero también habría que pensar qué tanto necesitamos área verde, o sea, Barranco yo

	creo que funciona muy bien, tiene sus árboles, zonas de confort o probando, ¿no? Es necesario las áreas verdes para decir que es una buena ciudad? Yo creo que depende de la ciudad, de una ciudad como Barranco, tiene su paisaje urbano, un paisaje verde que me parece relativamente confortable, sin necesidad de que existan estos espacios verdes, no de grandes, pues, porque tiene bastantes espacios peatonalizados, además, ¿no? Exacto. Un poco meditar también esa necesidad del verde, ¿no? Toda ciudad necesita verde, yo creo que barranco necesita verde, excepto ya en la parte de la costa verde.
Entrevistador 2	Exacto, justo que hay unas imágenes de lo que comenta, que a pesar de que no hay áreas verdes, se percibe el espacio, hemos resaltado la organización y mobiliario urbano, que de alguna manera no se percibe como si fuera una ciudad desierta o una senda desierta, sino se tiene en la visual todavía el tema de las organizaciones. Lo más con las preguntas. El Qué opinas sobre la circulación peatonal y las barras resultantes, ya les pregunté. A ver, sobre entornos humanos, ¿cuál es el fenómeno, cuál es el elemento físico de la infraestructura del Metropolitano, que considera más relevante en la vía?
Entrevistado	De todas maneras, son las estaciones, ¿no? El corte vial, usar la verba y que salga un elemento que en el caso de Barranco es casi la mitad del perfil urbano, la mitad del perfil urbano, de todas maneras sobresale, ¿no? Entonces estas estaciones piden un impacto en la imagen de la ciudad, es considerable, ¿no? Entonces, no hubo ninguna intención de que pase desapercibido, todo lo contrario, ¿no? Yo creo que está intencionalmente ahí, y no recuerdo estrictamente el diseño, pero de todas maneras no había una intención de mimetizarse. Entonces, el contraste es obvio. Valdría la pena concluir, ¿no? De que las estaciones son lo más resaltante de la vía, y como te digo, es por una cuestión de escala.
Entrevistador 2	Entonces, ¿crees que los mobiliarios urbanos del Metropolitano deben adaptarse a integrarse al entorno urbano donde se ubican, donde se desarrollen. En un caso en particular?
Entrevistado	En la vía, no, la vía es la vía, ¿no? O sea, el sistema de Metropolitano debe garantizar el confort con sus mobiliarios y todos los demás, pero no considero prudente que se tenga que integrar con los espacios públicos fuera de la vía, por una cuestión de seguridad, ¿no? Si podría fomentar posibles accidentes si es que el íntegro y que a final se cruce un niño, ¿no? Porque no supo ver claramente donde está el límite, ¿no? Entonces la infraestructura vial de lo que significa el metropolitano, está cierto grado, está bien que se segreguen las estaciones, ¿no? Solo en las estaciones, lógicamente. Claro. Ya luego es una cuestión de ingeniería del tránsito, ingeniería vial. Y está bien que los espacios públicos propios de la ciudad, ajenos al Metropolitano, entonces tengan un diseño que fomente la vecindad entre los vecinos, pero no considero necesario que se empleen bien, ¿no?
Entrevistador 2	Claro, pero en el tema de estético, digamos, en las características.
Entrevistado	Estéticamente, tiene que haber una integración siempre.
Entrevistador 2	Claro, como hay en el caso del centro de Lima, que se ha notado que las rejas, de alguna manera, ya han cambiado de color, de ser amarillas, de ser negra y tener un perfil más denegado.
Entrevistado	Eso sí, o sea, yo te he hablado funcionalmente, ¿no? Sí, sí. Siempre tiene que haber una integración, ¿no? Bueno, y felizmente pues ya no son amarillas las cosas, ¿no? Se declaraba como el color de Lima, no es así, ¿no? Era un color político nada más.
Entrevistador 2	Claro, ¿a qué cree que se debe que algunas edificaciones existentes en la vía como las casonas, aún no crezcan verticalmente a pesar de tener una significación comercial?
Entrevistado	Justo por eso, porque son patrimonio o patrimoniales. Sí, gran parte de Barranco es una zona de protección patrimonial, ¿no? Cambiar el perfil es bien difícil, ¿no? Entonces yo considero que es difícil invertir porque hay que ver muchos procesos de renovación, muchos trámites, ¿no? Depende de la zona, porque el barranco tiene zonas también edificios muy altos, ¿verdad? Pero claro, en esta foto que tú pones, difícil intervenir ahí y sustentar al Ministerio de Cultura, que

	hacerlo alto. ¿Y eso por qué? Porque la manera que tenemos de pensar en Perú sobre el tratamiento de nuestro patrimonio es a través de la conservación, que es una influencia muy italiana, además, ¿no? Pero el problema es pues que eso hace que, como no existe entonces, de parte del Estado, la necesidad de conservar, porque el presupuesto ministerio de cultura es mínimo, entonces empieza a dejar ahí, y desmotiva por lo tanto la inversión privada, ¿no? Yo creo que básicamente es eso, es una cuestión de conservadurismo patrimonial, de querer dejar a la ciudad como un museo, ¿no? Y por lo tanto fenómenos urbanos impiden que se pueda hacer edificios más altos, ¿no? Claro, entonces lo comenta como un tema más de inversión, o sea, mira, yo quiero sacar un negocio, pero me sale más caro invertir aquí porque tengo que hacer el tema de restauración, los permisos y demás, no sabes las facilidades, ¿no? se requiere invertir básicamente, no me toques nada de esto, ¿no?
Entrevistador 2	Entiendo, sí, la siguiente pregunta, ¿crees que se deba considerar al transporte no motorizado, con bicicletas, lo fatin en los scooters, que es actualmente es algo en el diseño de la vida que recorre el Metropolitano, o sea, de manera paralela?
Entrevistado	No, no se debe considerar, esforzaría algo de una vía con una velocidad determinada, ¿no? Las velocidades que tendrán esa vía, serán de 60 kilómetros por hora, 50 kilómetros por hora. Una bicicleta, un scooter, patines, tienen velocidades de, imagino, pues, de 10 kilómetros por hora, 15, extraordinaria el flujo, ¿no? estar en otros lados, en todo caso, o tampoco es que haya tanta sección vial como para darles un lugar, ¿no? Yo creo que primero preferiría que lo que me quede en sección vial, dársele al peatón antes de dársele a la bicicleta.
Entrevistador 2	Claro, claro, claro, de manera transversal, ¿sería viable?
Entrevistado	Claro que puede atravesar al Metropolitano? Sí, porque se tiene que generar redes, ¿no? Eso sería bueno para integrar una zona con la otra zona, ya que estás heredada. Muchas gracias. Pero habría que meditar también por qué quisiera yo cruzar, ¿no? ¿qué me motivaría, ¿no? Por ahora aparece al menos, si yo soy un flotante quiere llegar a barranco, me quedo solo en la parte de la música, en la biblioteca, puente de los suspiros y todas esas zonas, ¿no?
Entrevistador 2	Claro, no hay un motivo de querer cruzar al otro lado, para que se acree, tengo todo demasiado exacto. ¿qué opinas sobre la exclusividad del transporte público para el metropolitano en la Avenida de Francisco Vialonense. Esto específicamente a que hay buses de empresas de transporte, ya no circulan por esta vía únicamente el metropolitano en transporte privado.
Entrevistado	Está bien, ¿no? O sea, nosotros debemos aprender a formalizar nuestro transporte, ¿no? Claro que esto es una concesión, ¿no? Claro que Dos, pero tener tantas líneas con la misma ruta, una es prudente, ¿no? Cuando debieran solucionar buses de transporte masivo, ¿no? O sea, como ves este VRT, ¿no? Exacto. Entonces, para mí percepción, que desapareza otros tipos de pobreza que no fomenten el transporte masivo, es bueno. Siempre y cuando, pues, a sabiendas de que ya no va a haber esta oferta, ahora el metropolitano tiene que suponer el aumento de su oferta para la demanda que va a significar, ¿no? Ahora, 60 personas que ya no podrán tomar el bus uno, y ahora querrán tomar el Metropolitano. Entonces, es comentar la frecuencia de metropolitano para que esas personas no se vean perjudicadas, ¿no?
Entrevistador 2	¿Y a eso es una tendencia que en los países más desarrollados únicamente se trasladan por transporte masivo.
Entrevistado	Así es. Sí, justo por eso opino que es lo mismo.
Entrevistador 2	Exacto, ¿cuáles son las ventajas de la implementación del Metropolitano para el distrito?
Entrevistado	De todas maneras es el aumento del valor del suelo. Como te comenté, mover personas significa que ahora mi suelo cuesta más, ¿no? Porque existe más posibilidad de especulación de comercio, donde el comercio aumenta el valor de suelo. Entonces yo creo que por ahí hay una gran oportunidad. Lo otro desparece al mover tanta gente, también puede ir dispersando situaciones de percepción de seguridad, ¿no? Siempre y cuando ahora esté implementado con

	buenos planes de desarrollo urbano, ¿no? Integren los proyectos y todo lo demás.
Entrevistador 2	Ya pasando a ver un tema de las entidades de personas, ¿cómo crees que ha impactado la infraestructura del Metropolitano en esa vía, en base al desplazamiento peatonal y vehicular, sobre todo peatonal, lo que hablamos de querer cruzar, ¿no?
Entrevistado	Bueno, el peruano quiere cruzar por donde se lee la gana también. Otra vez el interés en cruzar por la cebra, por lugares muy acostumbrados al facilito vial, o sea, bajo el rompemuella, baja en la esquina, ¿no? No, están muy acostumbrados a decir, hay un paradero, ¿no? Y luego, si tengo que caminar 300 metros, pues lo caminaré. Así es que yo no creo que haya habido un desplazamiento de las personas, de los peatones. Yo creo que ha habido un ordenamiento más bien, ¿no? Se sientan incómodos porque le han roto su comodidad? Bueno, es parte de vivir civilizadamente, ¿no? Podríamos cruzar por donde se me da la gana porque me conviene cruzar de la pista porque la oferta está en mi casa, eso es un acto incivilizado, ¿no? Entonces lo que he hecho el metropolitano es quizás ahí ordenar, reagrupar los posibles lugares de acceso. No considero que haya habido en ese sentido un desplazamiento, sino un ordenamiento jardín.
Entrevistador 2	Claro, justo es algo. Disculpe. Te comentaba que justo es eso lo que pasa en el tema de la ampliación, que la gente que antes estaba ya cruzada por aquí y por allá, pero ahora ya no puedo y se empiezan a sacar las rejas para poder cruzar, como todavía no estás funcionando, es algo que está pasando. Tienen que adecuarse a vivir ordenadamente, ¿no?
Entrevistado	Sí, sí, así es. Es como si ha habido un desplazamiento vehicular normal. El vehículo no es la prioridad, la prioridad es el transporte masivo, ¿será? En otros países tener vehículo particular es un lujo, ¿no? La gente normalmente va en transporte masivo. Así es que yo creo que no me debería preocupar si le genera un desplazamiento vehicular, siempre y cuando siga garantizando que el vehículo puede ingresar a la ciudad. Pero si eso significa que ahora van a usar 10 minutos más, no pasa nada, ¿no? Porque lo que me importa es mover a la gente, ¿no? Lo que podría significar es que, bueno, me conviene más dejar mi carro. Si voy a hacer un transporte de 20 minutos, mejor me voy con Metropolitano antes que con mi carro, ¿no? Y se acabó la historia. Entonces eso yo creo que es parte también de ordenar el pensamiento de las personas.
Entrevistador 2	¿consideras que este tramo del Metropolitano o el Metropolitano es accesible inclusive y qué tan importante es considerar este aspecto de diseño en futuras ampliaciones?
Entrevistado	Al menos no he visto que haya problemas de fallas de acceso a las personas con discapacidad, ¿no? Me parece que en ese sentido lo han pensado bien, es más, muchas veces el ingreso es una gran rampa, ¿no? Entonces no, no me parece incómodo en ningún sentido, ¿no? Creo que si lo he pensado en esa accesibilidad inclusiva, accesibilidad en general, ¿no? Ahora, ¿qué tan importante es considerar este aspecto de diseño y viajes en presencia de todas formas. Como te digo, no es solamente para personas con silla de ruedas, personas ancianas, niños, si le pones un pedazo, se puede sacar la mugre. Un niño claro, se darán heridas, pero un anciano puede significar fracturas. Entonces, de todas formas, creo que se debe tener en consideración, ¿sí?
Entrevistador 2	Bien. Pasando un tema yo, la imaginabilidad, el tema de percepción humana, ¿qué elementos del paisaje urbano, tanto de edificaciones, mobiliario urbano, algunas actividades que se generen, ¿cuál cree que uno de estos elementos generan una identidad del entorno urbano como tal?
Entrevistado	De todas maneras el mobiliario, las actividades sociales son actividades efímeras, ¿no? Las personas al menos puede que tengan una vestimenta típica de barranco, podría ser, ¿verdad?, no sucede en una ciudad metropolitana. Así que el mobiliario de todas formas, ¿no? Me pongo a pensar en la pérgola que está por la biblioteca, la misma biblioteca, la lectura que hay hacia la plaza de Barranco hacia el puente de los Suspiros, es particularmente de barranco, ¿no? La misma iglesia matriz, en la mitad del camino. Entonces, y en el camino empieza a emerger bancas, que seguramente son típicas,

	pero dado de la manera como se ha pintado, la manera como se ha emplazado le da una identidad barranca, ¿no? Y luego eso sumado con las cadenetas que muchas veces las veo colgadas por ahí, seguramente el producto de profesiones lo podría considerar como parte del entorno. Entonces, en principio diría el mobiliario, y luego dirí, claro, las edificaciones, ¿no? Claro, que ya las mediciones de demás. ¿no? Las significaciones son típicas, la biblioteca, la iglesia, la termita, el tío Mario incluso, ¿no? Me parece que son lugares que dan hitos de identidad, pero el espacio público creo que lo da más que la misma arquitectura, o quizás en el mismo sentido, ¿no? Pero, ¿qué sería, pues, barranco en el puente? No, no lo veo. Entonces, como que también, ¿qué sería ese lugar donde está la ermita, si le ermita. Pero si me dejaras a mí dar una prioridad, si exigiría eso, yo diría que es el espacio público, ¿no? Y luego la arquitectura.
Entrevistador 2	Si, entiendo. ¿qué efectos secundarios crees que genera la construcción de la infraestructura del Metropolitano?
Entrevistado	Efectos secundarios.
Entrevistador 2	O negativos, por así decirlo.
Entrevistado	La segregación, sobre todo, se vuelve un borde interno, ¿no? Yo creo que eso de principio, pero fuera de eso, no más, ¿no? Lo que hace es mover gente, entonces la ciudad se tiene que adaptar, ¿no? El resto del problema ya de los ciudadanos, de la falta de diseño urbano, ¿no? Pero en cuanto al politano como elemento lo que hace es segregación, ¿no? De todas formas, esté donde esté, ¿no?
Entrevistador 2	Entonces, de alguna manera, esa responde a la siguiente pregunta que dice, ¿si consideras que la infraestructura metropolitana no es una causante de celebración urbana?
Entrevistado	Si claro, de todas formas, ¿no?
Entrevistador 2	Entiendo, arquitecto. Es interesante la charla y los puntos de vista que nos ha dado, o bueno, que me ha dado, o tal. De esa manera terminaríamos la entrevista, y muchas gracias por su tiempo. ¿le parece si le envío? Ponemos que nada por tema de formalidad, que nos piden una firmita, simplemente enviarle el tejido, por favor.
Entrevistado	Claro que si
Entrevistador 2	Y está bien abierto, muchísimas gracias. Gracias por su tiempo y estaría enviando por lo menos, la ficha. ¿qué tal es el arquitecto? ¿de verdad? Esto ha sido bastante bien. Voy a dejarlo. Será arquitecto.
	FIN DE AUDIO - Entrevista_AVL.m4a
	FIN DE LA ENTREVISTA

IV. CONCLUSION:

En esta entrevista, el arquitecto Arturo Valdivia Loro nos comparte sus opiniones sobre el impacto del Metropolitano en el uso de suelos en Barranco, destacando su opinión acerca que el flujo de personas es el factor más determinante para la asignación de los usos de suelos. Por otro lado, menciona cómo la implementación del Metropolitano ha segregado la zona mediante su propia infraestructura, influyendo en la dinámica urbana y el movimiento del lugar, ya sean vehiculares o no vehiculares. Asimismo, el arquitecto destaca la importancia de priorizar la accesibilidad peatonal en el diseño de vías de transporte masivo

y considera que la infraestructura del Metropolitano ha ordenado el desplazamiento peatonal. Además, nos menciona que el mobiliario urbano y el espacio público son elementos clave para la identidad del entorno urbano, sin embargo. En cuanto a los efectos secundarios, señala la segregación como un factor importante dentro de la zona de estudio.

Final del documento ■

REGISTRO DE ENTREVISTA 1 (15 PREGUNTAS)

Entrevista 1 – 08 de octubre del 2023

La siguiente transcripción tendrá como objetivo traspasar a formato texto la entrevista dada al arquitecto urbanista Pedro Mendoza Avila por vía zoom el día 08 de octubre del 2023 a las 9:45 p.m.

I. DATOS GENERALES

Título de la investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.
Entrevistadores	Espinoza Tello Anderson Jose Paucar Rivera, Jean Carlos Junior
Entrevistado	Arq. Fátima García Sobrevilla
Ocupación del entrevistado	Arquitecto urbanista
Fecha	19/10/2023
Tiempo estimado	70 minutos
Lugar de la entrevista	Perú, vía zoom
Hora de inicio	8:40 p.m.
Hora de termino	9:50 p.m.
Numero de audios	1
Audio(s)	Entrevista1_FGS.m4a

II. JUSTIFICACIÓN

Esta entrevista se llevó con el fin de poder conocer el punto de vista del arquitecto Pedro Mendoza Avila acerca del "paisaje urbano y la imaginabilidad en la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco", de esta manera se busca poder obtener datos de gran valor y que puedan responder a los objetivos específicos del estudio los cuales son:

- Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

- Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.
- Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

III. TRANSCRIPCIÓN

Entrevistador 1: Espinoza Tello Anderson Jose

Entrevistador 2: Paucar Rivera Jean Carlos

Entrevistado : Pedro Mendoza Avila

INICIO DE PRIMER AUDIO – Entrevista1_FGS.m4a	
Entrevistador 2	Listo. Le voy a poner un video de fondo que vaya recorriendo. Es un recorrido que hemos hecho desde la estación antes de la estación Balta hasta la estación Balta y de ida y vuelta. Mientras le hago las preguntas. El primero sería, ¿cuál crees que es el impacto que trae el desarrollo del Metropolitano en el uso de suelos en esta zona.
Entrevistado	Vale, bueno, en el uso de suelos, opino que tiene que ver, sobre todo, con el alcance que van a tener los distintos comercios y utilidades con otras personas, ya que el Metropolitano es un medio de transporte masivo, entonces, definitivamente cada estación se convierte en un pequeño nodo. Este es como el impacto inmediato, pero si ya hablamos un poco de cómo se configura ya la vía y el impacto de una manera más pequeña, más de escala peatonal, más o menos como me muestra tu video, quizás sí se puede ver afectada, sobre todo en el tema del porcentaje de las secciones virales que se dedican al peatón y el ancho de la vereda que termina afectando bastante.
Entrevistador 2	Claro, esa es la manera inmediata entonces. ¿qué opinas sobre la implementación del metropolitano en barranco que tiene la característica de ese distrito por su significación monumental?
Entrevistado	Bueno, respecto a la normativa que hay sobre el trato de lo monumental en barranco, en verdad no tengo tantos conocimientos, no sé que todo acaba de averiguarlo. Sí, más o menos. No, en este caso no está directamente cruzando todo el método. O sea, no tengo ningún gráfico?
	Por aquí. Por ejemplo, esto me puede servir. Por ejemplo, aquí el tema de lo gris que está sombreado es lo monumental, y las estaciones vienen a ser estas líneas segmentadas, entonces no hay un contacto directo. Solamente lo mencionamos por el tema de qué tan beneficioso o qué tan bueno o malo puede ser para este tema de centros históricos. Centro monumental.
Entrevistador 2	Claro, entiendo. Entiendo, entiendo ese punto. Es más, sí, si no me lo comenta, tampoco me he dado cuenta, porque yo lo veía también más como un tema de color municipal, por así decirlo. Sí, pero bueno, siempre se nos olvida que el amarillo tiene esta utilidad.

	que es bastante útil, en general para todos los temas. En los falsos datos táctiles, por ejemplo, también se puede ver. Exacto. Muchas gracias. Seguimos con la siguiente que hice. ¿qué tan importante consideras que es el priorizar al peatón en el rediseño o diseño de una vía que recorra un sistema de transporte masivo. En este caso, el Metropolitan. Sí, es bastante importante y creo que, o sea, como imagino debes haber visto la pirámide de movilidad sostenible.
Entrevistado	Exactamente. Tenemos que diseñar, basándonos en la cantidad de peatones que va a haber, porque al final, tanto las personas que van en auto son peatones, peatones subidos en un vehículo, en un vehículo que en algún momento tienen que dejar ese vehículo y convertirse otra vez en esta manzana para la cual estamos diseñando. Quizás una deuda muy pendiente en el caso de las estaciones del Metropolitan y en sí de las estaciones de transporte masivo que tenemos en nuestra ciudad, es la interconexión con otros medios de transporte sostenibles, como podrían ser las bicicletas o medios de transporte no motorizados. Entonces, creo que sería importante que cada estación tenga justamente un espacio para ello, pero también un espacio de descanso que es justamente para los peatones de llegada adecuada, y quizás sobre todo justo en esos puntos, la vereda debería hacer un lenguaje que te deje entender que es como una llegada masiva, una bienvenida y un cruce de varios tipos de usuarios y de distintas velocidades, sobre todo. Claro, entiendo como una integración entre distintos sistemas de transporte, no solamente el motorizado, sino también el no motorizado. Sí, aunque igual me refería a las velocidades, incluso dentro de los mismos peatones, ya que las personas jóvenes tienen una velocidad al momento de caminar, pero las personas de la ciudad más traducidas, las personas que están en silla de ruedas es distinto, los niños muchas veces o las personas que tienen niños tienen otra velocidad que también debe tomarse en consideración. Entonces, es importante también tomar esa diversidad de velocidad que hay dentro de los propios peatones.
Entrevistador 2	Entiendo. Bien, ¿qué opinas sobre la circulación peatonal y áreas verdes resultantes de la implementación del metropolitano en barranco? Ya le había mostrado, o bueno, le mostraba un poco de las áreas verdes existentes, que eran mínimas, más que estaban alejadas, y en este caso podemos observar el tema de la circulación peatonal que justo hace un momento estábamos circulando en una especie de vereda que solamente estaba pintada en el suelo, de amarillo justamente, y que, bueno, esa era la vía para peatones. Y creo que sí es necesario que se haga a lo mejor un tratamiento un poco más agregado que garantice esa protección del peatón, algo muy común, no solo ahí, sino en muchas partes de Lima, es que la moto se meta en distintas partes, sobre todo cuando se encuentra la facilidad de estar nivel.
Entrevistado	Creo que justo en tu video aparece una mujer que en un momento se metió en la vereda. Entonces, o sea, por ejemplo, muchas veces en las zonas del centro histórico que sí hay este, sí se está cumpliendo esto de también hacer el tratamiento a nivel, lo que se hace es el tratamiento con bolargos.
Entrevistador 2	Exacto. Claro.
Entrevistado	De realizar que el espacio esté netamente peatonal. ¿esto es una ambulancia? Sí, es una ambulancia, pero no. Sí, es una ambulancia.

	Lo que pasa es que por el Tenemos otro tipo de medidas. Claro, claro. Lo que pasa es que por el tema este de las rejas, la circulación en barranco es un poco tediosa, que para, digamos, vas en un sentido, muchas de las calles son en un solo sentido. Y para, digamos, ir, puedes agarrar la calle, pero para volver tienes que volver por otra. Entonces es un tema de una trama ahí en la circulación del transporte.
Entrevistador 2	El siguiente pregunta viene a ser sobre el tema de mobiliario. ¿cuál es el elemento físico de la infraestructura del Metropolitan o elemento físico como tal, un elemento del mobiliario urbano, que consideras más relevante en esta vía, en base al videojuego. En el Video. ¿te refieres? O sea, ¿qué mobiliario urbano o el evento urbano crees que es el que más resalta en el paisaje o en la vista? De lo existente. De lo existente, exacto. Aquí lo que vemos. Bueno, de lo existente como peatón creo que sí o sí son las rejas.
Entrevistado	Obviamente, si no estuvieran las rejas iguales, el pacto de la pista es lo que justifica todo esto, pero creo que lo que más resalta es la reja como una división de los dos frentes? Creo que tendría que hacerse un análisis integral en todo lo que deja sonar, porqu, quiero que no, un medio de transporte masivo brinda múltiples beneficios, pero también algo que pasa es que muchas veces su manera de implementarse es un tanto rígida. Entonces, a pesar de que nosotros digamos, definitivamente esta sección peatonal podría ser muchísimo mejor, va a ser difícil modificar un poco la manera en la que el Metropolitan es y funciona. O sea, si es que hablamos de no tener en cuenta, o sea, o mejor, de tener la libertad de temas económicos, probablemente lo más recomendable hubiera sido hacerlos enterrados. ¿por qué? Porque como una de las medidas que siempre se usan para no afectar lo que está pasando a nivel de superficie, ya que es el nivel que todos los usuarios van a poder usar, ¿no? Y si hablara de un caso ideal, probablemente podríamos hacer un cambio así y favorecer muchísimo más. Este es un poco la libertad que te permiten los proyectos de tesis, así que probablemente imagino que vas a poder optar por esa línea, pero si es que se consideran también otros factores, sobre todo económicos, tendrían que dentro de esa rigidez que te va a dar tener un eje de transporte así un poco permeable, igual hay mejoras que pueden hacerse definitivamente.
Entrevistador 2	Claro, igual, bueno, tiene la función de seguridad y que está totalmente justificada, ¿no? Pero en tema de percepción es significativamente la reja. ¿crees que los mobiliarios urbanos del Metropolitan deban adaptarse o integrarse al entorno?
Entrevistado	Creo que tendría que hacerse un análisis integral en todo lo que deja sonar, porqu, quiero que no, un medio de transporte masivo brinda múltiples beneficios, pero también algo que pasa es que muchas veces su manera de implementarse es un tanto rígida. Entonces, a pesar de que nosotros digamos, definitivamente esta sección peatonal podría ser muchísimo mejor, va a ser difícil modificar un poco la manera en la que el Metropolitan es y funciona. O sea, si es que hablamos de no tener en cuenta, o sea, o mejor, de tener la libertad de temas económicos, probablemente lo más recomendable hubiera sido hacerlos enterrados. ¿por qué? Porque como una de las medidas que siempre se usan para no afectar lo que está pasando a nivel de superficie, ya que es el nivel que todos los usuarios van a poder usar, ¿no? Y si hablara de un caso ideal, probablemente

	<p>podríamos hacer un cambio así y favorecer muchísimo más. Este es un poco la libertad que te permiten los proyectos de tesis, así que probablemente imagino que vas a poder optar por esa línea, pero si es que se consideran también otros factores, sobre todo económicos, tendrían que dentro de esa rigidez que te va a dar tener un eje de transporte así un poco permeable, igual hay mejoras que pueden hacerse definitivamente.</p>
Entrevistador 2	<p>Claro, entiendo. Sí, el tema de esta tesis es netamente de investigación. Entonces, toda esta información que nos brindas, sí es válida y es totalmente razonable, porque lo ideal, como me comentas en base a las, como decirlo, la revisión de las referencias antecedentes y temas, es que este tipo de transporte público masivo del que es como el BRT, ha sido como que un boom en los años 2000, en diferentes ciudades de Latinoamérica, en Santiago, en Brasil y en Colombia. Tenemos estos sistemas y a medida que pasaba el tiempo, tenía uno que otro problema, pues este tipo de infraestructura, digamos, se desarrollaban ya en estos años. Aquí en el Perú se inauguró este metropolitano en el año 2010, todavía 10 años más tarde que en el resto. Aunque lo ideal, lo que dicen los especialistas en base a la literatura es que este tipo de infraestructura debería ser subterránea, como es lo que pasa con la línea 2, pero la característica que tiene el BRT es el costo, principalmente, y que de alguna forma el beneficio que da costo beneficio es el más rentable en operación con las otras como es la línea dos que subterránea. El siguiente punto que viene a ser en base a las edificaciones, justo lo que te comentaba del tema de monumentos, ¿tú crees que a qué se debe que algunas edificaciones existentes en esta vía como el tema de las casonas y las edificaciones antiguas coloniales que veamos. ¿por qué crees que aún no crezcan verticalmente? A pesar de tener ya una tonificación de conversacional que le permite unos cinco niveles de altura por lo menos.</p>
Entrevistado	<p>No sé si es que tú lo has podido averiguar en campo directamente también. Sí, el justo era por lo que te comentaba de que muchas escenificaciones están protegidas por el tema del Ministerio de Cultura, que ya son declaradas patrimonio, y que, para poder intervenir o, digamos, poner un negocio, como persona privada, si quiero invertir en hacer un nuevo negocio, pues tienes muchos el tema de los permisos, el tema de no modificar nada, de la refracción y muchas de estas edificaciones están en, cómo decirlo, como que abandonadas de cierta parte, porque el Ministerio de Cultura tiene un mínimo margen de dinero para invertir en este caso.</p>
Entrevistador 2	<p>Entonces, ¿tú crees que de alguna manera tenga esto que ver con el tema de que no se crezcan verticalmente en esta zona.</p>
Entrevistado	<p>Bueno, en esta parte del video que estamos viendo es la más alejada del centro monumental en donde ya se han realizado proyectos de gran envergadura o de edificaciones de mayor altitud, por así decirlo, que you tienen significación RDA. Bueno, tengo entendido que algo que pasa, también justamente en el centro de Lima, excepto de las normativas que tienen en todo caso para adecuar los usos para las distintas personas. Entonces, como es algo tan estricto, muchas veces es difícil que alguien de frente vaya y quiera intervenir y asuma todas esas normativas y moverse bajo estas reglas, ¿no? Claro. No sé si también es un tema económico, probablemente poder hacer todas esas modificaciones, pero respetando esas restricciones que se tienen. Sí. Yo imagino que como perfil urbano, puede que haya</p>

	<p>aún cierta discrepancia. O sea, quizás hay unos lados que te dicen, ya puedes crecer hasta comercios, puede ser el uso de comercios, pero en las alturas no sé si es que a lo mejor el plano si te establece normal, crece hasta cinco pisos, o sea, a lo que me refiero es que es probable que haya una contradicción, quizás revisando los mismos planes. Porque si es que, por ejemplo, te dicen, ya puedes crecer hasta cinco, pero en otra parte te dicen, tienes que respetar el perfil urbano histórico. Entonces, encuentras una contradicción. Entonces, es más difícil accionar en esas situaciones?</p>
Entrevistador 2	<p>Claro, entiendo tu punto, sí. Por el tema del perfil, el alineo, sobrepasar. Por ejemplo, el tema de la zona o la zonificación monumental es lo que pasa, que no puedes edificar o construir más alto de las edificaciones monumentales y demás. A eso creo que es a lo que te referías. Respetar el perfil urbano, sí, entiendo. ¿crees que se debe considerar al transporte no motorizado, bicicletas, shooters y demás, en el diseño de una vía que recorra el Metropolitano de manera paralela?</p>
Entrevistado	<p>Te refieres, o sea, literalmente poner el eje del Metropolitano acompañado por, por ejemplo, una psicodelia, ¿hasta aquí? Sí, sí, eso. No obstante, no obstante, es que tan, tan paralela, o sea, si hay mismo, o sea, no se tiene su costado, pero claro, podría ser paralelo a lo mejor integrado a una de las veredas, no sé si necesariamente por el frente, porque una vez más, creo que sería por el centro, porque sería quizás mucho más arriesgado y contribuiría a que siga siendo como un borde. No estoy tan segura de esa idea, pero. Claro. Sí podría acceder a lo mejor a los lados. Yo creo que eso sí depende mucho de las secciones que haya, porque van a haber partes donde van a tener calles muy estrechas, en verdad, y a lo mejor otras calles que si te van a permitir tener esa flexibilidad. Igual todo eso requiere un estudio de tránsito viral a medida de saber que tanto pueden achicarse el carril, ya que achicar la vereda es una medida que casi no debería considerarse. Claro. Y según el tráfico, se pueden hacer esos estudios de tránsito y con eso se dice, ok, sí te puede ceder tanto tramo para esto y se hace de esta manera. Además, hay que considerar que el diseño de una ciclovía muchas veces, o sea, puede dividirse o bien tener medidas mínimas. Entonces, va a depender también mucho de cómo se va a implementar eso en la vía?</p>
Entrevistador 2	<p>Claro, entiendo. ¿qué opinas sobre la exclusividad del tránsito de transporte público para el Metropolitano en esta vía?</p>
Entrevistado	<p>yo estoy bastante a favor, igual que lo que pasa, por ejemplo, en el caso de los corredores, aunque claramente ahí no se cumple tanto, porque también la división que se tiene son estos intermedios de plástico, que son muchas veces más fáciles de chocar o de destacar, es un poco lamentable, pero de hecho, esa estrategia que se usa de corredores exclusivos para el transporte público es algo que se ha usado en distintas ciudades y que creo que sí funciona y es una prioridad que me parece válida. Además, he visto que también en caso de emergencia eso le da paso justamente a los bomberos, ambulancias, entonces termina siendo algo que funciona, y de alguna manera también es algo que te promueve el uso del transporte público, porque te garantiza que vas a tener una velocidad mayor, ¿no? La cosa es que todo esto termine de funcionar en distintas partes, en distintos distritos, o sea, que sea</p>

	más no solamente como un pacto distrital, sino la linterna, sino más bien interdistrital, de forma que esto pueda funcionar y porque hay distritos que claramente priorizan más el auto que el otro. Y mientras esto siga pasando, va a ser más difícil ver los efectos de cómo un transporte público bien diseñado puede ayudar a que todo el tráfico se descongestione. Exacto. Porque si al final ese es el futuro en base al de madurismo, es el fútbol a usar el tránsito, el transporte público masivo.
Entrevistador 2	Entonces, ¿cuáles son las ventajas de la implementación del Metropolitano para el distrito o como Distrito en sí?
Entrevistado	Sí. Creería que, sobre todo, la interconexión del distrito de Barranco con los dos puntos del norte y el sur. Este sabe que es uno de los más turísticos. En este sentido también tiene bastante sentido el hecho de que puede ser como un medio de transporte que movilice a las personas hacia el centro de la ciudad y todos los demás. Entonces, creo que tiene principalmente el beneficio de la interconexión y de la rapidez en este sentido. A lo mejor creo que algo que se ha escuchado bastante últimamente es que no hay una coherencia entre la de precios y las mejoras que ha tenido por pasajes, porque me parece que ahorita ya estás en tres horas, 20 o algo así. Sí, gracias. Creo que sí sería bastante coherente que se hagan muchísimo más mejoras en el Metropolitano, porque no ha cambiado, y el tren está en un solo 50, entonces, y salta a la vista cómo puede haber esos contrastes.
Entrevistador 2	Claro, y justo con lo que mencionas, esto todavía va a seguir cambiando porque el pasaje va a mantenerse el día que la concesión inicie, porque todavía a pesar de que ha pasado 10 años, todavía no se finaliza ahora con el resto de la impresión, entonces todavía pueden seguir subiendo los precios. O sea, que todavía esto tiene para rato. Bueno, en todas las actividades de crecimiento, ¿cómo crees que ha impactado la infraestructura del Metropolitano al desplazamiento de las personas y de los vehículos?
Entrevistado	Creo que esa es una pregunta bastante objetiva y que a lo mejor lo que necesitas más que una opinión, sería análisis de flujos, justamente en el lugar, que, justamente, no sé si es que ya han llegado a hacerlo, porque ayudaría bastante.
Entrevistador 1	Sí, sí, le hemos estado haciendo bastantes puntos del tramo, si hemos notado un tema de flujos peatonales y vehiculares ahí, en el que resalta pues que, en conclusión, que esta vía únicamente sirve como tránsito debido a que no hay espacios públicos para que se pueda desarrollar la regresión o como tal. Las personas únicamente utilizan esta vía como de ir de un lugar A a un B. Bueno, sí. Sí, le decía, ¿consideras que este tramo del Metropolitano es accesible para las personas con discapacidad, o sea, accesible para las personas con discapacidad. ¿y qué tan importante es considerar este aspecto de fotografía.
Entrevistado	Bueno, principalmente juzgándolo a partir del video que estás mostrando, porque yo sí he ido por esta parte de acá, pero pues tampoco lo he observado tan a detalle, pero puedo dar un poco mi opinión respecto a lo que se está viendo.
Entrevistador 2	Exacto. ¿qué elementos del país es graduado en base a edificaciones, el mobiliario como tal o actividades que no todavía no hemos visto o no se nota en el video. Sobre todo de explicaciones y mobiliario, ¿cuáles crees que generan una identidad al entorno urbano?

Entrevistado	Esa pregunta no tiene una respuesta única, en realidad depende muchísimo de cada lugar, en algunos sitios lo que le da una mayor identidad es justamente la presencia de ciertos edificios, con cierto estilo arquitectónico, en específico, en otros lugares puede ser bien la presencia de la vegetación. Aquí hay unos árboles bien peculiares, el que estás mostrando, el que se mostró hace un rato, por ejemplo, estaba bien peculiar, creo que es algo que también se debe analizar a nivel de paisaje urbano, porque bien que Manuel siempre aporta bastante a cómo es el efecto que se tiene ahí. Yo creería, en mi opinión personal, casi siempre después, la estética un poco de las edificaciones y la actividad que da hacia la vía, porque los usos son algo que terminan determinando muchísimo cómo se va a ver la fachada. Es un muro ciego, no va a tener ninguna actividad, no va a tener ningún tipo de uso en esa zona. Entonces, es muy distinto a que, por ejemplo, sean restaurantes y que ya de frente se ocupe una parte de la vía con una pequeña terraza gastronómica o simplemente la acumulación de personas. Entonces, yo diría que la
FIN DEL AUDIO – Entrevista1_FGS.m4a	
FIN DE LA ENTREVISTA	

IV. CONCLUSION:

Se pudo discutir temas relacionados con el impacto del Metropolitano en el uso de suelos, la coexistencia del sistema de transporte con la zona monumental de Barranco, la circulación peatonal y áreas verdes, y la identidad del entorno urbano. Se plantea la importancia de priorizar al peatón en el diseño de la vía y se señala que la implementación de la infraestructura del Metropolitano tiene ventajas en términos de interconexión, pero también se mencionan preocupaciones sobre el aumento de tarifas y la accesibilidad para personas con discapacidad. Por otro lado, se destaca la necesidad de un análisis integral y la consideración de la inclusividad en el diseño urbano por parte del metropolitano, para así de este modo poder dar una identidad propia al entorno urbano, además se deriva de una combinación de elementos como las edificaciones, el mobiliario, la vegetación y la actividad en la zona, y que estos elementos contribuyen tanto a la identidad como la percepción y la experiencia del paisaje urbano. Por otro lado, se discute la importancia de mantener la coherencia en el diseño y la mejorar de la infraestructura para garantizar un transporte público eficiente y accesible para todos los pobladores de la zona de estudio y los alrededores.

Final del documento ■

REGISTRO DE ENTREVISTA 1 (15 PREGUNTAS)

Entrevista 2 – 24 de septiembre del 2023

La siguiente transcripción tendrá como objetivo traspasar a formato texto la entrevista dada al arquitecto urbanista Paola Peláez Rodríguez por vía zoom el día 24 de septiembre del 2023 a las 7:00 a.m.

I. DATOS GENERALES

Título de la investigación	El paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano y la imaginabilidad de sus habitantes, 2023.
Entrevistadores	Espinoza Tello Anderson Jose Paucar Rivera, Jean Carlos Junior
Entrevistado	Arq. Paola Peláez Rodríguez
Ocupación del entrevistado	Arquitecto Urbanista
Fecha	24/09/2023
Tiempo estimado	1 hora
Lugar de la entrevista	Perú, vía zoom
Hora de inicio	7:00 am
Hora de termino	8:10 am
Numero de audios	1
Audio(s)	Entrevista_PPR.m4a

II. JUSTIFICACIÓN

Esta entrevista se llevó con el fin de poder conocer el punto de vista del arquitecto Paola Peláez Rodríguez acerca del “paisaje urbano y la imaginabilidad en la Av. Francisco Bolognesi en el distrito de Barranco”, de esta manera se busca poder obtener datos de gran valor y que puedan responder a los objetivos específicos del estudio los cuales son:

- Identificar de qué manera se relaciona la morfología urbana con el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

- Identificar de qué manera se presentan los elementos urbanos en el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.
- Interpretar cuál es la percepción de los habitantes sobre el paisaje urbano de la Av. Francisco Bolognesi tras la implementación del metropolitano, Barranco, 2023.

III. TRANSCRIPCIÓN

Entrevistador 1: Espinoza Tello Anderson Jose

Entrevistador 2: Paucar Rivera Jean Carlos

Entrevistado : Paola Peláez Rodríguez

INICIO DE AUDIO – Entrevista_PPR.m4a	
Entrevistador 1	Muy buenas tardes arquitecta, se va a comenzar con la ronda de preguntas, comenzando con lo que sería la categoría número uno, paisaje urbano, con la subcategoría, morfología y con el código usos de suelo. La pregunta número 1, ¿Cuál es el impacto que trae el desarrollo del metropolitano en el uso de suelos?
Entrevistado	Toda obra pública trae consigo un impacto en el uso del suelo, o sea, en principio tiene un impacto por el lado económico, ya que el valor del suelo incrementa. Esto altera justamente los usos de suelo que estén de alguna manera complementados. En el caso de Barranco, ha sido una zona que tiene desde mucho tiempo y que tiene un sentido bastante comercial, por lo cual esta obra pública también afecta en el movimiento comercial de la zona ya que este servicio atrae gente de otros distritos por lo cual, por lo que, de alguna manera, incrementa los usos dentro de la zona ya que ahora este distrito tiene usos culturales, comerciales, entretenimiento. Entonces, este movimiento también desencadena otro factor el cual es el aumento de la densidad de personas, por que al haber mas actividades en la zona esto puede atraer gente a convivir en este espacio
Entrevistador 1	Muy bien, muchas gracias. Acerca de la pregunta número 2, ¿qué opina acerca de la implementación del Metropolitano en este distrito caracterizado por la significación monumental y protegido?
Entrevistado	En una zona como Barranco siempre se debe valorar el valor histórico de los elementos que están ahí, por lo que al momento de hacer la planificación urbana para implementar esta infraestructura se debería tomar en cuenta estos aspectos, acerca de las edificaciones, o espacios que puedan colindar con la vía, ya que estos movimiento de los buses pueden terminar afectando a las edificaciones que estén en cerca de la zona, porque recuerdo que hay casonas en una vía conectada a una vía vehicular entonces al estar al mismo nivel estos pueden llegar a dañarse, ahora no tengo recuerdo con exactitud como es que estas han sido modificadas, por lo que podrían ver por el Google earth o en algún lado de que forma estas edificaciones han cambiado durante los años y tomar un registro de estos cambios

Entrevistador 1	Pasando con lo que es el código 3, espacios públicos y áreas verdes. La pregunta número 3 ¿considera que se incorporó los espacios públicos y áreas verdes existentes con el proyecto de las estaciones Balta y Boulevard?
Entrevistado	Yo creo que están solucionados apáticamente los accesos con las rayas peatonales, y hay recuerdo que hay semáforos, entonces eso en teoría ayuda, ¿no? Tendría que haber hecho esto con un poco más de detalle cuando ustedes lo organicen. ¿qué es lo que pasa en estos horarios o en los usuarios? ¿cuáles funcionaban por ahí? ¿hay algún usuario? ¿los uses son sacar, por ahora pasa donde aparecen buses también. Como esos son Ese gusto está bien, ¿no? Está bien, ¿no? ¿cómo se refiere? ¿cómo se puede pertenecer a estos distintos usuarios? ¿cómo todo esto convive, y si es que esto está pues adecuadamente solucionado, ¿no? De repente hay veredas para ciertos horarios que son muy angostas, entonces, en ese sentido esas veredas podrían estar que sea aquí, de acuerdo a la cantidad de gente que pasa por aquí. Lo mismo con la estación Boulevard, habría que analizarlo de manera similar, ¿no?
Entrevistador 1	Claro, ¿qué tal vamos a tomar en cuenta? Pues bien, los siguientes procesos en la investigación, ahora pasando con lo que es la pregunta número 4. ¿qué opina sobre el diseño del espacio público que generó la implementación de la infraestructura del Metropolitano en cuanto a las áreas de circulación peatonal, transporte y consideración de áreas verdes?
Entrevistado	Ya, esa pregunta es similar a lo que yo les he comentado en el punto 3, ¿no? Que eso se tiene que evaluar, porque son preguntas muy de detalle. Entonces, para esto hay que analizar cómo funciona ese nodo, este cruce de avenidas, donde está la estación, y hacer conteos por personas para ver realmente si el tema es que la plataforma de espacio público que se ha puesto junto con el proyecto de Metropolitano es suficiente o no. Normalmente en Lima sabemos que tenemos este problema, ¿no? Que las veredas casi en todos lados son angostas, y habría que ver si en este caso las veredas se hicieron suficientes como para exportar la cantidad de gente que sale y entra en estas zonas, o quizás hay zonas en base al análisis que hagan, donde se sustenten estas heredas son angostas o deberían poder ensancharse. Tiene que pasar el auto, pero el auto, pues estamos muy mal si es que siempre ponemos el auto primero, ¿no? O sea, sabemos que hay ahí esa teoría de la pirámide de movilidad y somos nosotros, estas personas, los humanos, los petanes, los que debemos estar como prioridad a la hora de poder movilizarnos. Entonces tiene que solucionarse, debería solucionarse primero el desplazamiento a pie de la persona, de la persona que va en una silla de ruedas, la persona que digamos puede tener más dificultad para movilizarse, ponernos en sus zapatos, en sus pies, y ver cómo esta persona puede tener las condiciones óptimas para poder ser independiente y movilizarse en la ciudad, y eso debería incorporarse y usarse en el reajuste que se ha dado de cómo está diseñado el espacio público.
Entrevistador 1	Gracias por esa respuesta, pasando a la sub-categoría a dos elementos urbanos, código cuatro, mobiliario urbano. La pregunta número cinco, desde su perspectiva, ¿cuál es el elemento físico más característico de la infraestructura del Metropolitano. ¿crees que genera algún aporte al paisaje urbano?
Entrevistado	

	El elemento físico. Bueno, no considero que en este caso se hayan diseñado estaciones con un diseño particular o que sea llamativo, ¿no? Es decir, casi todas las estaciones son iguales, son usuales. Bueno, también es que no es que no es como por ejemplo que salgas de un subterráneo debajo del suelo y te sales y sigues abajo, y si es que no eres una persona local, ¿no? Desde la zona no te obliga, ¿no? Pero bueno, volviendo a la pregunta detalle, no considero que hay un elemento característico particular del Metropolitano y en cuanto aporte al paisaje urbano, pues si bien el metropolitano como infraestructura de transporte, por supuesto, algo que ayuda a mucha gente a movilizarse, te barraban otras partes de Lima y viceversa. Me parece que un tipo, una contribución, como aporta en el paisaje urbano, no es que genere, ¿no? Y hablando ya de paisaje, cómo observamos la ciudad, cómo la identificábamos o perseguimos. Más bien diría que en este punto, pues si hay más bien algunas dificultades que has generado. Por ejemplo, no recuerdo específicamente dónde, pero al caminar en las calles paralelas al Metropolitano, en las calles no, en las veredas que están junto, en las veredas que están sobre las calles, en la que pasa el Metropolitano. Recuerdo que hay zonas que son un poco angostas. Por ejemplo, en esa calle, siguen toda la zona, como hemos visto en el mapa que me mostraron, no es todo monumental, es decir, hay personas que son, que piensan que podrían tener cierto valor, que tiene una arquitectura como bonita para pasearte junto a esa calle, ¿no? Pero como estás apretado entre la reja del Metropolitano y pues los edificios que tienes al lado, es un poco difícil o menos atractivo que haya caminar por ahí. Entonces, en ese sentido, pienso que el Metropolitano puede haber tenido algún tipo de impacto negativo en el paisaje urbano, ¿no?
Entrevistador 1	Claro, pasando con la pregunta número seis, en cuanto a los mobiliarios urbanos existentes en la avenida Francisco Bologhain. ¿cree que mantienen la identidad o tienen alguna relación con el distrito?
Entrevistado	Mobiliarios existentes. ¿qué tipo de mobiliario?
Entrevistador 2	Sí, específicamente nos referimos al tema de las rejas que traen el gluitano, igualmente la luminaria, las bancas y demás. Ya.
Entrevistado	Bueno, no he mirado con tanto detalle el tema del mobiliario, pero de lo que recuerda es que en realidad casi todo el eje de Metropolitano, hay el mismo tipo de carpintería, ¿no? De verandas. No solo nada que sea particular de barrancos, sino que digo que en otras estaciones fuera de barranco, también puedes encontrar el mismo diseño. Así que en ese sentido, no, ¿no? Quizás, como dicen en este caso particular de Barranco, que en Metropolitano viene de pasar por el centro, por toda la vía expresa, principalmente tiene bastante espacio. Y luego, con ese mismo diseño, casi pasa a la zona de barranco, ¿no? Entonces quizás podría haber tenido algún diseño que sea menos invasivo, menos invasivo y que justamente genere un menor impacto en el paisaje urbano. Pero también comprendo que no se disponía de mucho espacio público para la implementación de esta obra. No sé si en todo caso hubiese sido mejor ponerlo cerca de Barranco, el paso del Metropolitano, pero no necesariamente sobre esta calle. Claro. Eso hubiese sido otra opción. Bueno, sabría que estudiar, investigar por qué se optó que pase por ahí, no cuál es el sustento, si hay alguna manera de entender o de comprender por qué se decidió que pase precisamente por este eje y no por otra

	calle que tenga mayor espacio y que generen menos impacto sobre el paisaje urbano existente, ¿no?
Entrevistador 1	Muy bien. Pasando con lo que es el código, cinco edificaciones, preguntas, siete. ¿Que modificaciones han sufrido qué modificaciones han sufrido las edificaciones de la avenida Francesco Bolognesi desde la implementación del Metropolitano?
Entrevistado	Claro. Bueno. Eso sí, no lo sé. O sea, eso sería, creo que para saber esto, como les digo, tendrían que ver en el Google Maps, perdón, si es que ha habido un incremento de autores de edificación en la zona después de la implementación del Metropolitano, un poco con la PEP, no hay las primeras preguntas respecto al uso y el cambio de uso de suelo, ¿no? En la zona zona. Okay, pero también en la cuenta? Sí, esta la podía fincar con la pregunta, ¿una voz que era sobre usos de suelo? Acá hay herramientas.
Entrevistador 1	Pasando con el código 7, transporte urbano. Sobre el transporte no motorizado, ¿qué opina sobre la ausencia de una ciclovía en el diseño de este tramo de la dinámica, ¿cree que es imprescindible?
Entrevistado	Ya, para esa pregunta, sería bueno tener en la mano el mapa de barranco, el eje del Metropolitano y el resto de ciclovías de barranco que estén cerca para entender, porque si hay una ciclovía paralela a unas pocas cuadras, pues no hay problema, no se tiene que apretar todo necesariamente sobre el mismo eje, ¿no? Si ves que este, que ya pues era suficientemente agosto y las justas tendrían que transmitirle y cargarle una ciclovía, no hace mucho sentía, pero quizás hay otras ciclovías obvias de uso compartido con ciclovía, que son estas vías que se llaman de máximo 30 de velocidad que admiten el paso del auto y de la bici en el mismo carril de la pista pero con referencia para el ciclista, ¿no? Entonces, el auto tiene que tener en cuenta, estar una monja, que pues es una vía de uso compartida con la bici. Tiene que respetar y darle paso. Quizás hay ciclovías o vías de uso compartido cerca, muy cerca del eje de la estación. Entonces, en ese sentido, no habría problema con que no necesariamente este eje de Metropolitano cuente con ciclovía, ¿no?
Entrevistador 1	Claro. Pasando con lo que sería la pregunta nueve. ¿qué resultados tiene la eliminación del tránsito de transporte público en este tramo de la avenida Francisco Bolognesi, tomando en cuenta la seguridad y el flujo de peatones?
Entrevistado	Claro. Pero el transporte público me parece que no se ha eliminado en este, cualquier metropolitano es un servicio de transporte público también. Entonces, no le veo problema allí. Quizás hay rutas que antes pasaban por ahí, pero que ahora se han desviado, eso puede ser, ¿no? Pero en este eje no es que se haya eliminado al 100% a través del servicio de transporte público, sigue pasando y uno de estos es el metropolitano.
Entrevistador 1	Okey. La pregunta número 10 sería, ¿cuáles son las ventajas de la implementación del Metropolitano para el distrito?
Entrevistado	Para el distrito, definitivamente es que se ha mejorado su conexión con otros distritos y con la metrópoli en sí, ¿no? Porque te es mucho más fácil, más práctico, como verte desde barranco, por ejemplo, hasta comas, independencia, o el centro de Lima, es mucho más práctico, mucho más rápido, ganas tiempo, ¿no? Yo creo que en un tema de escala se ha mejorado para el distrito, para abarcan como afuera dado muchísimo su conectividad o accesibilidad TC y hacia la metrópoli con otros distritos en el centro de Lima, pero la desventaja ha sido que ha tenido un impacto en la escala local para las personas

	que quieren moverse dentro del distrito, digamos, de un lado, hacia el otro del Metropolitano, por ejemplo, o sobre esa misma calle.
Entrevistador 1	Claro, exacto. Ahora, bastando con lo que es la subcategoría 3, Actividades Urbanas, Código ocho, actividades de crecimiento, la pregunta once, ¿cómo ha impactado la infraestructura del metropolitano al desplazamiento local, tanto en el sistema de transporte vehicular, el transporte no hemos pasado y al desplazamiento peatonal?
Entrevistado	Y eso también es lo que estábamos comentando en la pregunta anterior, ¿no? A nivel de auto, no lo sé, porque sinceramente no manejo auto. O sea, para saber eso, habría que, de verdad estar ahí e intentar pasarlo de un lado del otro del metropolitano en auto, a ver cómo es, o si funciona, o preguntar alguien que maneje en las manos, ¿no? Y sobre tema de transporte peatonal o movilidad no motorizado. Allí sí me parece de que es propiedad de este momento, es un momento que hay zonas, particularmente donde la vereda es bien estrecha y muy poco espacio para moverse. También recuerdo que hay algunos lados en los que se ha dejado la calle de uso compartido para el peatón y para el auto. Yo recuerdo haber estado caminando por ahí, y que el auto pasa, y bueno, en Lima, pero no tenemos muchísima cultura después de respetar el peatón, a veces los autos pasan muy rápido. Entonces es peligroso para nosotros como el patrón es poder desplazarnos, ¿no? Y también recuerdo haber tenido ese problema para pasar de un lado al otro de la calle, que a veces escucha, estaba la regla y no había muchas paces. Entonces era pesado poder cruzar de un lado a otro, ¿no? Creo que ese es el problema en sí del metropolitano en barranco, me parece que no está completamente bien resuelto, a nivel de espacio público, de movimiento peatonal en la escala local, ¿no? Eso es lo que quizás habría que ver si hay forma de optimizarse o de solucionarse, ¿no? Okey. Claro. Okey. Okey.
Entrevistador 1	Pasando por lo que es la pregunta número 12, ¿considera que este tramo del metropolitano es accesiblemente inclusivo? ¿qué tan importante es considerar este aspecto al diseño viral en futuras ampliaciones? Okey, accesiblemente inclusivo, que si es accesible.
Entrevistado	Parece que no completamente por algunos temas que yo he mencionado en la pregunta anterior también y en varias de las anteriores. ¿qué tan importante considerar este aspecto del diseño viral? Bueno, por supuesto que es importante, ¿no? Porque el tema del acceso tiene que ser pensado y estar en primer lugar en todos los proyectos que se hagan de espacio público o de movilidad, proyectos de movilidad auto urbana. Entonces, el tema del acceso es algo que debe estar pues ahí, desde el inicio, desde que se piensa el proyecto, cómo la gente va a poder acceder a los espacios que se están diseñando. Entonces, es algo que, de poder resolverse aún sería importante que se concrete, ¿no?
Entrevistador 1	Claro, quiero decir la respuesta. Pasando con la imaginabilidad, sub categoría 4, percepción humana, código 14, identidad urbana. Pregunta número 13. ¿qué elementos del paisaje urbano? Edificaciones, mobiliario, urbano, actividades sociales le genera una identidad con su entorno urbano?
Entrevistado	Cuando yo he estado pasando por ahí, lo que más recuerdo son estas casonas, como les comentaba, que están próximas aledañas a este eje. No está en todo el eje, pero sí recuerdo que hay varias casógonas, edificaciones antiguas, que sales de la estación y las puedes ver, ¿no? Y te ubicas. Ah, ok, estoy en esta zona de barranco

	<p>del distrito. Yo diría que eso es lo que particularmente yo recuerdo bastante al estar en esta zona. Justamente creo que el colocar el Metropolitano en este eje puede haber cortado parte de esa imagen que uno tenía ahí en barranco. Quizás las personas a las que entrevisten, les digan que una de las cosas que menos les gusta, obviamente, que hayan aparecido estos budoques, estaciones del metropolitano y que les cortan la vista de un lado a otro de la calle. O sea, la fotografía que pusiste al inicio, ¿no? Sabía la calle que se tenía. Parece más arbolitos, las veredas, la carne de una casona media roja. Entonces, ahora, pum, apareció el Metropolitano ahí, como que te corta. Todo eso se sienta, se percibe, todo apretado, el espacio reducido. También la veracidad de la que pasa el Metropolitano y el ruido que genera el paso de Metropolitano también. Todo eso afecta, como nosotros, los peatones, perseguimos ese espacio de la calle. Como digo, me parece de las desventajas que puede haber generado la implementación de este proyecto allí, ¿no? A ver, pregunta 14. ¿qué consecuencias trae de la implementación del Metropolitano en el distrito? Y a eso también va con la pregunta anterior y las que les menciona en antes, ¿no? O sea, la principal, yo diría que hay dos tipos de consecuencias, ¿no? Una buena, la ventaja, que es la mejora de la accesibilidad y conectividad de Barranco con la metrópoli y con otros distritos, pero en el desventaja es esta no, que el nivel local ha generado un impacto que trae incidencias, desventajas, a la hora de moverte, caminar peatonalmente en la zona, ¿no? Claro, la última. Aquí se considera que la infraestructura del Metropolitano es una causante desagregación. Claro, en el Metropolitano, allí en particularmente en barranco es, según el libro de Lynch, se ha generado un borde, se ha generado un borde porque corta el tema del paso de un lado, el otro de la calle, no siempre, porque igual están estas futuras, o sea, los pasos peatonales, pero es distinto a como era antes. También lo pueden corroborar mejor con las entrevistas que realicen. Pero no solamente es el moverte, sino también el cómo estás parado en la calle y pez. Y ahora, pues, parte de los edificios que veías antes, bonitos, están tapados, quizás, por la estación o por las mismas rejas del Metropolitano. Te puedes sentir medio acorralado o encerrado, y es eso, ¿no? Y yo creo que de verdad, no se ha generado esa generación como que de un lado y el otro de barranco. De hecho, está la estación del Metropolitano y el lado más bonito, por supuesto, es donde están toda esta zona donde hay actividades culturales, desconciertos, el centro histórico, ¿no? Cruzas y al otro lado se siente, creo que la diferencia de que hasta puede percibirse un poco más inseguro? Exacto.</p>
Entrevistado	Eso sería todo arquitecta.
	FIN DE AUDIO - Entrevista_PPR.m4a
	FIN DE LA ENTREVISTA

IV. CONCLUSION:

La entrevista dada a la arquitecta dio a conocer que la implementación del Metropolitano en Barranco ha tenido impactos mixtos en el distrito. Por el aspecto de movilidad y accesibilidad, el metropolitano ha mejorado la accesibilidad y conectividad con otros

distritos de Lima, lo que es beneficioso a nivel macro de la ciudad, sin embargo, a nivel local, ha generado dificultades en la movilidad peatonal, afectando la percepción del espacio debido a que este elemento ha provocado una interrupción en la imagen urbana de la zona. Por otro lado, los elementos urbanos en la zona no tienen un diseño distintivo y no cuentan con la importancia necesaria para aportar en la imagen del distrito, además la falta y conexión con los espacios públicos y áreas verdes de la zona provocan un perfil urbano poco comfortable para el poblador.

En resumen, la implementación del Metropolitano ha tenido ventajas en términos de conectividad distrital, pero problemáticas a nivel local, por lo que se debe abordar estos aspectos mencionados en futuras planificaciones urbanas para optimizar la movilidad y preservar la identidad del distrito.

Final del documento ■

Anexo 32. Plano de zonificación de Barranco

