



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

**“Amalgama urbana para cambio de espacios degradados tramo de la ex Línea
Ferroviaria - Sector la Garita - Pimentel”**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Arquitectura**

AUTOR:

Br. Juan Carlos Jimenez Zuloeta (ORCID: 0000-0003-2419-2732)

ASESOR:

Mg. Mario Uldarico Vargas Salazar (ORCID: 0000-0002-0669-6948)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
Urbanismo sostenible**

Chiclayo – Perú

2019

Dedicatoria

A Dios y a mi familia

Agradecimiento

A mis docentes de la maestría

Página del Jurado



DICTAMEN DE SUTENTACIÓN DE TESIS

EL BACHILLER: Jiménez Zuloeta Juan Carlos;

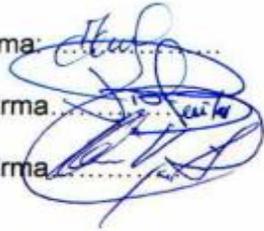
Para obtener el Grado Académico de **Maestro en Arquitectura**, ha sustentado la tesis titulada:

AMALGAMA URBANA PARA CAMBIO DE ESPACIOS DEGRADADOS TRAMO DE LA EX LINEA FERROVIARIA - SECTOR LA GARITA - PIMENTEL, Fecha:

17 Agosto del 2019

Hora: 9.30 pm

JURADOS:

PRESIDENTE: Dra. Mercedes Alejandrina Collazos Alarcón Firma: 

SECRETARIO: Mg. Nilthon Ivan Pisfil Benites Firma:

VOCAL : Mg. Mario Uldarico Vargas Salazar Firma:

El jurado evaluador emitió el dictamen de:

APROBADO POR EXCELENCIA.

Habiendo encontrado las siguientes observaciones en la defensa de la tesis

.....
.....
.....

Recomendaciones sobre la tesis:

.....
.....
.....

Nota: El tesista tiene un plazo máximo de 15 días, contabilizados desde el día siguiente a la sustentación, para presentar la tesis habiendo incorporado las recomendaciones formuladas por el jurado evaluador

Declaratoria de Autenticidad

Yo, Juan Carlos Jimenez Zuloeta, egresado del Programa de Maestría en Arquitectura de la Universidad César Vallejo SAC. Chiclayo, identificado con DNI N° 16731525

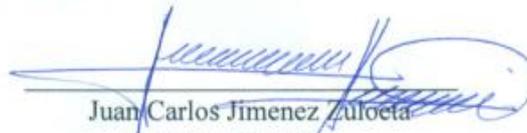
DECLARO BAJO JURAMENTO QUE:

1. Soy autor de la tesis titulada: "Amalgama Urbana para cambio de espacios degradados tramo de la Ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita-Pimentel".
2. La misma que presento para optar el grado de: Magister en Arquitectura.
3. La tesis presentada es auténtica, siguiendo un adecuado proceso de investigación, para la cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas.
4. La tesis presentada no atenta contra derechos de terceros.
5. La tesis no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
6. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falsificados, ni duplicados, ni copiados.

Por lo expuesto, mediante la presente asumo frente a LA UNIVERSIDAD cualquier responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido de la tesis, así como por los derechos sobre la obra y/o invención presentada. En consecuencia, me hago responsable frente a LA UNIVERSIDAD y frente a terceros, de cualquier daño que pudiera ocasionar a LA UNIVERSIDAD o a terceros, por el incumplimiento de lo declarado o que pudiera encontrar causa en la tesis presentada, asumiendo todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse de ello. Así mismo, por la presente me comprometo a asumir además todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para LA UNIVERSIDAD en favor de terceros con motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido de la tesis.

De identificarse algún tipo de falsificación o que el trabajo de investigación haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo S.A.C. Chiclayo; por lo que, LA UNIVERSIDAD podrá suspender el grado y denunciar tal hecho ante las autoridades competentes, ello conforme a la Ley 27444 del Procedimiento Administrativo General.

Chiclayo, 17 de agosto del 2019


Juan Carlos Jimenez Zuloeta
DNI: 16731525

Índice

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página del Jurado	iv
Declaratoria de Autenticidad	v
Índice	vi
Índice de tablas	vii
Índice de figuras	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MÉTODO	11
2.1. Tipo y diseño de investigación	11
2.2. Escenario de estudio	17
2.3. Población	19
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	19
2.5. Procedimiento	20
2.6. Método de análisis de información	23
2.7. Aspectos éticos	23
III. RESULTADOS	24
IV. DISCUSIÓN	26
V. CONCLUSIONES	40
VI. RECOMENDACIONES	41
REFERENCIAS	42
ANEXOS	45
Anexo n° 1: Entrevistas estructuradas	45
Anexo n° 2: Fichas de Observación.....	47
Anexo n° 3: Láminas de Observación	54
Anexo n° 4: Cuadro resumen de discusión de resultados	61
Anexo n° 5: Autorización para publicación electrónica de la tesis.....	63
Anexo n° 6: Acta de aprobación de originalidad de tesis	64
Anexo n° 7: Reporte TURNITIN.....	65
Anexo n° 8: Autorización de la versión final del trabajo de investigación.....	66

Índice de tablas

Tabla 1: Matriz lógica de Operacionalización y Operativización de variables.....	21
Tabla 2: Valoración de la degradación del espacio público.....	26
Tabla 3: Ponderación de la degradación del espacio público.....	26
Tabla 4: Valoración de la calidad del espacio público.....	28
Tabla 5: Ponderación de la calidad del espacio público.....	28
Tabla 6: Valoración de las actividades urbanas y sociales.....	32
Tabla 7: Ponderación de las actividades urbanas y sociales.....	32
Tabla 8: Contrastación de la Variable.....	35

Índice de figuras

Figura 1: Tramo Sector Este (2019).....	2
Figura 2: Tramo Sector Oeste (2019).....	2
Figura 3: Collage foto de fachadas y predios urbanos (2019).....	3
Figura 4: Paraderos informales y comercio ambulatorio (2019).....	3
Figura 5: Vacíos urbanos (2019).....	3
Figura 6: Recuperación del HIGH LINE.....	4
Figura 7: Esquema de autores relevantes en el campo de los vacíos urbanos.....	5
Figura 8: Elaboración del modelo problémico.....	12
Figura 9: Teorías dialécticas de causa - efecto.....	13
Figura 10: Elaboración del modelo problémico y generación del modelo teórico.....	14
Figura 11: Generación del modelo teórico – práctico de propuesta.....	15
Figura 12: Generación del modelo práctico de propuesta.....	16
Figura 13: Realidad problemática del ámbito de estudio.....	17
Figura 14: Ubicación y localización del tramo objeto de estudio.....	18
Figura 15: Matriz lógica de investigación del modelo de análisis sistémico de amalgamas urbanas para cambio de espacios degradados – tramo ex Línea Ferroviaria – Sector la Garita–Pimentel.....	22
Figura 16: Resultado de los factores y actores de la degradación del espacio público.....	27
Figura 17: Resultado de la calidad del espacio público.....	30
Figura 18: Resultado de las actividades urbanas y sociales.....	33
Figura 19: Abstracto del modelo teórico.....	36
Figura 20: Modelo teórico.....	37
Figura 21: Modelo práctico P-1.....	38
Figura 22: Modelo práctico P-2.....	39

RESUMEN

La presente investigación analiza la degradación del espacio público en la ex Línea Ferroviaria Chiclayo Pimentel, específicamente en el tramo o Sector la Garita, generada por el abandono y desuso de esta; A partir de los factores y actores que participan en la degradación, como la calidad del espacio público y sus actividades urbanas y sociales desarrolladas en el mismo, trazaremos un propuesta o lineamientos de nuevos escenarios urbanos que proyecten una amalgama de éstos espacios con sus fronteras inmediatas, permitiendo la regeneración de los mismos, convirtiéndolos en espacios de calidad, sociables, dinámicos y seguros; además considerando lo indicado por Ye (2019) lugares generadores de encuentros casuales.

Todo esto se logró mediante un análisis documental de planos y fotografías, recorridos in situ por el lugar, evaluación de distintas situaciones que han incidido en la involución de éste espacio y entrevistas dirigidas a vecinos y actores responsables, además, se han incluido “Teorías del deterioro de los espacios públicos, Teoría de los espacios públicos, Teoría de las necesidades sociales” como bases explicativas de los temas de estudio.

El tipo de investigación utilizada es la cualitativa-critica-propositiva, y su muestra única y aleatoria, está compuesta por el tramo ubicado en el sector la garita de Pimentel de 693 ml. de la ex Línea Férrea.

El presente trabajo nos arroja algunos resultados importantes en el viario tales como: percepción de inseguridad, falta desarrollo de actividades urbanas y sociales, apropiaciones físicas indebidas, edificaciones y fachadas en regular y mal estado de conservación, así como, carencia y ausencia de área verde y mobiliario urbano respectivamente.

Podemos concluir comentando que el modelo de análisis construido y el modelo teórico práctico generado permitieron frenar el deterioro, activar el espacio público en desuso y dinamizar el factor social, logrando la regeneración del espacio degradado.

Palabras claves: Espacio público, espacios intersticiales, degradación, viario.

ABSTRACT

The present investigation analyzes the degradation of public space in the Former Chiclayo Pimentel Railway Line, specifically in the section or Sector la Garita, generated by the abandonment and disuse of it; From the factors and actors involved in the degradation, such as the quality of the public space and its urban and social activities developed in it, we will draw up a proposal or guidelines for new urban scenarios that project an amalgam of these spaces with their immediate borders , allowing their regeneration, turning them into quality, sociable, dynamic and safe spaces; also considering what is indicated by Ye (2019) places generating casual encounters.

All this was achieved through a documentary analysis of plans and photographs, on-site tours of the place, evaluation of different situations that have influenced the involution of this space and interviews aimed at neighbors and responsible actors, in addition, “Theories of deterioration of public spaces, Theory of public spaces, Theory of social needs as explanatory bases of the subjects of study.

The type of research used is the qualitative-critical-propositive, and its unique and random sample is composed of the section located in the sector of the Pimentel box of 693 ml. of the former railway line.

The present work throws us some important results in the road such as: perception of insecurity, lack of development of urban and social activities, improper physical appropriations, buildings and facades in regular and poor state of conservation, as well as, lack and absence of green area and street furniture respectively.

We can conclude by commenting that the model of analysis built and the proposal generated allowed to stop the deterioration, activate the disused public space and energize the social factor, achieving the regeneration of the degraded space.

Keywords: Public space, interstitial spaces, degradation, road.

I. INTRODUCCIÓN

Analizando la realidad problemática; según Llobet i Ribeiro (2007) las ciudades a través de la historia han configurado dos grandes tipologías: La ciudad concentrada, producida a mediados del siglo XIX, modelo bastante rígido en su configuración, con el comercio e industria centralizada como los elementos generadores de concentración de máquinas y personas en algunos puntos del territorio, y al ferrocarril como medio de transporte; y la ciudad difusa o dispersa producida a principios del siglo XX, modelo más flexible, que logró constituir centros poblados alrededor de las grandes ciudades, generando el abandono de la ciudad y el regreso al campo y que tenía al automóvil como principal medio de transporte y a la electricidad como fuente de energía; logrando reducir los componentes que estructuraban la ciudad en suelo público, suelo privado y los espacios intersticiales llamados vías. (Perez, 2007)

Para Lynch (1960) estas vías, llamadas también sendas, están conformadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o VÍAS FÉRREAS; muchas de estas vías férreas, hoy se encuentran obsoletas y en muchos casos en total o parcial estado ruinoso, dejando estos espacios intersticiales, no como estructuras generadoras de la vida social de la ciudad sino más bien como “espacios exclusivos actualmente inanimados”.

A través del tiempo, el sentido y uso de las infraestructuras y sistemas de circulación no han modificado su función exclusiva, el uso del tren en el pasado y del auto en la actualidad, han gobernado este espacio intersticial, generado en la actualidad muchas discusiones y estudios sobre la predominancia de su función.

La mono funcionalidad de los espacios intersticiales en la ciudad, sea del tren o del auto, no han corregido su problema ni patología, en la última reunión (HABITAT, 2012 - 2019) realizada en QUITO (Ecuador), nos hablan de la características que los espacios públicos deben de tener, si las calles son consideradas como un espacio público por naturaleza entonces estas deben de ser seguras, accesibles, verdes de uso inclusivo, integradores y de sistemas variados incluidas calles, aceras y carriles para ciclistas, multifuncionales que generen la interacción social, la salud y el bienestar, a su vez deben lograr el intercambio económico y la expresión cultural para poder construir sociedades participativas e inclusivas que busquen la convivencia local. Se resalta el compromiso en

atender áreas vulnerables desde el punto de vista ambiental y prioriza intervenciones urbanas de renovación, regeneración y adaptación de las zonas (Larkin, 2010).

Para Gutierrez (2017), la plaza, el parque y la calle son modelos de espacio público, lugares donde todas las personas tienen derecho a acceder. Lugares donde se debe compartir y disfrutar sus colores, olores y sonidos de la ciudad, interrelacionarse y gozar de una gran calidad de vida, Ipiña (2019); lugares que deben permitir gozar de experiencias estéticas, emocionales y sensoriales, Hirsch (2006) . Sin embargo, ¿a quien pertenece la ciudad?, ¿a todos o a ninguno? ¿quiénes la disfrutan?, ¿propios o extraños?, ¿la ciudad es sólo para verse o para usarse? Valencia (2013); pudiendo ser un espacio público administrado o no por el estado, Anduze (2019), nos encontramos ante la realidad de espacios públicos construidos que no conducen a una vida digna de una convivencia social.

Sin embargo, estos espacios mono funcionales no se han adaptado al cambio, en países con pasado industrial, como en EEUU estas áreas se han convertido en áreas degradadas...” sucias, peligrosas llenas de indigente, esto era New York en la década de los 70.... Lugares llenos de basura y hogar de criminales...” (Esteban, 2018)

Actualmente en la ciudad de Pimentel, el espacio dejado por la ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita - Pimentel (ELF-SG), ubicado en paralelo a la carretera Pimentel-Chiclayo entre el Km. 7+340 y 8+033, se ha desconectado de la trama urbana, convirtiéndolo en un lugar improductivo, abandonado y obsoleto, ocasionando en la mayoría de sus tramos, escenarios deprimidos, ingobernables e inseguros debido a la indiferencia de la jurisdicción privada y de uso público. Este espacio abordado por el olvido, genera una degradación e involución del lugar, no permiten reivindicar la condición compacta de la ciudad, convirtiendo este espacio en áreas peligrosas e insanas.



Figura 1. Tramo Sector Este (2019)



Figura 2. Tramo Sector Oeste (2019)



Figura 3. Collage foto de fachadas y predios urbanos (2019)



Figura 4. Paraderos informales y comercio ambulatorio (2019)



Figura 5. Vacíos urbanos (2019)

Según los antecedentes; “La Recuperación del High Line: Tiempos y mecanismos de Gentrificación” (Esteban, 2018), en éste trabajo de investigación se evalúa la importancia de la regeneración de la línea férrea y su reutilización como espacio público, así como la función que cumple como elemento urbano y su implicancia que tiene en el contexto urbano.

El estudio se concentra en el proceso de regeneración de este espacio, así como el efecto que genera, también sostiene que la rehabilitación de los espacios en desuso, como mecanismos de adaptación, influye considerablemente en el mejoramiento de las ciudades. El reuso o reciclaje es la primera opción antes que la demolición. Los Espacios regenerados se convierten en elementos catalizadores e intervienen en los procesos de gentrificación de la zona de la ciudad; complementando (Donovan , 2004) resalta la importancia de la recuperación del espacio público generando el orden público e incluso la revitalización económica del lugar.



Figura 6. Recuperación del HIGH LINE

Fuente: (Esteban, 2018)

“Acupuntura y amalgamas urbanas dentro de contextos patrimoniales en IZA BOYACÁ” (Riveros & León, 2017); ésta tesis de grado presenta estrategias de intervención urbana bajo contextos patrimoniales, donde se usa como base el concepto de “Acupuntura” aplicado al diseño arquitectónico urbano, además con el fin de mejorar las dinámicas socioeconómicas del municipio, es necesario formar amalgamas urbanas que generen una mezcla complementaria de los diferentes usos del suelo y detengan así, el proceso de obsolescencia del uso del patrimonio y permitan mejorar la calidad de vida.

“Los vacíos urbanos, una nueva definición” (Berruete-Martinez, 2017); en éste artículo referido a definiciones de vacíos urbanos (...vías férreas) se comenta el papel y resalta la importancia que éstos espacios puedan desempeñar en un futuro desarrollo urbano, a pesar de ser conceptualizados como lugares abandonados, sin embargo son espacios que pueden impulsar reformas en zonas deprimidas, aportan futuras expectativas y oportunidades para su integración en la ciudad, con un potencial para convertirse en espacios transformadores.

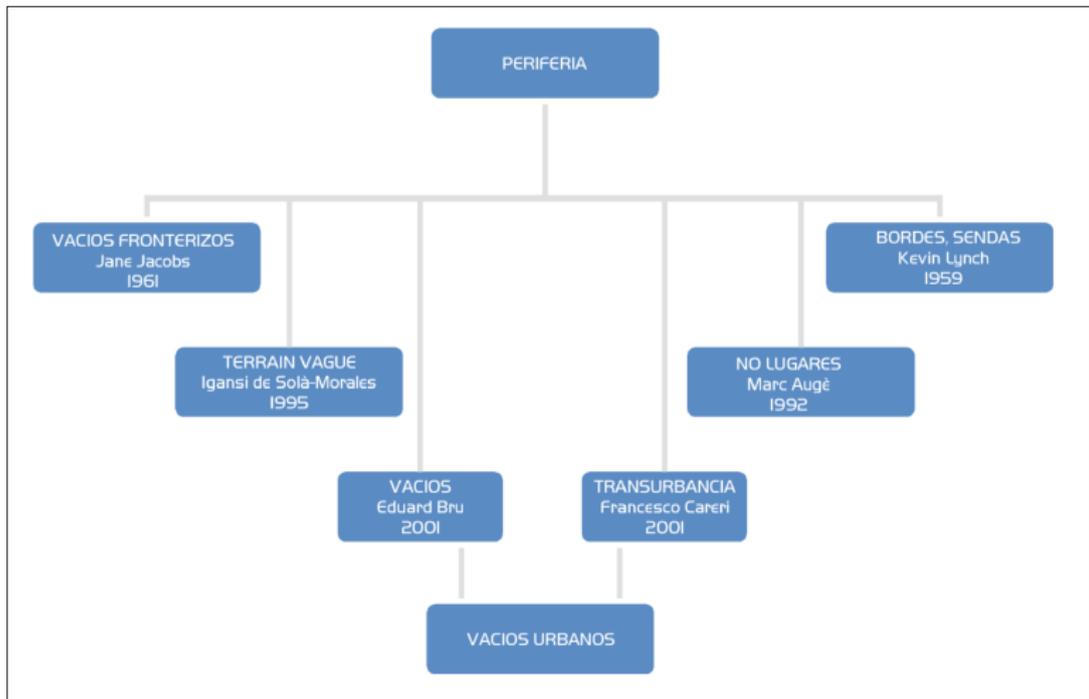


Figura 7. Esquema de autores relevantes en el campo de los vacíos urbanos

Fuente: (Berruete-Martinez, 2017)

“Recuperación y re funcionalización del patrimonio ferroviario junto al desarrollo de espacio público” (Galimberti , 2017); el análisis de éste estudio permite comprender que las intervenciones de re funcionalización del patrimonio ferroviario se articulan con la generación de espacio público y la aparición de actividades recreativas, culturales, deportivas permitiendo la socialización y la reapropiación de estos espacios por las comunidades. Además, se refleja el aumento de plusvalías e incremento del valor del suelo en áreas aledañas, generando transformaciones agradables de construcciones y procesos de gentrificación, resultando necesarios estudios técnicos y agentes especializados diversos, para que las acciones a realizar no destruyan el valor de estos recursos.

“Surgimiento y Transformación del Espacio Intersticial” (Águila, 2014), en éste libro basado en la tesis doctoral, el autor expone y recopila definiciones de diversos autores acerca de lo que son los espacios vacíos, libres o baldíos, a su vez evidencia que éstos conceptos apoyados con herramientas metodológicas apropiadas además de facilitar y permitir identificar éstos lugares nos demuestra la posibilidad de generar proyectos y propuestas a través de un análisis adecuado, que aporten en el desarrollo de las ciudades así como prevenir problemas a futuro. También manifiesta las ventajas de un análisis adecuado en estos intersticios cuando se proyecten las ciudades, invertir tiempo, recursos y estudios posteriores en soluciones de zonas ejecutadas, evitan conflictos urbanos.

“Los Nuevos Principios del Urbanismo Moderno” (Asher, 2004), el autor manifiesta que las ciudades están mutando y hace necesario que el concepto, la producción y la gestión de éstas se piensen de otra manera. Por lo tanto, si suelo privado y su suelo público deben de cambiar para adaptarse a los nuevos modos de vida, entonces sus equipamientos y su soporte deberán transformarse. Todos estos principios concluyen y sustentan el sentido MULTIFUNCIONAL que deberían tener de los equipamientos y las vías, en reemplazo del anterior sentido mono funcional, además que éstas percepciones no sólo serán visuales, sino captadas por todos los sentidos. Aplicándolo en el aspecto urbano, se deben crear vías, equipamiento y espacios multisensoriales.

“Crecimiento y Transformación del Espacio Industrial en León” (Benito del Pozo, 2009); su estudio concluye que algunas ciudades tienen herencias industriales, en nuestro caso los espacios ferroviarios y que estas pueden generar nuevos asentamientos urbanos a partir de políticas urbanísticas del REÚSO Y EMPODERAMIENTO de estos recintos. De la misma manera (Shi, 2016) en su estudio nos indica que es importante la reutilización del espacio público.

El **marco teórico** a través del cual se sustenta la presente investigación, se detalla de acuerdo a lo siguiente: “El Declive de la Arquitectura Moderna: deterioro, obsolescencia y ruina” (Calduch, 2009); El estudio concluye que toda infraestructura arquitectónica, pasa por 3 momentos marcados, DETERIORO FÍSICO, OBSOLESCENCIA para los usos a los que se destina y RUINA entendiéndose ésta última como la pérdida de su significado o valor en la actual sociedad, además plantea como interrogante que es lo que sucedería si la única solución es derribarla y reconstruirla corrigiendo de paso los problemas y patologías

que ésta tiene. De la misma manera, “La Teoría de la jerarquía y de necesidades”, según A. Maslow, se sustenta lo que muchos urbanistas hablan del espacio público y sus características y lo que éstas deben de tener, sin embargo, nadie sustenta de donde se emite este juicio. A. Maslow nos comenta acerca de las necesidades que tenemos como seres humanos y especifica la necesidad de SEGURIDAD por la que las personas buscamos siempre un espacio seguro, protegido y no amenazante; a su vez indica las necesidades sociales de PERTENENCIA, CONTACTO y SOCIABILIDAD con nuestros pares en cualquiera de sus ámbitos, similar concepto planteado por, Jihyun (2019) quien refiere que en los espacios públicos debe primar el desarrollo de múltiples actividades en un solo entorno. Por otro lado, la teoría de los “Criterios de calidad del espacio público” (Gehl, 2014); al igual que autores como A. Maslow, el autor del libro “Ciudades para la gente” evidencia la mala calidad y bajo mantenimiento de los espacios públicos, nos menciona los criterios de IMAGEN, PROTECCIÓN, CONFORT y PLACER que deberían tenerse en cuenta en el diseño de éstos espacios. Esto criterios están referidos a la Protección del tránsito y accidentes; crimen y violencia; y molestas experiencias sensoriales, además, plantea el Confort plasmado en oportunidades para caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar, escuchar, para el juego y ejercicio, además de la Imagen a través de fachadas, edificaciones y vistas interesantes y concluye en el Placer que a través de un manejo adecuado de la escala permita oportunidades para disfrutar de aspectos positivos del clima y oportunidades para mirar.

Es necesaria la conceptualización para mejor comprensión del tema:

Accesibilidad Insuficiente. - Características de veredas considerando su pendiente (5-8%) y ancho (menor a 0.90 m.) (Hermida, Orellana , Cabrera , Osorio , & Calle, 2015)

Amalgama Urbana. - Forma amoldable al contexto de la ciudad mediante la yuxtaposición de piezas que se sueldan o interpenetran creando un todo unitario (Montaner, 2008)

Compacidad. - Intensidad edificatoria, equivalente al volumen edificado en un área determinada, resultando la altura media de edificación (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural Marino, 2010)

Degradación Ambiental. - Se define como cualquier cambio o alteración del medio ambiente que se percibe como perjudicial o indeseable. (Zurrita, Badii, Guillen, Lugo Serrato, & Aguilar Garnica. , 2015).

Espacio Público. - Lugares abiertos a todos y generalmente bajo la responsabilidad de

colectividades públicas, (Sablet, 1996). Determinante no solo de la imagen de la ciudad sin también de la actividad y movilidad de sus habitantes (Barnada, 2012).

Espacios Intersticiales. - Espacios libres, sin intervención urbanística, que median entre zonas urbanizadas dispersas y muestran una dinámica de expansión acelerada; son, por lo tanto, espacios tendientes a cerrarse y a ocuparse. (Águila, 2014)

Obsolescencia Física. - Deterioro de la estructura, instalaciones o terminaciones de los edificios que los torna incapaces de cumplir las funciones para las que fueron construidos (Rodríguez, Jolly, & Niño , 2004)

Permeabilidad. - Características de espacios verdes y/o pavimentos que permiten o limitan el paso del aire o agua. (Hermida et al., 2015)

Regeneración Urbana. - Dar nuevo ser a algo que se degeneró, restablecerlo o mejorarlo. Restablecimiento o mejoramiento en un determinado sector urbano (Cabrera , 2013). Reestructurar destinos, espacios (Perles , 2014).

Viario Público Peatonal. - Espacios transitables únicamente a pie. (Hermida et al., 2015)

Viario Público. - Espacios transitables como ciclovías, vías vehiculares, medianas, franjas de parqueo, aceras y calles peatonales (Hermida et al., 2015)

El **planteamiento del problema** del objeto de estudio nos indica que, en el espacio de la ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita - Pimentel ubicado en paralelo a la carretera Pimentel-Chiclayo entre el Km. 7+340 y 8+033 se OBSERVA un 88.7 % del espacio público encerrado entre cercos perimetrales de los predios colindantes y el 11.3 % restante invado o apropiado por empresa privada; sólo el 17.7 % de éste espacio cuenta de tratamiento del suelo urbano; existe congestión vehicular y peatonal producto de la apertura de la puerta de salida de la institución educativa; también se aprecia comercio ambulatorio informal (18) de carácter “golondrino” con tendencia a seguir creciendo, los mismos que se han apropiado de algunos tramos de la Ex vía férrea; y a nivel de servicios se observa carencia y ausencia del servicio de alumbrado público externo en 191.3 ml y 378.73 ml respectivamente generando percepción de inseguridad, generando una imagen urbana negativa para el sector.

De acuerdo a la realidad encontrada en el espacio de la ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita – Pimentel, es necesario plantearnos la siguiente pregunta de investigación: **¿De qué manera se generan cambios en los espacios degradados de la ex Línea Ferroviaria Sector la Garita – Pimentel?**

La **justificación** del estudio se sustenta de acuerdo a las siguientes dimensiones: “Dimensión Teórica”, se pretende aportar información sobre las teorías de regeneración urbana en espacios intersticiales, buscando acrecentar la investigación acerca del manejo del espacio público para la reactivación de éstos espacios abandonados, en situación de deterioro, obsolescencia y ruina, activos desperdiciados que podrían reactivarse para nuevo uso; “Dimensión Urbana”, se pretende generar aportes para la reincorporación de estos lugares a la lógica productiva de la ciudad, transformándolos en espacios reconstruidos, haciendo que estos sitios eriazos se transformen en espacios concretos y dotados de sentidos, valores, ideas y expectativas que contribuyan a la trama urbana y “Dimensión Social”, se pretende generar aportes en la recuperación de espacios físicos de la ciudad, reemplazando focos de inseguridad y de degradación por lugares de integración, protección, seguridad, confort y pertenencia que contribuyan al bienestar físico y mental de la población universitaria y población aledaña.

La **hipótesis** de la presente investigación, quedará definida en lo siguiente: Si se construye un modelo teórico de evaluación de los espacios degradados; fundamentado en las teorías del deterioro de los espacios públicos, teorías de los espacios públicos y teorías de las necesidades sociales, integradas con las herramientas de análisis de apropiación del espacio público, análisis de espacios urbanos continuos y porosos, análisis del deterioro del espacio público; acompañada de la sistematización de la deficiente interacción urbana, sistematización de los espacios públicos vulnerables, sistematización de evaluación de espacios degradados; que permita elaborar un modelo de análisis de los espacios degradados, entonces se podrá identificar factores incidentes en el desuso del espacio público ex Línea Férrea (La Garita), identificar y valorar los criterios de calidad para el diseño del espacio público, identificar actividades urbanas y sociales, identificar actores incidentes en la apropiación del espacio público, identificar la porosidad urbana, identificar la consecuencias del desuso del espacio público; esto permitirá analizar los factores y actores incidentes en la degradación del espacio público, analizar la calidad del espacio público y analizar las actividades urbanas y sociales; generando cambios en los espacios degradados a través de una propuesta de amalgama urbana.

Cómo **objetivo general** de la investigación se pretende elaborar una propuesta de Amalgama urbana para el cambio de los espacios degradados en el tramo ex Línea

Ferrovial - Sector La Garita - Pimentel; secundado por los siguientes objetivos específicos:

- Elaborar un diagnóstico situacional del espacio ubicado en el tramo ex Línea Ferrovial-Sector la Garita-Pimentel.
- Identificar teorías, análisis y sistematizaciones que corresponden al problema.
- Evaluar los impactos urbanos generados a partir de la degradación del espacio ubicado en el tramo ex Línea Ferrovial-Sector la Garita-Pimentel.
- Proponer un modelo de análisis para el cambio de los espacios degradados en el tramo ex Línea Ferrovial - Sector la Garita - Pimentel

II. MÉTODO

2.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación es cualitativa - crítica – propositiva. **Cualitativa**, porque permite reconocer las cualidades de realidades diferentes mediante la observación y la información obtenida a través de instrumentos variados y conocimiento de las teorías relacionadas a su realidad (Gurtler & Huber, 2007); **Crítica**, porque toda realidad puede motivar o generar una investigación y/o análisis según sus naturalezas, pudiendo cuestionarse a partir de diferentes teorías del conocimiento (Melero, 2011-2012) y **Propositiva**, porque propone estrategias diversas para afrontar la realidad investigada y lograra metas a partir de un diagnóstico elaborado (Del Rincón D., 1995)

Para el diseño de investigación, se comenzará por presentar al problema separándolo en cuatro elementos, de acuerdo a la jerarquía que éstos tienen y que responden a la definición propuesta, cuyos eslabonamientos lógicos configuran la organización primaria o básica de su delimitación Factorperceptible. De acuerdo a la delimitación se aprecia que el espacio degradado surgido a partir del abandono y ex Línea Ferroviaria Sector la Garita de Pimentel presenta un deterioro permanente, barreras urbanas y discontinuidad espacial, además de apropiación indebida de éste espacio físico, debido a la ruina, disminuida calidad y hacinamiento del espacio público, esto ha generado entre otras consecuencias una deficiente interacción urbana y de zonas urbanas vulnerables; teniendo como consecuencia la generación de un espacio degradado. Posteriormente el problema definido, se estructura y jerarquiza de acuerdo a los siguientes parámetros de sistematización:

- Delimitación del sistema objeto de estudio a nivel sectorial.
- Identificación del Subsistema de indicadores factorperceptibles de deficiencias, insuficiencias, carencias o ausencias observadas.
- Descripción del subsistema de indicadores factorperceptibles de causalidades lógico-conceptuales observadas.
- Presentación del subsistema de indicadores factorperceptibles de consecuencias observadas en el objeto de estudio.

En la propuesta, los cuatro subsistemas de indicadores factoperceptibles que configuran el enunciado de la delimitación del problema, se organizan secuencialmente de acuerdo a su jerarquía conceptual, o nivel lógico-dialéctico que presentan en su estructura; y debido a su genética empírica (práctica-teoría-práctica), los tres últimos, para su validación, deben ser sometidos al uso y aplicación de instrumentos de campo para verificar su existencia, presencia estadística, y nivel de impacto. En este sentido, el problema es un conjunto de subsistemas de indicadores factoperceptibles, organizados como sistema, sistema de indicadores que en su momento usaran su cualidad epistemológica de variable, pues una variable es una categoría que contiene indicadores que pueden ser evaluados, y a través de ellos a la propia variable, tal como se observa en figura 8: Modelo problémico.

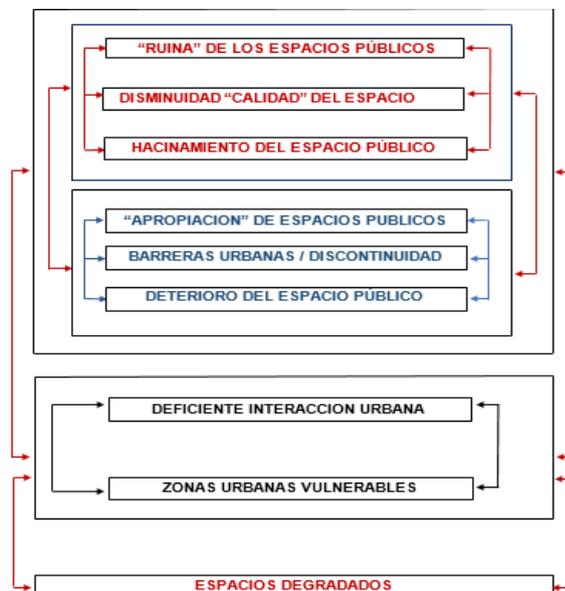


Figura 8. Elaboración del modelo problémico
Fuente: Elaboración propia

Efectivamente, las calles como los espacios públicos, son alentados con un proceder holístico capaces de englobar conceptos de vitalidad dinamismo y plenitud, cuyo comportamiento no se encuentra en equilibrio, donde el contexto, la institucionalidad, y los modos de actuación profesional, pueden actuar como reforzadores positivos, o como atractores, amplificando sus efectos o atrapándolos, en este último caso, perdiendo su libertad de alcanzar cualquier estado fuera del atractor, tal como se observa en la figura 9: Teorías dialécticas de causa – efecto.

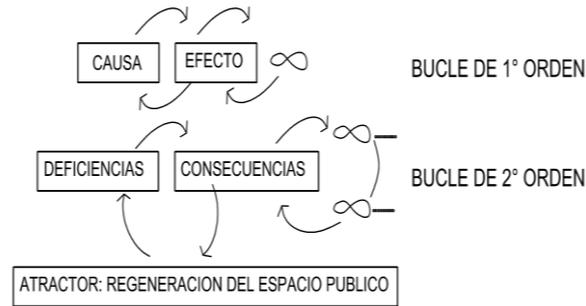


Figura 9. Teorías dialécticas de causa - efecto

Fuente: Elaboración propia

El “Modelo Teórico de la investigación” o entendido también como sistema de teorías, surgido a partir de la derivación sistémico-dialéctica del problema o modelo problémico, pudiéndose apreciar un eslabonamiento tal como se explica en la figura 10 y a partir del cual se generan los otros 2 modelos planteados: modelo teórico-práctico de propuesta, el modelo práctico de propuesta, así como la propuesta final de la investigación.

El “Modelo Teórico-práctico de propuesta”, expresado en la figura 11, donde con claridad se observan aún la relación teórico-epistemológico de la investigación, sin embargo, el plantear algunos elementos de planificación, modelamiento, ordenamiento, y valoración, los mismos que son derivados del modelo teórico, nos muestra la evidencia que también se inicia un distanciamiento con la relación teórica.

El “Modelo Práctico de propuesta”, expresado en la figura 12, llevándonos a las transformaciones finales del objeto de estudio, que configuran el “Modelo de Análisis Sistémico de los espacios degradados en la ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita - Pimentel”.

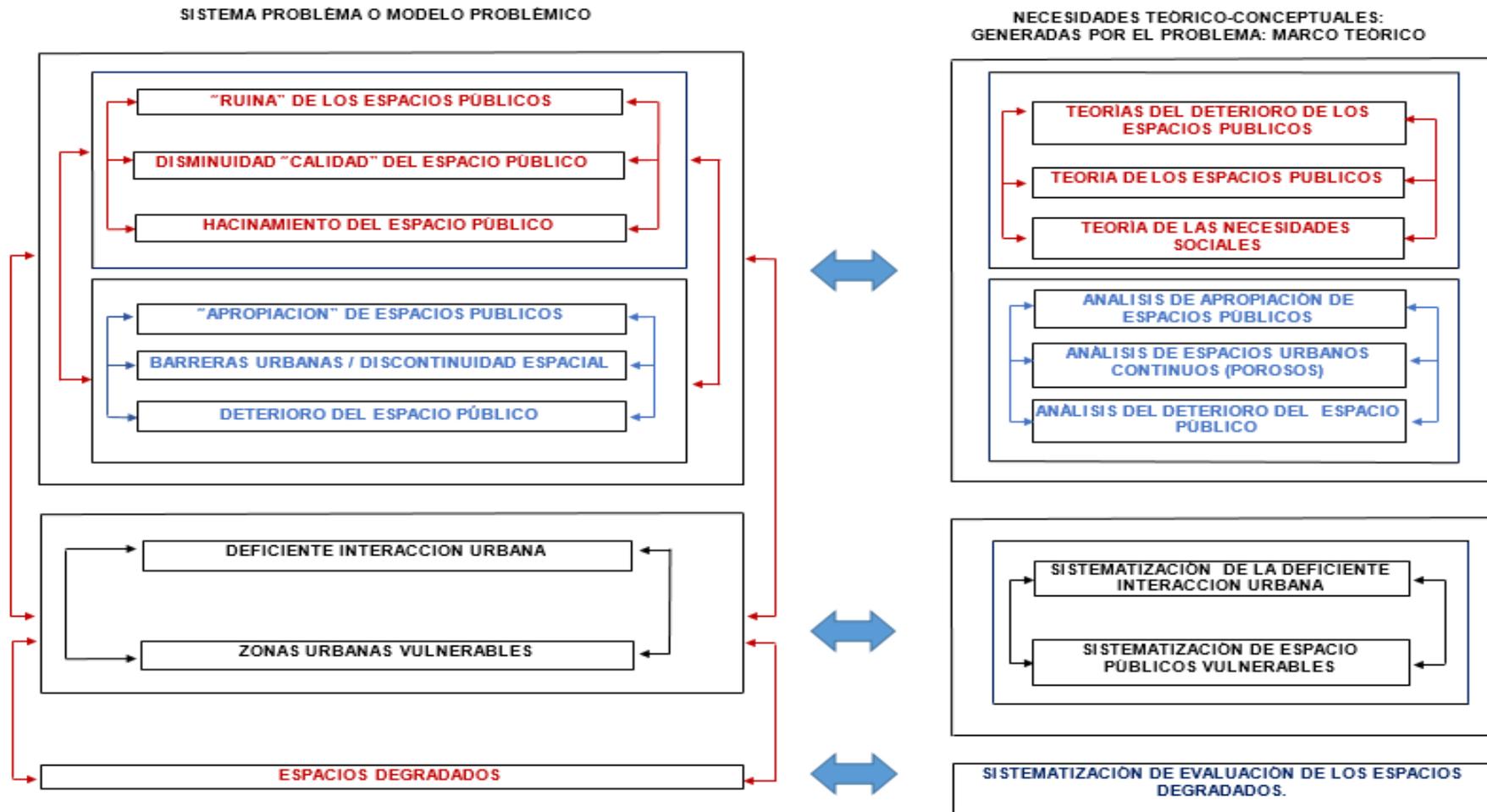


Figura 10. Elaboración del modelo problémico y generación del modelo teórico

Fuente: Elaboración propia

GENERACIÓN DEL MODELO TEÓRICO-PRÁCTICO DE PROPUESTA

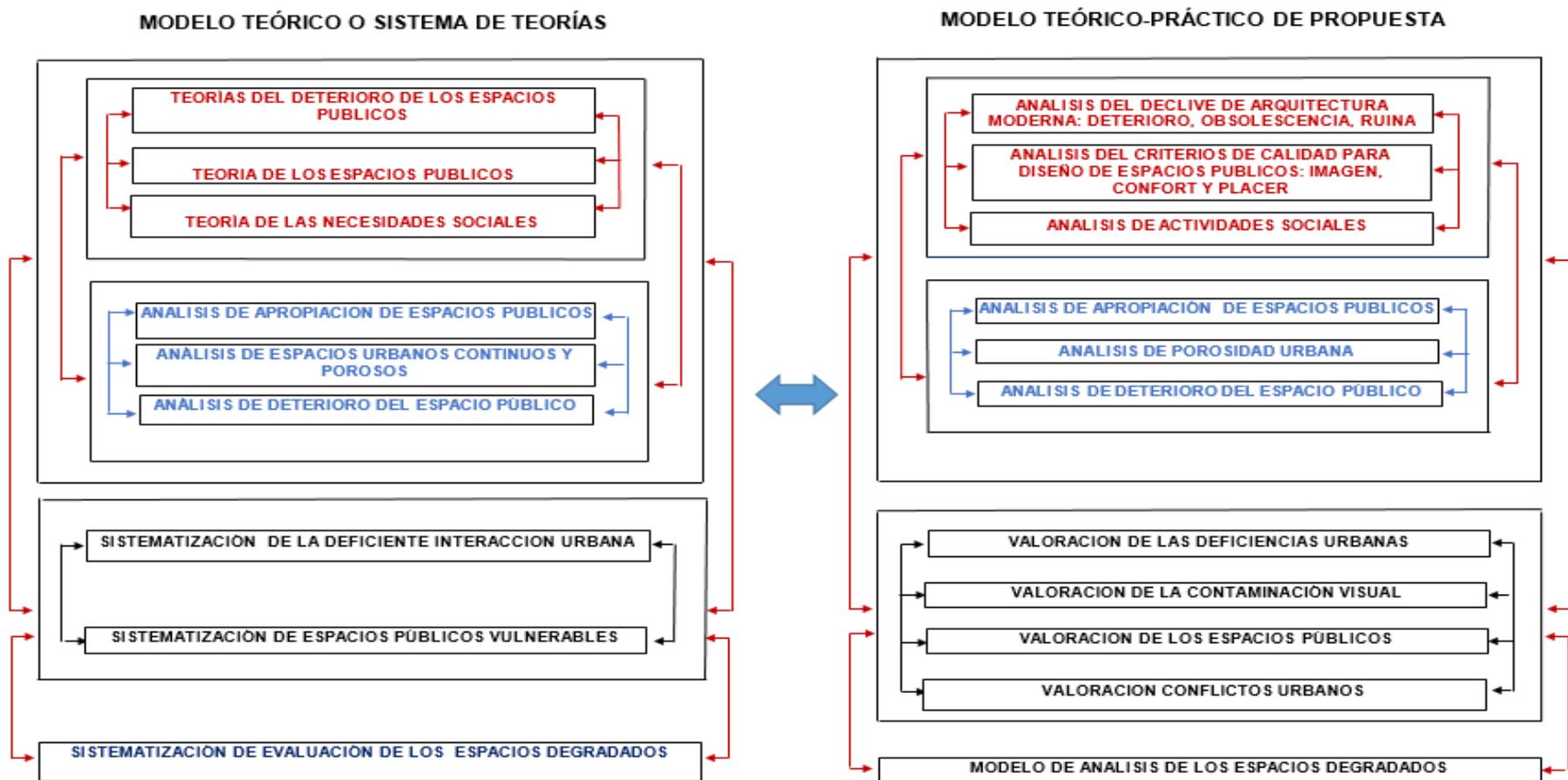


Figura 11. Generación del modelo teórico – práctico de propuesta

Fuente: Elaboración propia

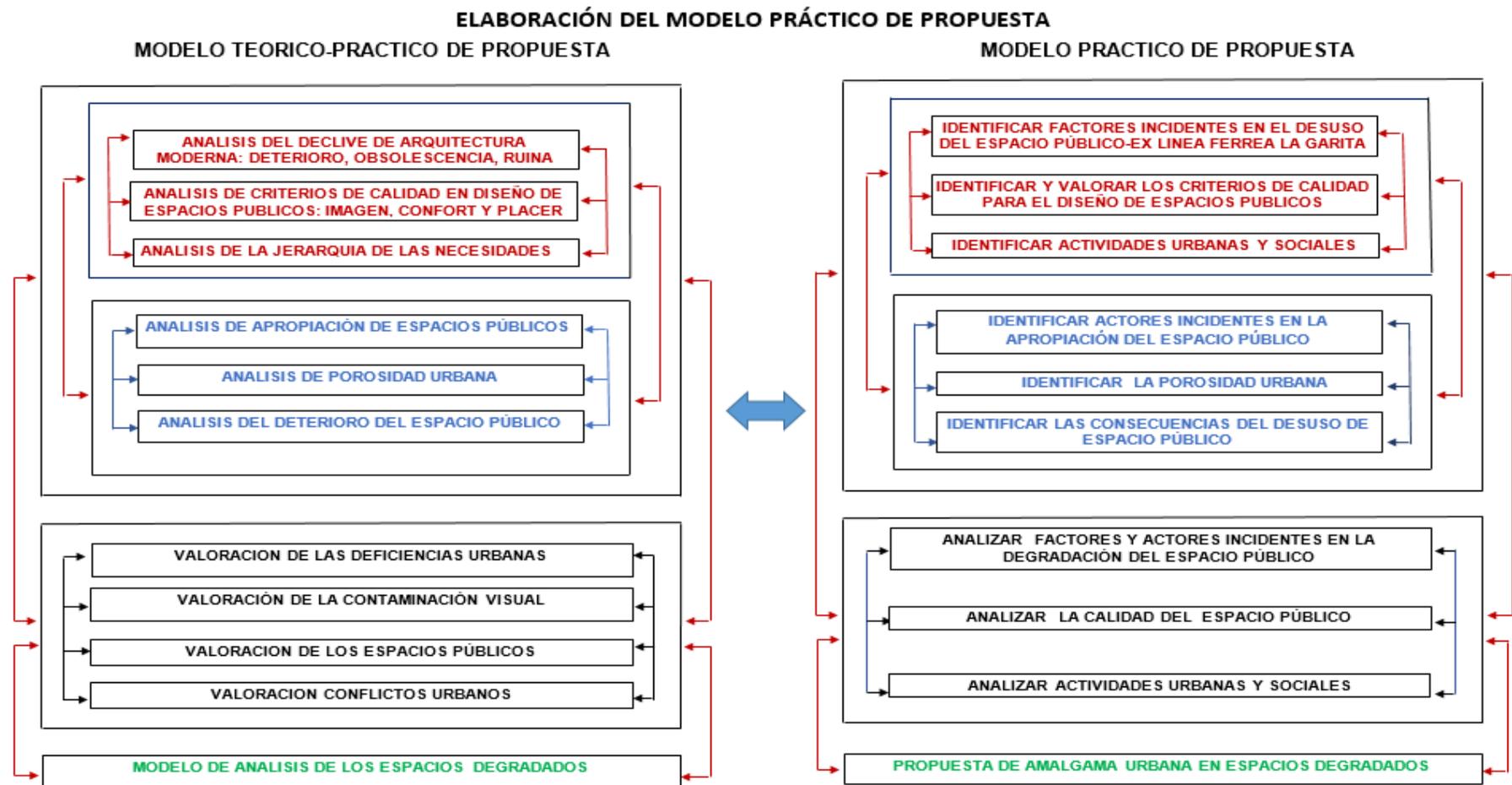


Figura 12. Generación del modelo práctico de propuesta

Fuente: Elaboración propia

2.2. Escenario de estudio

Referido al tramo de la ex Línea Ferroviaria-Sector la Garita-Pimentel ubicado en paralelo a la carretera Pimentel-Chiclayo entre el Km. 7+340 y 8+033, tramo de 693.2 ml. de longitud. El escenario incluye también 03 calles perpendiculares a la ex Línea Férrea (Calle Angamos, Pasaje Grau y calle N° 01 Urb. los sauces), con 241.2 ml de longitud, calles colindantes a la puerta de salida de la Universidad Señor de Sipán.



Figura 13. Realidad problemática del ámbito de estudio
Fuente: Elaboración propia

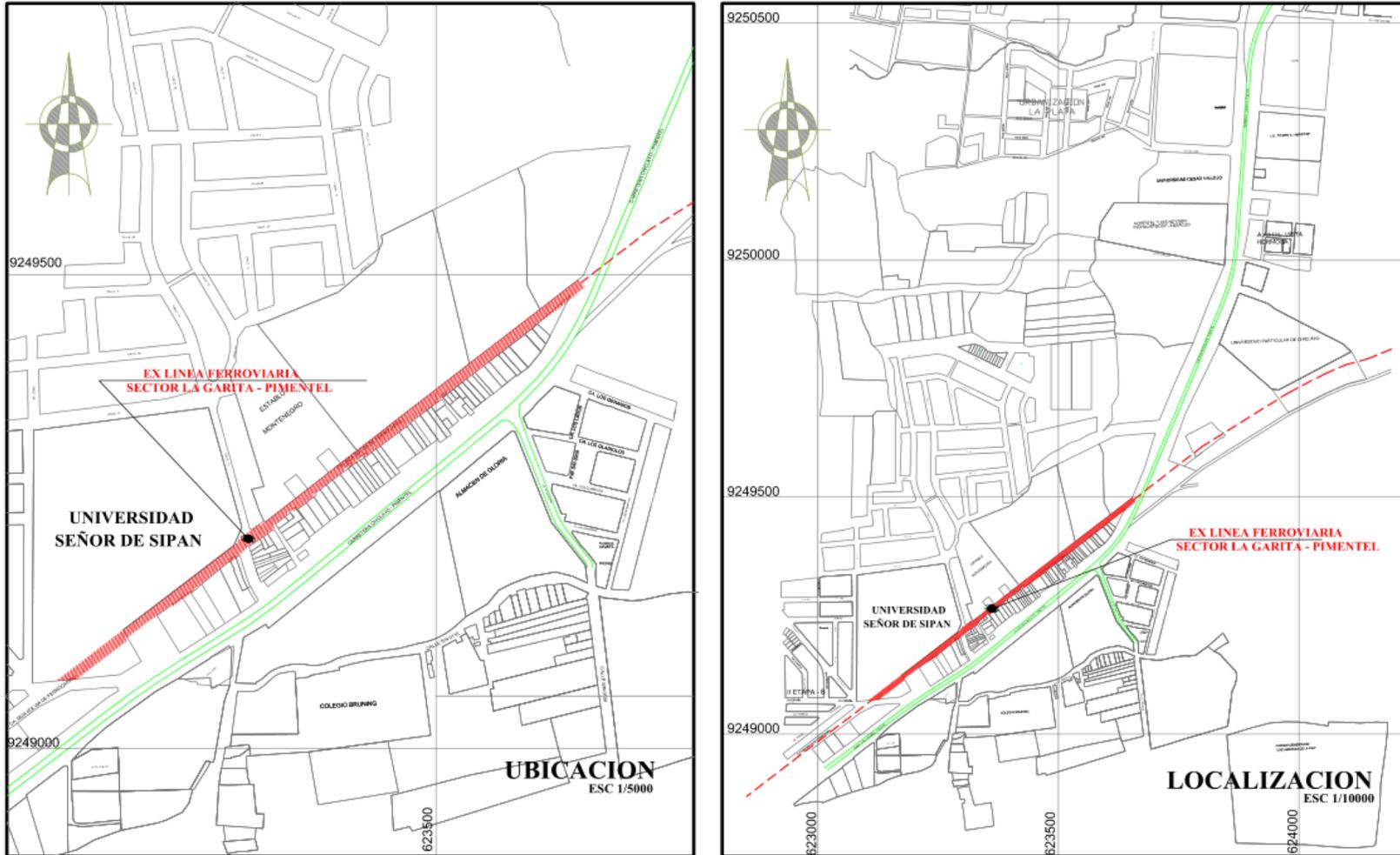


Figura 14. Ubicación y localización del tramo objeto de estudio

Fuente: Elaboración propia

2.3. Población

Está constituida por los distintos tramos o escenarios de los que se compone la ex Línea Férrea Chiclayo - Pimentel, y se detectaron que en la mayoría de estos se evidencia características homogéneas de condición urbana o rural a excepción del tramo constituido por los 693.21 ml. que conforman la ex Línea Férrea - Sector la Garita. Además, se han analizado 241.2 ml. correspondiente a las 03 calles perpendiculares a la ex Línea Férrea (calle Angamos, Pasaje Grau y calle N° 01 de Urb. los Sauces) por considerada de mucha influencia para el análisis.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos utilizados fueron los siguientes: Ficha de Observación y Entrevista.

Las técnicas empleadas para la recolección de datos, fueron las siguientes: Para la recolección de datos se ha recorrido el lugar objeto de estudio, tomando fotografías y haciendo un reconocimiento minuciosos del mismo, se han recopilado los planos cartográficos y el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) 2013-2023 distrito de Pimentel, información proporcionada por su municipalidad, además se realizaron entrevistas a vecinos del sector y funcionarios del municipio de Pimentel, con la finalidad de trabajar las fichas respectivas que nos ayuden a identificar factores incidentes en el deterioro del espacio público, identificar y valorar los criterios de calidad en el diseño de éste espacio público, identificar las actividades urbanas y sociales, identificar los actores incidentes en la apropiación del espacio público, identificar la porosidad urbana, identificar las consecuencias en el desuso del espacio público.

Para un mejor análisis y observación se ha dividido el espacio objeto de estudio en 5 tramos, por contar con características particulares que lo hace uno diferente del otro. Se observa claramente una diferencia entre 2 sectores del tramo de la ex Línea Ferroviaria, un sector dinámico y seguro, sector que abarca la Universidad Señor de Sipán y sus predios adjuntos al que se ha denominado sector 1, que comprende los tramos T1, T2 y T3 y el otro sector restante el cual es desolado y peligroso denominado sector 2, que comprende los tramos T4 y T5 es por esto que el recojo y análisis de la información, ha sido dividido y

trabajado de esta manera. Toda esta información se ha recolectado mediante los siguientes instrumentos:

Fichas de observación: La primera ficha de observación es la ficha base, en la cual se dividen los 05 tramos del objeto de estudio, también se cuantifica el número de predios que tienen cada tramo incluido los predios vacíos y longitud de cada uno de los tramos. Las siguientes 3 fichas permiten ubicar el equipamiento de seguridad así como identificar el grado de inseguridad existente en el lugar, además estas fichas nos ayudan para el análisis y discusión de cómo y cuáles son los actores que han generado la apropiación física total o parcial y la apropiación temporal del espacio público, apropiación indebida ejecutada ya sea por la entidad privada, vecinos y moradores del sector, o comerciantes informales ubicados en la puerta de salida de la universidad, además de la porosidad de las fachadas. Estas fichas permiten determinar las consecuencias de la degradación del espacio público. La ficha siguiente identifica las actividades urbanas y sociales realizadas en el viario, representando el uso del suelo urbano de los predios adjuntos que configuran el tramo de la ex Línea Férrea, encontrando predios para vivienda, comercio, educación, industria, recreación y otros usos, así como la Sociabilidad del lugar, todo esto permitirá medir la interacción urbana existente en el espacio; Las 2 últimas fichas analizan los criterios de imagen, placer y confort identificados como criterios de calidad en el diseño de los espacios públicos. Se han presentado 07 fichas de observación. (Anexo n°2)

Entrevista: se realizaron 2 modelos de entrevistas: una dirigida a los trabajadores del área de desarrollo urbano de la municipalidad de Pimentel y la otra dirigida al miembro representante de la junta vecinal de la zona sector La Garita, ambas con la finalidad de conocer más la gestión municipal y vecinal, así como las diferentes situaciones que se generan en la zona. Se han presentado 2 entrevistas (Anexo n°1)

2.5. Procedimiento

La investigación quedara definida por las siguientes variables de investigación:

Variable Independiente (x) : Espacios degradados

Variable Dependiente (y) : Amalgama urbana

Operacionalización

Tabla 1: *Matriz lógica de Operacionalización y Operativización de variables*

	Indicadores	Medida n / o	Aplicación de Herramientas-Instrumentos de Campo		
			Ficha de Observación	Entrevista	Análisis Documentario
Variable Independiente ESPACIO DEGRADADO	“Ruina” de espacio público	nominal		X	
	Calidad de espacio público	nominal	X		
	Hacinamiento espacio público	nominal	X		
	Apropiación espacio público	nominal	X		
	Barreras urbanas/discontinuidad	nominal	X		
	Deterioro espacio publico	nominal	X		
	Deficiente interacción urbana	nominal	X		
	Zonas urbanas vulnerables	nominal	X		
	Espacios degradados	nominal	X		
Variable Dependiente AMALGAMA URBANA			Herramientas – Instrumentos de Campo		
			Ficha de Observación	Entrevista	Análisis Documentario
	Teorías del deterioro de los espacios públicos	nominal			X
	Teorías de espacios públicos	nominal			X
	Teoría de necesidades sociales	nominal			X
	Análisis de apropiación de espacios públicos	nominal	X		
	Análisis de espacios urbanos continuos y porosos	nominal	X		
	Análisis del deterioro de espacios públicos	nominal	X		
	Sistematización deficiente interacción urbana	ordinal	X		
Sistematización de espacios públicos vulnerables	ordinal	X			
Sistematización de la Evaluación de los espacios degradados	ordinal	X			

Fuente: Elaboración propia

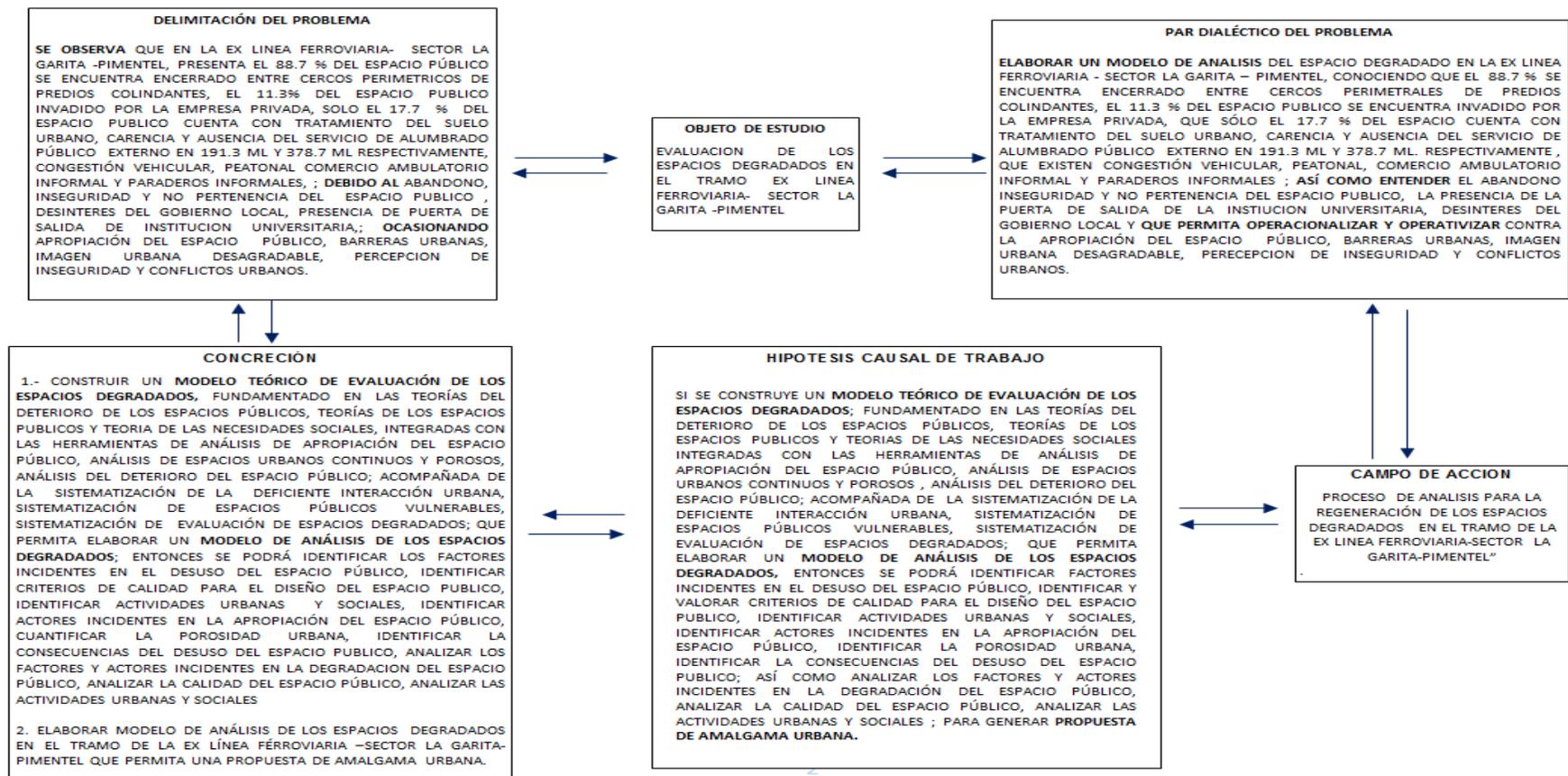


Figura 15. Matriz lógica de investigación del modelo de análisis sistémico de amalgamas urbanas para cambio de espacios degradados - tramo ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita - Pimentel

Fuente: Elaboración propia

2.6. Método de análisis de información

Este análisis nos ha permitido obtener la información necesaria acerca de las 6 acciones que derivan del modelo práctico de la propuesta y están referidos a identificar las características generales del objeto de estudio, identificar las consecuencias del desuso del espacio público, identificar los actores incidentes en la apropiación del espacio público, identificar la porosidad en las fachadas, identificar las actividades urbanas y sociales e identificar y valorar los criterios de calidad del espacio. Los resultados de la información existente y obtenida mediante trabajo de campo se reflejan en las láminas de observación O-1 a O-7 (Anexo n°3)

2.7. Aspectos éticos

- Originalidad. - El trabajo de investigación es original, es decir no se ha publicado anteriormente, ni enviado para ninguna otra revisión.
- Respeto por la propiedad intelectual. - Se ha pretendido ser metódico con el uso de datos utilizados, evitando plagiar sin intención.
- Objetividad. - La investigación presenta juicio imparcial con la finalidad de no inclinar nuestra posición al objeto de estudio.
- Citación. - Las referencias citadas para la presente investigación han sido consideradas de acuerdo a lo establecido por las Normas APA.

III. RESULTADOS

“De los factores y actores incidentes en la degradación del espacio público”:

Los tramos T4 y T5, con 412.9 ml. de longitud y equivalente al 59.6 % del espacio público presentan condiciones de inseguridad; el bajo nivel de porosidad en las fachadas de los Tramos T4 (con un 4.0 %) y T5 (con un 14.8%); la ausencia de iluminación pública en los tramos T2 y T5 y la carencia de iluminación adecuada en el tramo T4; el 71.1 % de predios vacíos en el tramo T5; así como una ausencia general de cualquier tipo de equipamiento de seguridad en todos los tramos han generado robos al menos 1 vez al mes en los tramos T4 y T5.

En los Tramos T1, T2, T4 y T5 se han generado apropiaciones físicas permanentes totales y parciales (USS y 23 predios) equivalentes al 26.1 % del total de predios. Siendo los Tramos T4 y T5 (59.6 % del Espacio P.) los de mayor % de predios con apropiación. La universidad Señor de Sipán se apropió de 78.1 ml. del espacio P. lo que denominamos el tramo T1, tramo que presenta características particulares y diferentes a los otros.

“De la calidad del espacio público”:

Los tramos T4 y T5, con 412.9 ml. de longitud y equivalente al 59.6 % del espacio público presenta: el 38.7 % de sus edificaciones (19 edificaciones de un total de 49) entre regular y mal estado de conservación, el 63.3% de sus fachadas y/o cercos (31 fachadas de un total de 49) presentan un acabado en mal estado de conservación, además el 71.1 % de área de predios se encuentran vacíos y sin cerco perimétrico.

En el tramo T1 con 78.1 ml. de longitud se observa un área verde de 1.9 Has, mientras que en el resto de tramos (88.7 % del viario) encontramos escasamente 25 m² de área verde y que corresponde a pequeños jardines acondicionados por los propietarios frente a sus viviendas. A excepción del tramo T1 existe una ausencia de mobiliario urbano, al igual que una carencia total de accesibilidad suficiente en los tramos T2, T4 y T5 (570.1 ml. del viario), la permeabilidad de pavimentos es óptima en el 82.3 % del espacio, sin embargo, éste no presenta ningún tratamiento (es de tierra) y, por último, no existen postes de iluminación alguno en los tramos T4 y T5, solamente se han instalado 05 postes en el tramo T4.

“De las actividades urbanas y sociales”:

Los tramos T2, T4 y T5, con 570.1 ml. de longitud y equivalente al 82.3 % del espacio público presentan ausencia de actividades culturales y/o cívicas, de recreación y socialización, así como cualquier otro tipo de actividades. Las actividades comerciales (excepto tramo T3) no se practican y si lo hacen es con nivel muy bajo de acción.

El 59.6 % (T4 y T5) del espacio público, no clasifica como viario peatonal siendo usado también como vía vehicular, sin equipamiento urbano, ni veredas y con sección mínima de vía (11.5 mts. de ancho).

IV. DISCUSIÓN

“De los Factores y Actores Incidentes en la Degradación del Espacio Público”:

Se analizó la degradación existente en el espacio público generado por la inseguridad y la apropiación indebida del espacio físico como consecuencia de la normatividad de los planes urbanos, lo cual se midió a través de los siguientes indicadores: Situación de Inseguridad, Porosidad, Apropiación física permanente/temporal y equipamiento de seguridad por medio de la siguiente valoración y ponderación, según escala de Likert:

Tabla 2: *Valoración de la degradación del espacio público*

VALORACIÓN DE LA DEGRADACIÓN	BAJA	MEDIA	ALTA
Tramo con degradación			

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3: *Ponderación de la degradación del espacio público*

PONDERACIÓN	
Situaciones de inseguridad	36%
Porosidad	29%
Apropiación física permanente y temporal	21%
Equipamiento de seguridad	14%
TOTAL	100%

Fuente: Elaboración propia

Se ha separado la ex Línea Férrea Sector La Garita en 05 tramos: Tramo 01 - 05, debido a las características diferentes que presentan. En la lámina de observación O-2 (Anexo n°3) se observa el Equipamiento de seguridad existente en cada tramo así como la inseguridad generada en los mismos a partir de la existencia o no del equipamiento comentado, además se ha evidenciado las situaciones de inseguridad a partir de la entrevista estructurada realizada al vecino y comerciante de la zona; En la lámina de observación O-3 (Anexo n°3) se muestran predios que utilizaron indebidamente el espacio público clasificándolo como “apropiación física permanente total” (Universidad Señor de Sipán) y “apropiación física permanente parcial” (23 predios colindantes) así como la “apropiación física temporal” en el tramo donde se ubica la puerta de salida de la indicada Universidad y generada por los comerciantes ambulantes y paraderos informales del sector; La lámina de observación O- 4 (Anexo n°3) nos indica el tipo de cerramiento de los cercos perímetros de los predios y su nivel de Porosidad y opacidad que éstos tienen ya que a través de esos podemos determinar el grado y percepción de inseguridad de los tramos. Por otro lado, en el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) 2013- 2023, nuestro objeto de estudio (ex Línea Férrea - Sector la Garita) no está definida ni como vía vehicular, ni como espacio con algún tipo de tratamiento especial. La superposición de las 02 fichas referidas nos arroja el siguiente análisis.

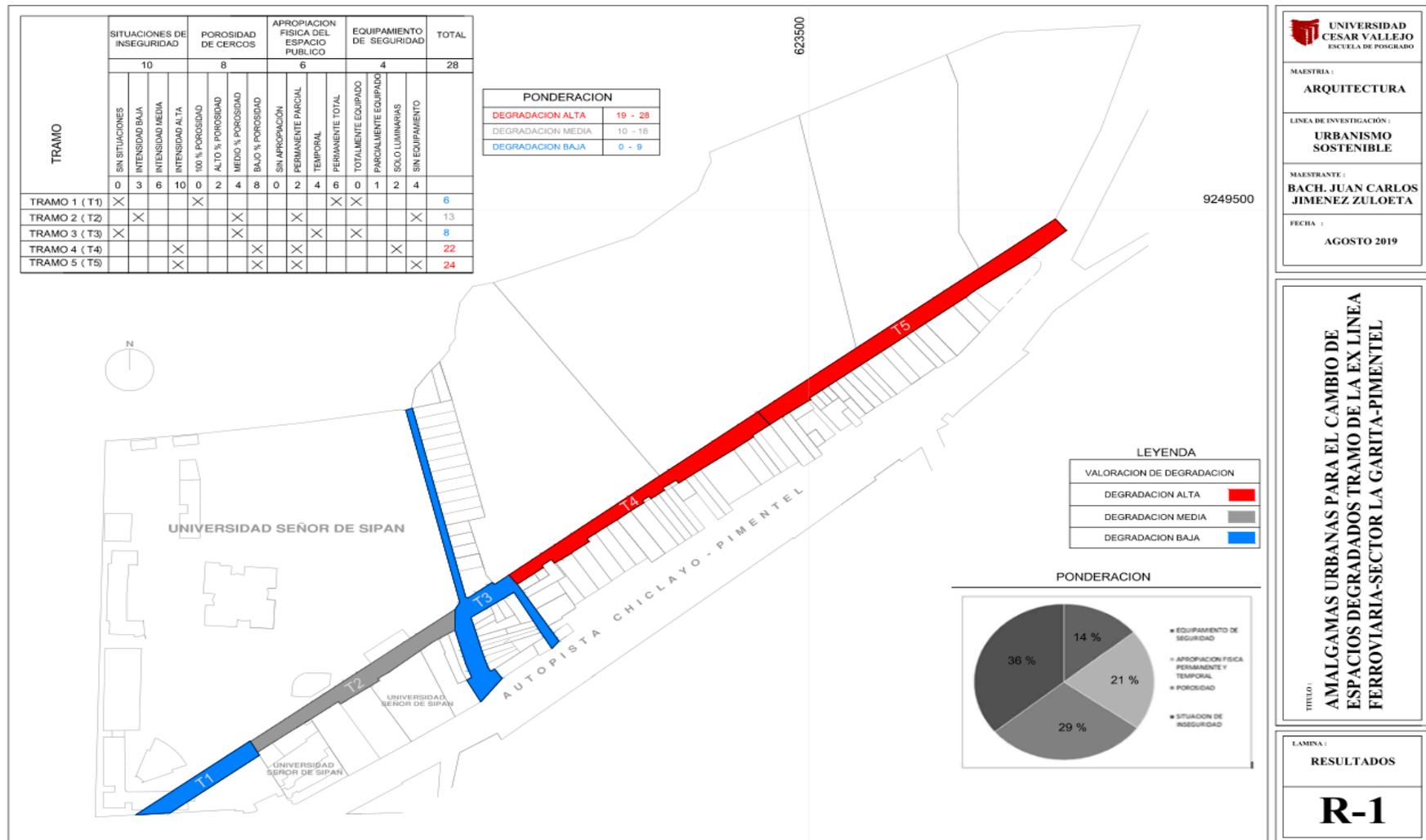


Figura 16. Resultado de los factores y actores de la degradación del espacio público

Fuente: Elaboración propia

En el 82.3 % (T2, T4 y T5) del espacio público existe la percepción permanente de inseguridad por el bajo nivel de porosidad en sus fachadas, ausencia de iluminación adecuada, alto % de predios vacíos y ausencia de equipamiento de seguridad, contrastándose con la Teoría de la “Calidad de los espacios públicos”, al no permitir generar espacios seguros, degradando la imagen urbana del sector.

La apropiación física “informal” de los predios colindantes han generado degradación y deterioro físico en el 59.6 % del espacio público (T4 y T5) contrastándose con la Teoría del “Declive de la arquitectura moderna”, en la obsolescencia de los tramos T4 y T5 y camino a un posible momento ruina.

De acuerdo a la valoración realizada con el cuadro de ponderación de los 4 indicadores nos indica que los tramos T4 y T5 (59.6 % del espacio P.) presentan un nivel ALTO de degradación, mientras que el T2 (22.7 % del Espacio P.) presenta un nivel MEDIO de degradación. Los tramos T4/T5 y el tramo T2 presentan características similares de valoración en sus indicadores, la diferencia radica en las situaciones de inseguridad suscitadas (robos y/o asaltos) entre éstos. En el tramo T2 no son frecuentes estas situaciones ya que la presencia del comercio ambulatorio y del tránsito estudiantil universitario repela las situaciones comentadas, además del porcentaje de porosidad de sus predios, es por esto la diferencia de valoración en estos tramos.

“De la Calidad del Espacio Público”, se analizó el grado de la calidad del espacio público, el cual fue medido a través de los siguientes indicadores: Confort, Placer e Imagen, por medio de la siguiente valoración y ponderación, según escala de Likert:

Tabla 4: Valoración de la calidad del espacio público

VALORACIÓN DE LA CALIDAD	BAJA	MEDIA	ALTA
Valoración de la calidad			

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5: Ponderación de la calidad del espacio público

PONDERACIÓN	
Confort	33%
Placer	25%
Imagen	42%
TOTAL	100%

Fuente: Elaboración propia

El espacio, objeto de estudio también fue evaluado y analizado en los 05 tramos comentados anteriormente (del Tramo 1 al tramo 5) siendo necesaria para este análisis el trabajo de las láminas de observación O-6 y O-7 (Anexo n°3).

La lámina O-6 evalúa el indicador de Imagen donde se puede apreciar por tramos la compacidad existente o altura media de edificación en base a los predios observados, así mismo se aprecia los predios vacíos y deshabitados existentes. En esta ficha también se evalúa el indicador de Placer a partir de la cantidad de Verde en el viario existente.

La lámina O-7 corresponde al indicador de Confort, donde se puede apreciar y evaluar: el nivel de iluminación de los tramos; la materialidad, estado de conservación y acabado de las fachadas de los predios que estructura el espacio; la permeabilidad de los pavimentos, factor importante para sostener el ciclo natural del suelo y el desarrollo de los ecosistemas; además se puede cuantificar la dotación de mobiliario urbano adecuado; el grado de accesibilidad a través de la presencia de veredas y rampas en los viarios en general. Todos estos elementos nos ayudaran a cualificar el indicador.

Finalmente, la superposición de las 02 fichas de observación, generan el siguiente resultado:



Figura 17. Resultado de la calidad del espacio público

Fuente: Elaboración propia

El 59.6 % del espacio público (tramos T4 y T5) presenta un alto porcentaje de sus edificaciones en regular y mal estado de conservación y alto porcentaje de predios vacíos, perjudicando y devaluando la IMAGEN del espacio público, contrastándose con la Teoría de los “Criterios de calidad de los espacios Públicos” al no permitir observar fachadas y vistas interesantes que generen sensaciones de placer.

Existe un déficit total de área verde en el viario público afectando el PLACER y contrastándose con la Teoría de los “Criterios de calidad de los espacios Públicos” al no contar con áreas verdes que mejoren la imagen y confort del espacio.

El 59.6 % del espacio público (tramos T4 y T5) presenta un alto porcentaje de acabado de sus cercos y/o fachadas en mal estado de conservación. En el 82.3 % del espacio público (tramos T2, T4 y T5) se aprecia accesibilidad insuficiente, falta de tratamiento en los pavimentos y ausencia de iluminación adecuada, además se aprecia una ausencia total de mobiliario urbano en todo el viario público; Todo esto perjudica y devalúa el CONFORT del espacio público, contrastándose con la Teoría de los “Criterios de calidad de los espacios Públicos” al no permitir generar sensaciones de placer e imagen a través de lugares adecuados para caminar.

De acuerdo a la valoración realizada con el cuadro de ponderación de los 3 indicadores nos indica que los tramos T4 y T5 (59.6 % del espacio P.) presentan un nivel de calidad BAJA, mientras que el T2 (22.7 % del Espacio P.) presenta un nivel de calidad MEDIO. Los tramos T4/T5 y el tramo T2 presentan características similares de valoración en sus indicadores, la diferencia radica en la IMAGEN y su % de predios vacíos que existe entre éstos. El tramo T2 no presenta predios vacíos mientras que en los otros tramos mencionados la presencia de 03 lotes baldíos, con aproximadamente 305 ml. de longitud sin cerco o con éste en mal estado, lucen abandonados y desvirtúan considerablemente la imagen de este sector del espacio público.

El denominado tramo T1 (11.3 % del espacio P.) del cual se ha “apropiado” la institución universitaria, presenta indicadores con ALTA calidad de imagen, confort y placer producto de sus cercos, fachadas y edificaciones interesantes, áreas verdes con mantenimiento permanente y acondicionamiento de mobiliario, iluminación y accesibilidad adecuada, así como por la permeabilidad adecuadas en sus pavimentos. El

tramo T3 (6.4 % del espacio P.) el que representa la calle de acceso hacia una nueva urbanización también presenta indicadores con ALTA calidad de imagen, confort y placer con características bastantes similares a T1. La apropiación y manejo del espacio público por la empresa privada ha permitido mejores condiciones de calidad.

“De las actividades urbanas y sociales”, se analizó el grado de interacción urbana existente en el espacio público, a partir de las actividades urbanas y actividades sociales generadas en el lugar, lo cual se midió utilizando los siguientes indicadores: actividades culturales y/o cívicas; actividades comerciales; niños jugando, personas sentadas o personas acostadas en el lugar; viario peatonal; transitabilidad; y esperando transporte a través de la siguiente valoración y ponderación.

Tabla 6: Valoración de las actividades urbanas y sociales

VALORACIÓN DE LAS ACTIVIDADES URBANAS Y SOCIALES	BAJA	MEDIA	ALTA
Interacción			

Fuente: Elaboración propia

Tabla 7: Ponderación de las actividades urbanas y sociales

PONDERACIÓN	
Actividades culturales y/o cívicas	24%
Actividades comerciales	19%
Niños jugando, personas acostadas o sentadas	19%
Viario peatonal	14%
Transitabilidad	14%
Esperando transporte	10%
TOTAL	100%

Fuente: Elaboración propia

Al igual que en los ítems anteriores hubo una separación y análisis por tramos. En la lámina de observación O-5 (Anexo n°3) se aprecian los diferentes usos de suelo o actividades que realizan las personas de los predios colindantes o cualquier otra persona que transita u ocupa el lugar, así mismo se pretende identificar si en este espacio ocurren o se manifiestan algunas actividades comerciales, actividades sociales, ya sea del rango cultural o cívico, se pretende identificar también si se realizan las más básicas actividades rutinarias como son la espera del transporte público urbano, sentarse o acostarse en el mobiliario o en cualquier otro, o la simple presencia de niños jugando en la calle, también se consideró el espacio utilizado como viario público peatonal y el grado de interacción que este tiene. Finalmente, la lámina de observación O-5 generó el siguiente resultado:

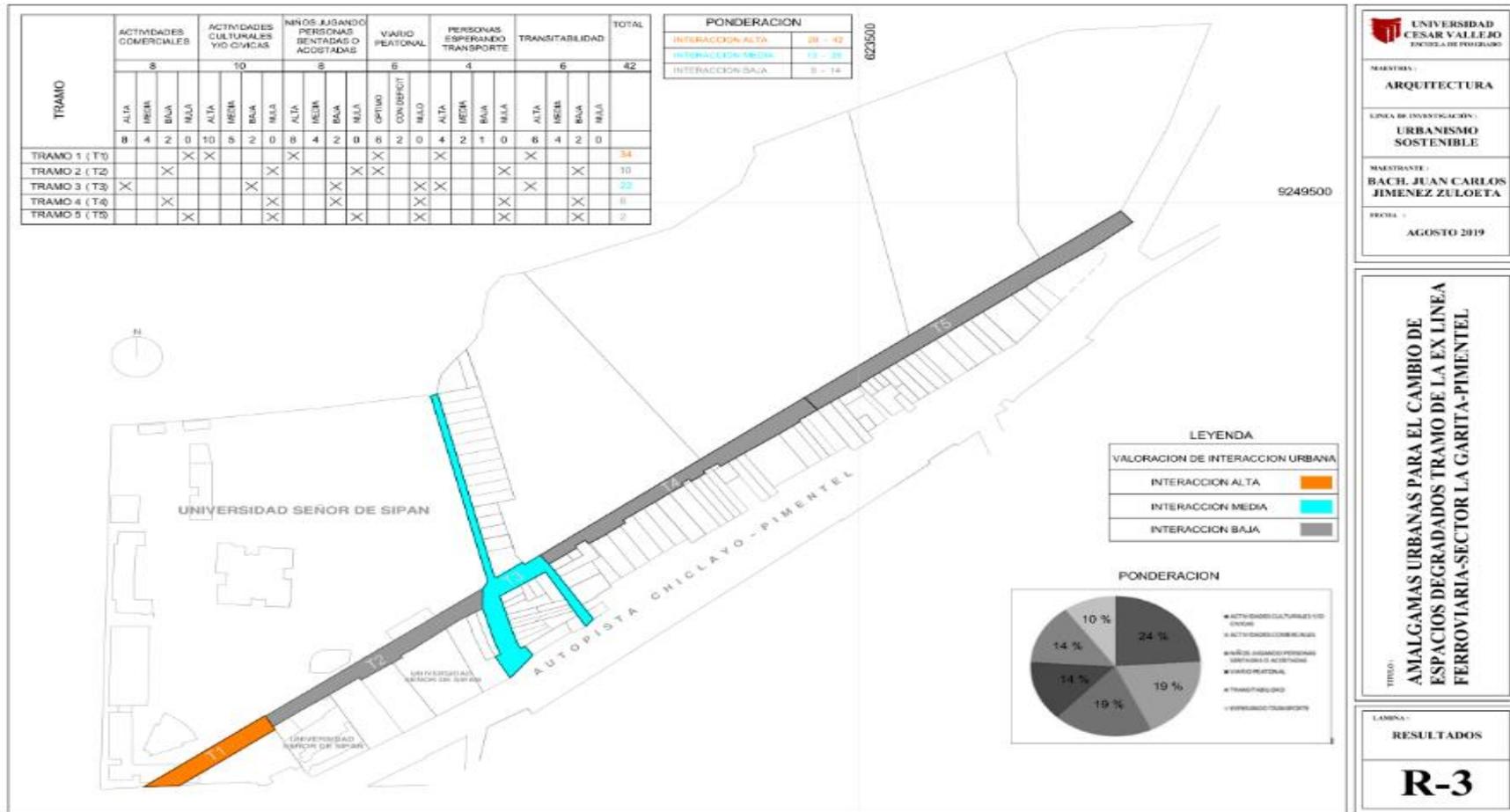


Figura 18. Resultado de las actividades urbanas y sociales
Fuente: Elaboración propia

La ausencia del desarrollo de actividades urbanas y sociales, en el 82.3 % del espacio público (T2, T4 y T5) limita el CONTACTO entre vecinos y transeúntes que recorren el espacio, generando también la ausencia del sentido de pertenencia hacia el lugar contrastándose con la teoría de la “Jerarquía de las necesidades” al no permitir la SOCIABILIDAD e interacción humana, características que deberían manifestarse en todos los diferentes espacios públicos

El uso del 59.6 % del espacio público (T4 y T5) como vía vehicular genera situaciones de INSEGURIDAD de tránsito contrastando con la teoría de “Jerarquía de las necesidades” al presentar deficiencias en la seguridad del ser humano, generando falta de transitabilidad peatonal, contacto y sociabilidad.

De acuerdo a la valoración realizada con el cuadro de ponderación de los indicadores nos indica que los tramos T2, T4 y T5 presentan un BAJO nivel de interacción y convivencia urbana, escasa transitabilidad peatonal y de permanencia, viario desperdiciado, si consideramos que éstos tramos se encuentran muy cercanos a la puerta de salida de la institución universitaria y que ésta genera permanentemente un considerable volumen de estudiantes en diferentes horarios.

El tramo T3 presenta un nivel de calidad MEDIO debido principalmente a las actividades informales del comercio (formal e informal) y a la permanente transitabilidad de los estudiantes universitarios que atraviesan el lugar, mas no por el desarrollo de cualquier otro tipo de actividad social, cívica o recreativa, generando un fuerte grado de interacción urbana, desordenada y peligrosa en términos de seguridad de tránsito y ambiental.

La institución universitaria siempre ha generado este nivel de interacción.

Tabla 8: Contrastación de la Variable

VALIDACIÓN CIENTÍFICA DE 02 VARIABLES Y 18 INDICADORES QUE REPRESENTA AL PROBLEMA, HIPÓTESIS Y PROPUESTA						
	Indicadores	Nivel de cumplimiento de la validación empírica				
		Medida n / o	Ficha de Observación	Entrevista	Análisis Documentario	Niveles de Presencia
Variable Independiente (X) ESPACIO DEGRADADO	“Ruina” de espacio público	nominal	Sin resolver	Ejecutado	Sin resolver	Con presencia En diferentes proporciones, a nivel físico y sistémico, pudiendo ser apreciados con los resultados de las láminas de observación y entrevistas estructuradas. Se referencia en anexos
	Calidad de espacio público	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Hacinamiento espacio público	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Apropiación espacio público	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Barrera urbanas/discontinuidad	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Deterioro espacio publico	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Deficiente interacción urbana	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Zonas urbanas vulnerables	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Espacios degradados	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
Variable Dependiente (Y) AMALGAMA URBANA	Indicadores	Medida n / o	Ficha de Observación	Entrevista	Análisis Documentario	Niveles de Presencia
	Teorías del deterioro de los espacios públicos	nominal	Sin resolver	Sin resolver	Ejecutado	No existe como conocimiento aplicación y proceso demostrando la originalidad y validando lo original de las teorías
	Teorías de espacios públicos	nominal	Sin resolver	Sin resolver	Ejecutado	
	Teoría de necesidades sociales	nominal	Sin resolver	Sin resolver	Ejecutado	
	Análisis de apropiación de espacios públicos	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Análisis de espacios urbanos continuos y porosos	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Análisis del deterioro de espacios públicos	nominal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Sistematización deficiente interacción urbana	ordinal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
	Sistematización de espacios públicos vulnerables	ordinal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver	
Sistematización de la Evaluación de los espacios degradados	ordinal	Ejecutado	Sin resolver	Sin resolver		

Fuente: Elaboración propia

A partir de la discusión de resultados se propone el planteamiento de un modelo teórico - práctico que permita la mejora del problema

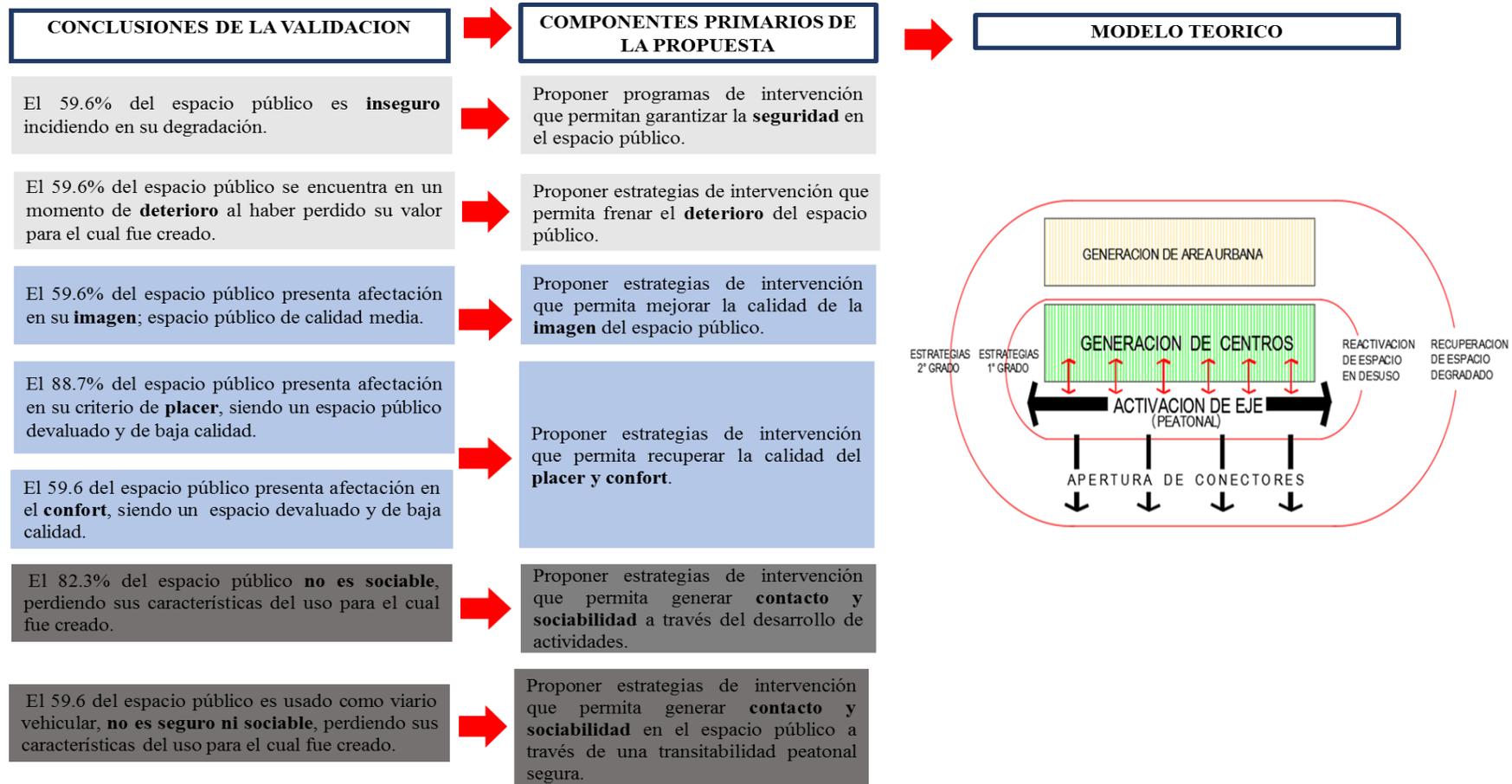


Figura 19. Abstracto del modelo teórico

Fuente: Elaboración propia

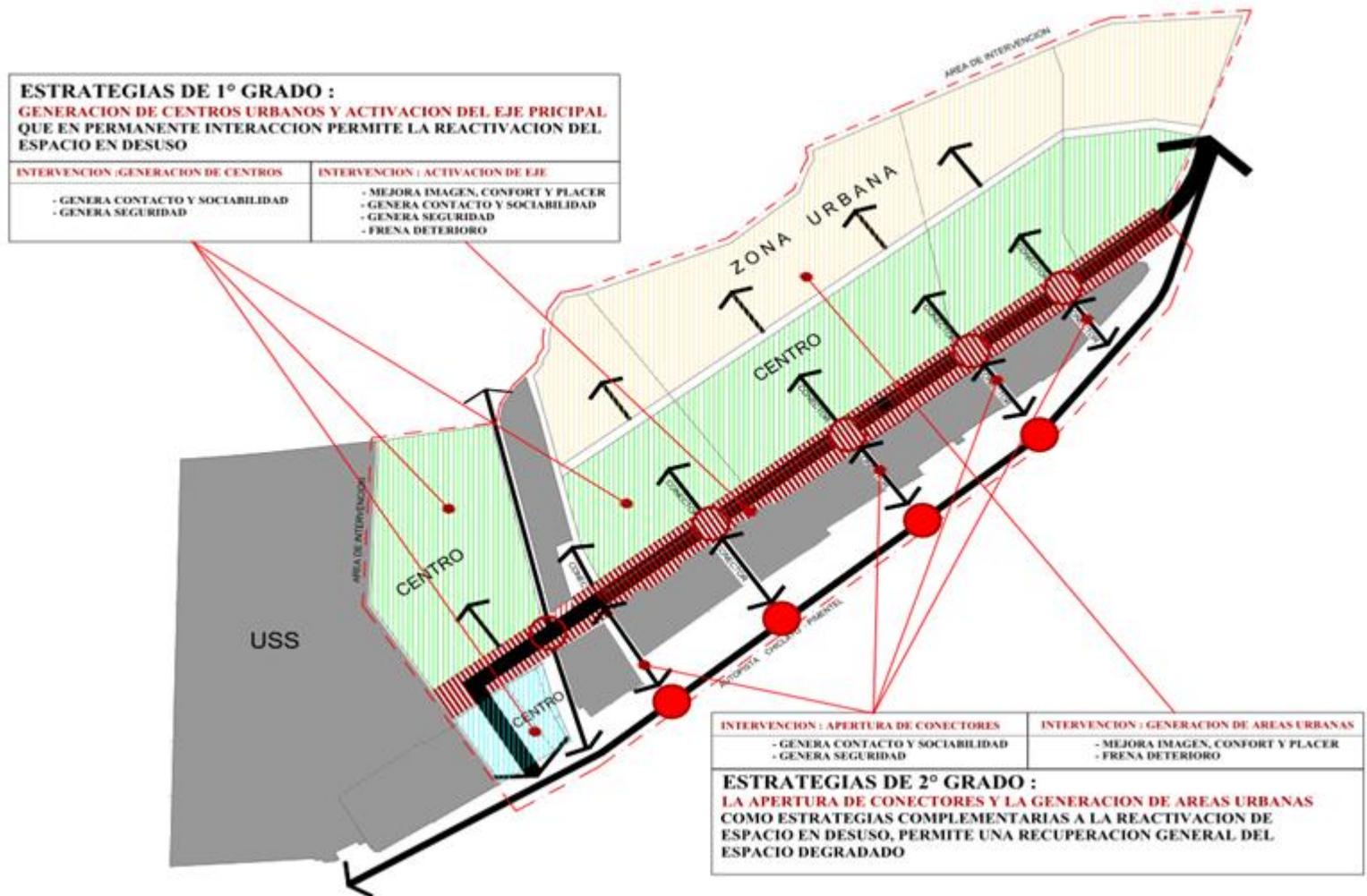


Figura 20. Modelo teórico

Fuente: Elaboración propia

Figura 20. Modelo teórico

Fuente: Elaboración propia



AMALGAMA URBANA

Figura 21. Modelo práctico P1
Fuente: Elaboración propia

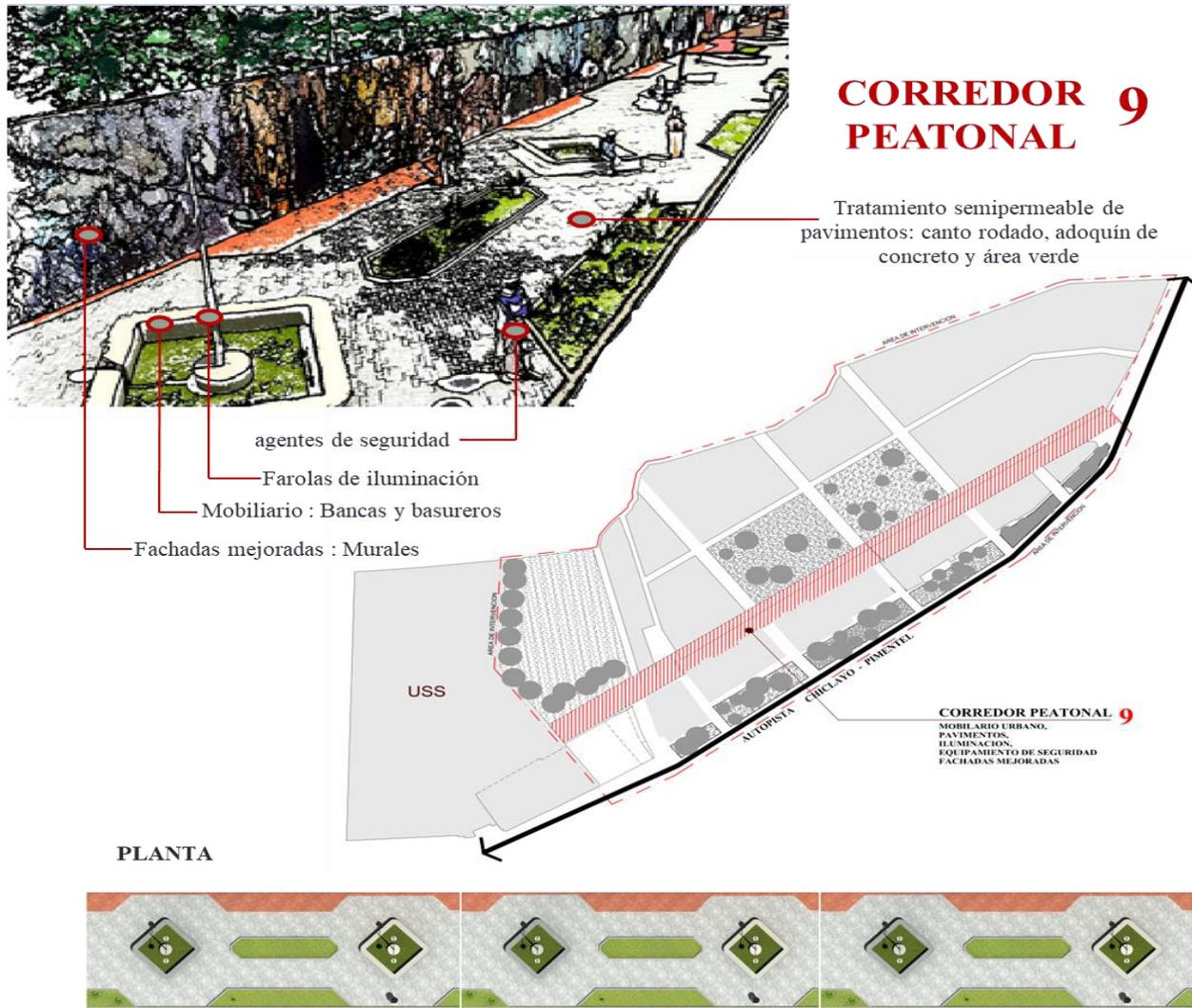


Figura 22. Modelo práctico P2
 Fuente: Elaboración propia

V. CONCLUSIONES

1. Las Teorías de la investigación permitieron realizar una contrastación entre las características que deberían poseer los espacios públicos y la realidad de nuestro espacio objeto de estudio, encontrando diferencias considerables, así como también entender el escaso nivel de conocimiento y aplicación de las municipalidades hacía con las teorías planteadas.
2. El uso de los diferentes instrumentos de recolección de datos para la investigación tales como las fichas de observación y entrevistas, facilitaron el levantamiento de la información requerida para la construcción de planos de observación, necesario para la elaboración de su diagnóstico.
3. El modelo sistémico utilizado permitió enfrentar al problema y a su marco teórico y convertirlo en un sistema de teorías e indicadores respectivamente para luego poder construir una matriz lógica de operacionalización de variables y posibilitar la elaboración de modelos secuenciales que generen un aplicativo de solución.
4. A través de un diagnóstico de la Investigación basado en sucesos observados de la realidad problemática del espacio público de la ex Línea Ferroviaria, encontramos una serie de deficiencias, carencias e intervenciones prohibidas, situaciones que sirvieron para el posterior análisis de esta realidad.
5. La discusión de resultados posibilitó el reconocer y definir el poco nivel de seguridad, calidad urbana y sociabilidad del espacio público, permitiendo también entender el alto grado de devaluación que éste espacio presenta, la misma que servirá para poder elaborar una propuesta.
6. La propuesta de modelo de amalgama urbana presenta lineamientos que permitieron frenar el deterioro urbano, activar un espacio público de calidad y dinamizar el factor social, logrando la recuperación del espacio en desuso de la ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita.
7. La propuesta pretende ser un prototipo que genere la activación de los espacios públicos degradados o espacios intersticiales abandonados en la ciudad, a través de intervenciones de integración social, seguridad y mejoramiento de su imagen urbana, convirtiéndose en aporte para el desarrollo de investigaciones de regeneración de espacios públicos.

VI. RECOMENDACIONES

1. Se debe proponer una revisión del PDU que permita un análisis de la inclusión y tratamiento de estos espacios públicos en el mencionado plan, así como también definir claramente sus límites y evitar conflictos sociales como los que se vienen dando en el lugar de estudio. Ningún espacio público debería quedar sin jurisdicción.
2. Se recomienda que la regulación y manejo de este espacio público sea compartidos con la empresa privada, con la finalidad de mejorar y mantener espacios de ALTA CALIDAD, siempre y cuando la empresa privada no solo genere beneficios propios, sino que garantice obtener beneficios para el medio ambiente y la sociedad.
3. Las estrategias de intervención planteadas deben ser integradas a la estructura urbana, reglamentadas por la municipalidad para generar una propuesta integral acorde al sector.
4. Es necesaria una coordinación integral entre los principales agentes involucrados en estas situaciones, tales como la municipalidad de Pimentel, la asociación de la ex Línea del Ferrocarril, la empresa privada y la Universidad Señor de Sipán para aprobar lineamientos del uso de estos espacios.

REFERENCIAS

- Águila Flores, J. L. (2014). Espacio intersticial Surgimiento y transformación. Caso: Tonalá, Jalisco en México. España: Universidad Internacional de Andalucía.
- AMAZINGS, N. (2016). El potencial de las vías de tren en desuso. *NCYT AMAZINGS*. Obtenido de <https://noticiasdela ciencia.com/art/22038/el-potencial-de-las-vias-de-tren-en-desuso>
- Anduze , V. (2019). Participation and Appropriation of Public Space as a Fundamental Right to the City: Two Case Studies in Merida, Yucatan. *Scielo* , 14(1).
- Asher, F. (2004). Les nouveaux principes de l'urbanisme. *EBSCO*.
- Barnada, J. (2012). Los sistemas de espacios públicos contemporáneos de la movilidad clásica al espacio urbano difuso. *XXXIII*(1).
- Benito del Pozo, P. (2009). Crecimiento y transformación del espacio industrial en León.
- Berríos , C. (2017). La arquitectura como estructura del espacio público: Plaza foro abierto - Universidad de Concepción. *EBSCO*, 66-79. doi:<https://doi.org/10.22320/07196466.2017.35.051.07>
- Berruete-Martinez, F. J. (2017). Los vacíos urbanos: una nueva definición. *EBSCO*. España: Universidad Politécnica de Madrid.
- Brown, k. (Noviembre de 2012). Sharing public space across difference: attunement and the contested burdens of choreographing encounter. *EBSCO*, 13. doi:10.1080/14649365.2012.728614
- Cabrera , I. (2013). Los Planes Parciales de Renovación Urbana en Bogotá (2000-2012): Identificación de obstáculos y planteamiento de estrategias de gestión, Tesis de Grado. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya.
- Calduch Cervera, J. (2009). El declive de la Arquitectura moderna: Deterioro, Obselecencia, Ruina. *Revista de investigacion Cientifica en Arquitectura. PALAPA*, 29-43.
- Del Rincón, D. (1995). *Técnicas de Investigacion en Ciencias Sociales*. . Madrid: Dykinson.
- Donovan , M. G. (2004). La guerra por el espacio en Bogota: la "recuperacion" del espacio publico y su impacto. *EBSCO*.
- Esteban Macayo, M. A. (2018). *La recuperación del High Line. Tiempos y mecanismos de gentrificación*. Obtenido de Archivo digital. Biblioteca Universitaria POLITECNICA: <http://oa.upm.es/51516/>
- Galessio, E. (2007). Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles en el Perú. *FERROPEDIA.ES*. Obtenido de http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Breve_Rese%C3%B1a_Hist%C3%B3rica_de_los_Ferrocarriles_en_el_Per%C3%BA._Por_Elio_Galessio
- Galimberti , C. I. (2017). Recuperación y refuncionalización del patrimonio ferroviario junto al desarrollo de espacio público. Caso Gran Rosario, Argentina. Argentina: Revistas Electrónicas UACH.

- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Greene, R. (Diciembre de 2005). Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno. *EBSCO*, 31.
- Gurtler, L., & Huber, G. (2007). *Modos de pensar y estrategias de la investigación cualitativa*. Liberabit.
- Gutiérrez, F. (2017). Alameda Central: El espacio público desde sus posibilidades y resistencias. *EBSCO*, 180-194.
- HABITAT, O. (2012 - 2019). *unhabitat.org*. Obtenido de unhabitat.org: <https://new.unhabitat.org/>
- Hamburger, Á. A. (2013). Desarrollo humano y calidad de vida en Latinoamérica: Espacio público y ciudadanía en perspectiva ética. *EBSCO*.
- Hermida, A., Orellana, D., Cabrera, N., Osorio, P., & Calle, C. (2015). *La Ciudad es Esto. Medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables*. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Hirsch, A. (2006). Lawrence Halprin's public spaces: design, experience and recovery. Three case studies. *EBSCO*, 26. doi:10.1080/14601176.2006.10435451
- Ipiña, O. (Abril de 2019). Accessibility and citizen awareness in the public space. *Scielo*. Bogotá.
- Jacobs, J. (1961 (2013 - Tercera Edición)). *The Death and life of great american cities*. Madrid: EFCA, SA.
- Jihyun, K. (Abril de 2019). Designing multiple urban space: an actor-network theory analysis on multiplicity and stability of public space. *Scielo*.
- Larkin, C. (Diciembre de 2010). Remaking Beirut: Contesting Memory, Space, and the Urban Imaginary of Lebanese Youth. *EBSCO*. doi:10.1111/j.1540-6040.2010.01346.x
- Llobet i Ribeiro, X. (2007). *Hilberser y Mies, La metropoli como ciudad jardín*. Barcelona: Fundacion Caja de Arquitectos.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the city*. Cambridge, Massachusetts: Gustavo Gilli.
- Melero, N. (20011-2012). *El paradigma crítico y los aporetas de la investigación acción participativa en la transformación de la realidad social: un análisis desde las ciencias sociales*. Cuestiones Pedagógicas.
- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural Marino, G. d. (2010). *SISTEMA MUNICIPAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD*. Madrid: IV Reunión del Grupo de trabajo de Indicadores de Sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible.
- Montaner, J. M. (2008). *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. España: Gráficas campos S.A.
- Páramo, P., & Burbano, A. M. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *EBSCO*.
- Páramo, P., Burbano, A., Palomo-Vélez, G., & Moyano, E. (2018). La evaluación del espacio público de ciudades intermedias de Chile desde la perspectiva de sus habitantes: implicaciones para la intervención urbana. *EBSCO*. doi:10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6203

- Perez, J. (2007). *Elementos del Proyecto Urbano*. Valencia: Editorial UPV (Universidad Politécnica de Valencia).
- Perles, J. (2014). Regeneración urbana, planificación estratégica y gestión del conflicto en destinos turísticos. El caso de Calpe. *EBSCO*, 12(1).
- Pinheiro, M. (Enero de 2019). Ferrocarriles, ciudades y estaciones en Portugal, de finales del siglo XIX al siglo XXI. *EBSCO*.
- Riveros Muñoz, M. F., & León Acosta, D. M. (2017). Acupuntura y amalgamas urbanas dentro de contextos patrimoniales en Iza, Boyacá. Colombia: Universidad Piloto de Colombia.
- Rodríguez, R., Jolly, J.-F., & Niño, A. (2004). *Algunos apuntes sobre causas e indicadores del deterioro urbano: contribuciones a un debate sobre "vitalidad urbana"*. Colombia: Pontificia Universidad Javeriana.
- Sablet, M. d. (1996). *Les espaces urbains agréables à vivre (Paris: Ed. Le Moniteur, 1989)*. Paris: Ed. Del Monitor.
- Shi, J. (2016). Study of the leftover space in the city based on reutilization: Take the space under elevated road in Shanghai as an example, Tesis de Grado. Barcelona : Universidad Politécnica de Catalunya .
- Valencia, E. (2013). ¿Es moderno el urbanismo latinoamericano? *EBSCO*, 10(22).
- Ye, J. (2019). Re-orienting geographies of urban diversity and coexistence: Analyzing inclusion and difference in public space. *Scielo* .
- Zurrita, A. A., Badii, M. H., Guillen, A., Lugo Serrato, O., & Aguilar Garnica, J. J. (2015). *Factors Causing Environmental Degradation*. México: Daena: International Journal of Good Conscience.

ANEXOS

Anexo n° 1: Entrevistas Estructuradas

Entrevista Estructurada n°1

En la presente entrevista, te presentamos una serie de preguntas nos permiten entender la situación de inseguridad del sector, lo que nos lleva a enriquecer el análisis en la presente investigación. El modelo generado ofrece una metodología para el análisis de la inseguridad del espacio degradado tramo de la Ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita-Pimentel”

Nombre: Raymundo Castro Sernaqué **Oficio:** vendedor ambulante **Edad:** 52 años
Fecha: 30 de Junio del 2019 **Hora de inicio:** 5.40 pm **Hora de finalización:** 6.35 pm

1. ¿Conoce la Teoría del declive de la arquitectura moderna: Deterioro, obsolescencia y ruina?
2. ¿Conoce la Teoría de los criterios de calidad del espacio público?
3. ¿Conoce las Teorías de la jerarquía y de las necesidades?
4. ¿Los vecinos de la calle la Marina Sector la garita se sienten protegidos y seguros al atravesar este espacio público? ¿Porque?
5. ¿Debido a la existencia de algunas cámaras de seguridad y puestos de vigilancia de algunos predios vecinos, sienten protección y seguridad? ¿Porque?
6. ¿Puede relatarnos cuando y como se han suscitado los últimos hechos delictivos en la zona, contra quienes y a qué hora?
7. ¿Las autoridades municipales y/o policiales o algún otro agente se han acercado a la zona para coordinar y mejorar las condiciones de seguridad del lugar? ¿Desde cuándo? ¿Se han mejorado las condiciones de seguridad del lugar? relátenos la situación.
8. ¿Han conformado los vecinos algún tipo de brigada de vigilancia en la zona?
9. ¿Cómo representante vecinal, han realizado alguna gestión y/o coordinación para mejorar las condiciones de seguridad de la zona?

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento: Entrevista estructurada
 Objetivo: Recolección de información sobre las situaciones diversas de inseguridad en sector junta vecinal - Sector la garita Pimentel
 Dirigido a: 01 representante de la junta vecinal - Sector la garita Pimentel

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente

Apellidos y nombres del evaluador:

Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas

Nilthon Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas


 Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
 COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
 N° DE COLEGIATURA: 04-3013


 Mario U. Vargas Salazar
 ARQUITECTO C.A.P. 7064

Entrevista Estructurada n°2

En la presente entrevista, te presentamos una serie de preguntas nos permiten entender la situación de inseguridad del sector así como el abandono del mismo, lo que nos lleva a enriquecer el análisis en la presente investigación. El modelo generado ofrece una metodología para el análisis de la inseguridad del espacio degradado tramo de la Ex Línea Ferroviaria - Sector la Garita-Pimentel*

Nombre: Luis Chambergo Clapés **Oficio:** Arquitecto- MDP **Edad:** 47 años
Fecha: 02 de Julio del 2019 **Hora de inicio:** 5.40 pm **Hora de finalización:** 6.35 pm

1. ¿Conoce la Teoría del declive de la arquitectura moderna: Deterioro, obsolescencia y ruina?
2. ¿Conoce la Teoría de los criterios de calidad del espacio público?
3. ¿Conoce las Teorías de la jerarquía y de las necesidades?
4. ¿Las autoridades municipales y/o policiales o algún otro agente han realizado gestiones y coordinaciones para mejorar las condiciones de seguridad y calidad del lugar? ¿Desde cuándo? ¿Se han mejorado las condiciones de seguridad y calidad del lugar? relátenos la situación.
5. ¿encuentran algún impedimento normativo que les limite la ejecución de algún proyecto que mejore las condiciones de seguridad y calidad del lugar?
6. ¿Los representante de la zona vecinal, han realizado alguna gestión y/o coordinación para mejorar las condiciones de seguridad y calidad del lugar?

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

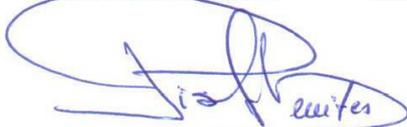
Nombre del instrumento: Entrevista estructurada
 Objetivo: Recolección de información sobre las situaciones diversas de inseguridad en sector junta vecinal - Sector la garita Pimentel 01 representante de la junta vecinal - Sector la garita Pimentel

Dirigido a:
Pimentel

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
------------	---------	-------	-----------	-----------

Apellidos y nombres del evaluador:
 Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas
 Nilthon Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas


 Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
 COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
 N° DE COLEGIATURA: 04-3013



 Mario U. Vargas Salazar
 ARQUITECTO - C.A.P. 7064

Anexo n° 2: Fichas de Observación

Ficha de Observación O-1

FICHA DE OBSERVACION			UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO MAESTRIA EN ARQUITECTURA
ESPACIO EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA PIMENTEL			N° DE FICHA:
IDENTIFICAR CARACTERISTICAS GENERALES DEL SECTOR			
TRAMOS	LONGITUD	N° DE PREDIOS COLINDANTES	OBSERVACION:
TRAMO 1 (T1)			
TRAMO 2 (T2)			
TRAMO 3 (T3)			
TRAMO 4 (T4)			
TRAMO 5 (T5)			

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento: Ficha de Observación
 Objetivo: Recolección de información acerca de numero de predios por tramos y longitud dl mismo.
 Dirigido a: sector de estudio

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente

Apellidos y nombres del evaluador:
 Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas
 Nilthon Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas


Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
 COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
 N° DE COLEGIATURA: 04-3013


Mario Uldarico Vargas Salazar
 ARQUITECTO - C.A.P. 7064

Ficha de Observación O-2

FICHA DE OBSERVACION		UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO MAESTRIA EN ARQUITECTURA		
ESPACIO EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA PIMENTEL		N° DE FICHA		
IDENTIFICAR EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD Y TRAMOS DE INSEGURIDAD				
SEGURIDAD				
TRAMO	EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD CIUDADANA			TRAMOS DE INSEGURIDAD
	CABETA DE VIGILANCIA CVO	CAMARAS DE SEGURIDAD CSO	VIGILANCIA PERMANENTE VPO	LUMINARIA OPERATIVA O
				INTENSIDAD ALTA
				INTENSIDAD MEDIA
				INTENSIDAD BAJA
				SIN INSEGURIDAD
TRAMO 1 (T1)				
TRAMO 2 (T2)				
TRAMO 3 (T3)				
TRAMO 4 (T4)				
TRAMO 5 (T5)				

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento:

Ficha de Observación

Objetivo:

Recolección de información acerca del equipamiento de seguridad existente y de tramos de inseguridad

Dirigido a:

92 Predios

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
------------	---------	-------	-----------	-----------

Apellidos y nombres del evaluador:

Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas

Nilthon Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas



Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
N° DE COLEGIATURA: 04-3013



Mario U. Vargas Salazar
ARQUITECTO C.A.P. 7064

Ficha de Observación O-3

FICHA DE OBSERVACION		UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO MAESTRIA EN ARQUITECTURA				
ESPACIO EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA PIMENTEL		N° DE FICHA:				
IDENTIFICAR PREDIOS CON APROPIACION DEL ESPACIO PÚBLICO						
TRAMO	TIPOLOGIA	OBSERVACION				
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">APROPIACION FISICA PERMANENTE</td> <td style="text-align: center;">APROPIACION FISICA TEMPORAL</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TOTAL</td> <td style="text-align: center;">PARCIAL</td> </tr> </table>	APROPIACION FISICA PERMANENTE	APROPIACION FISICA TEMPORAL	TOTAL	PARCIAL	
APROPIACION FISICA PERMANENTE	APROPIACION FISICA TEMPORAL					
TOTAL	PARCIAL					
TRAMO 1 (T1)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 15px; background-color: #ADD8E6;"></td> <td style="width: 50%; height: 15px; background-color: #FFB6C1;"></td> </tr> </table>					
TRAMO 2 (T2)						
TRAMO 3 (T3)						
TRAMO 4 (T4)						
TRAMO 5 (T5)						

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento:

Ficha de Observación

Objetivo:

Recolección de información de los predios y otros actores que se apropiaron del espacio publico

Dirigido a:

92 Predios

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente

Apellidos y nombres del evaluador:

Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas

Nilton Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas



Mg. C.P.C. Nilton Ivan Pisfil Benites
 COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
 Nº DE COLEGIATURA: 04-3013



Mario U. Vargas Salazar
 ARQUITECTO C.A.P. 7064

Ficha de Observación O-4

FICHA DE OBSERVACION		UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO MAESTRIA EN ARQUITECTURA	
ESPACIO EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA PIMENTEL		N° DE FICHA	
IDENTIFICAR POROSIDAD Y ESTADO DE CONSERVACION DE FACHADAS			
TRAMO	POROSIDAD EN FACHADAS		OBSERVACION
	TIPOLOGIA		
	SIN CERRAMIENTO	CON CERRAMIENTO	ESTADO DE CONSERVACION
	TRANSPARENTE	POROSO	OPACO
			BUENO
			REGULAR
			MALO
TRAMO 1 (T1)			
TRAMO 2 (T2)			
TRAMO 3 (T3)			
TRAMO 4 (T4)			
TRAMO 5 (T5)			

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento: Ficha de Observación
 Objetivo: Recolección de información acerca del nivel de porosidad de las fachadas de los predios
 Dirigido a: 92 Predios

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente

Apellidos y nombres del evaluador:
 Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas
 Nilthon Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas



Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
 COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
 N° DE COLEGIATURA: 04-3013



Mario U. Vargas Salazar
 ARQUITECTO C.A.P. 7064

Ficha de Observación O-5

FICHA DE OBSERVACION		UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO MAESTRIA EN ARQUITECTURA
ESPACIO EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA PIMENTEL		N° DE FICHA:
IDENTIFICAR ACTIVIDADES URBANAS Y SOCIALES		
ACTIVIDADES URBANAS		OBSERVACION:
USOS DE SUELO		SOCIABILIDAD EN EL LUGAR
TIPOLOGIA		
TRAMO	RESIDENCIAL COMERCIO 1 COMERCIO 2 EDUCACION RECREACION OTROS USOS	ESPERANDO TRANSPORTE ACTIVIDAD CULTURAL ACTIVIDAD CIVICA NIÑOS JUGANDO PERSONAS SENTADAS O ACOSTAGADAS VARIOPUBLICO PRIVADO
TRAMO 1 (T1)		
TRAMO 2 (T2)		
TRAMO 3 (T3)		
TRAMO 4 (T4)		
TRAMO 5 (T5)		

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento:

Ficha de Observación

Objetivo:

Recolección de información acerca del uso de suelo y actividades urbanas y sociales

Dirigido a:

92 Predios

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente

Apellidos y nombres del evaluador:

Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas

Nilthon Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas



Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
N° DE COLEGIATURA: 04-3013



Mario U. Vargas Salazar
ARQUITECTO C.A.P. 7064

Ficha de Observación O-6

FICHA DE OBSERVACION										UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO MAESTRIA EN ARQUITECTURA		
ESPACIO EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA PIMENTEL										N° DE FICHA		
IDENTIFICAR IMAGEN Y PLACER										OBSERVACION		
IMAGEN					PLACER							
COMPACIDAD					PREDIOS VACIOS							
EDIFICACION POR NUMERO DE PISO					ESTADO DE CONSERVACION							
TRAMO	1 PISO	2 PISOS	3 PISOS	4 PISOS	5 PISOS	6 PISOS	8 PISOS	BUENO	REGULAR	MALO	PREDIOS VACIOS	AREA VERDE
TRAMO 1 (T1)								Ⓟ	Ⓡ	Ⓜ		
TRAMO 2 (T2)												
TRAMO 3 (T3)												
TRAMO 4 (T4)												
TRAMO 5 (T5)												

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento:

Ficha de Observación

Objetivo:

Recolección de información acerca de la imagen de las edificaciones, predios vacíos y áreas verdes

Dirigido a:

92 Predios

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente

Apellidos y nombres del evaluador:

Mario Uldarico Vargas Salazar

- Maestro en Gestión y Políticas Públicas

Nilthon Ivan Pisfil Benites

- Maestro en Gestión y Políticas Públicas



Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
 COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
 Nº DE COLEGIATURA: 04-3013



Mario U. Vargas Salazar
 ARQUITECTO C.A.P. 7064

Ficha de Observación O-7

FICHA DE OBSERVACION

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
MAESTRIA EN ARQUITECTURA

ESPACIO EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA PIMENTEL N.º DE FICHA

IDENTIFICAR CONFORT

CONFORT

TRAMO	MATERIALIDAD PREDOMINANTE EN FACHADA					ESTADO DE CONSERVACION			ACABADO			PERMEABILIDAD			MOBILIARIO URBANO			ACCESIBILIDAD DEL VIARIO PEATONAL							
						B	R	M	1	2	3														
	BIENA	REGULAR	MALA	CADUCLA	RODRE	ORIVILL	REJA	VONHO	BUCNO	REGULAR	MALO	BUENO	REGULAR	MALO	PERMEABLE	SEMPREPERMEABLE	IMPERMEABLE	POSTES	BANCA	BANCA	BASUREROS	TRAMOS CON ACCESIBILIDAD SUFICIENTE	TRAMOS SIN ACCESIBILIDAD SUFICIENTE		
TRAMO 1 (T1)																									
TRAMO 2 (T2)																									
TRAMO 3 (T3)																									
TRAMO 4 (T4)																									
TRAMO 5 (T5)																									

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Relación la hipótesis		Relación con formulación		Relación con los objetivos		Relación con las variables	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Nombre del instrumento:

Ficha de Observación

Objetivo:

Recolección de información acerca del mobiliario, iluminación, pavimentos, accesibilidad en el espacio público, así como el estado del acabado de fachadas de los predios

Dirigido a:

92 Predios

Valoración del Instrumento:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente

Apellidos y nombres del evaluador:

Mario Uldarico Vargas Salazar - Maestro en Gestión y Políticas Públicas

Nilthon Ivan Pisfil Benites - Maestro en Gestión y Políticas Públicas


Mg. C.P.C. Nilthon Ivan Pisfil Benites
 COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE LAMBAYEQUE
 Nº DE C.O. REGISTRO: 04-3013


Mario U. Vargas Salazar
 ARQUITECTO C.A.P. 7064

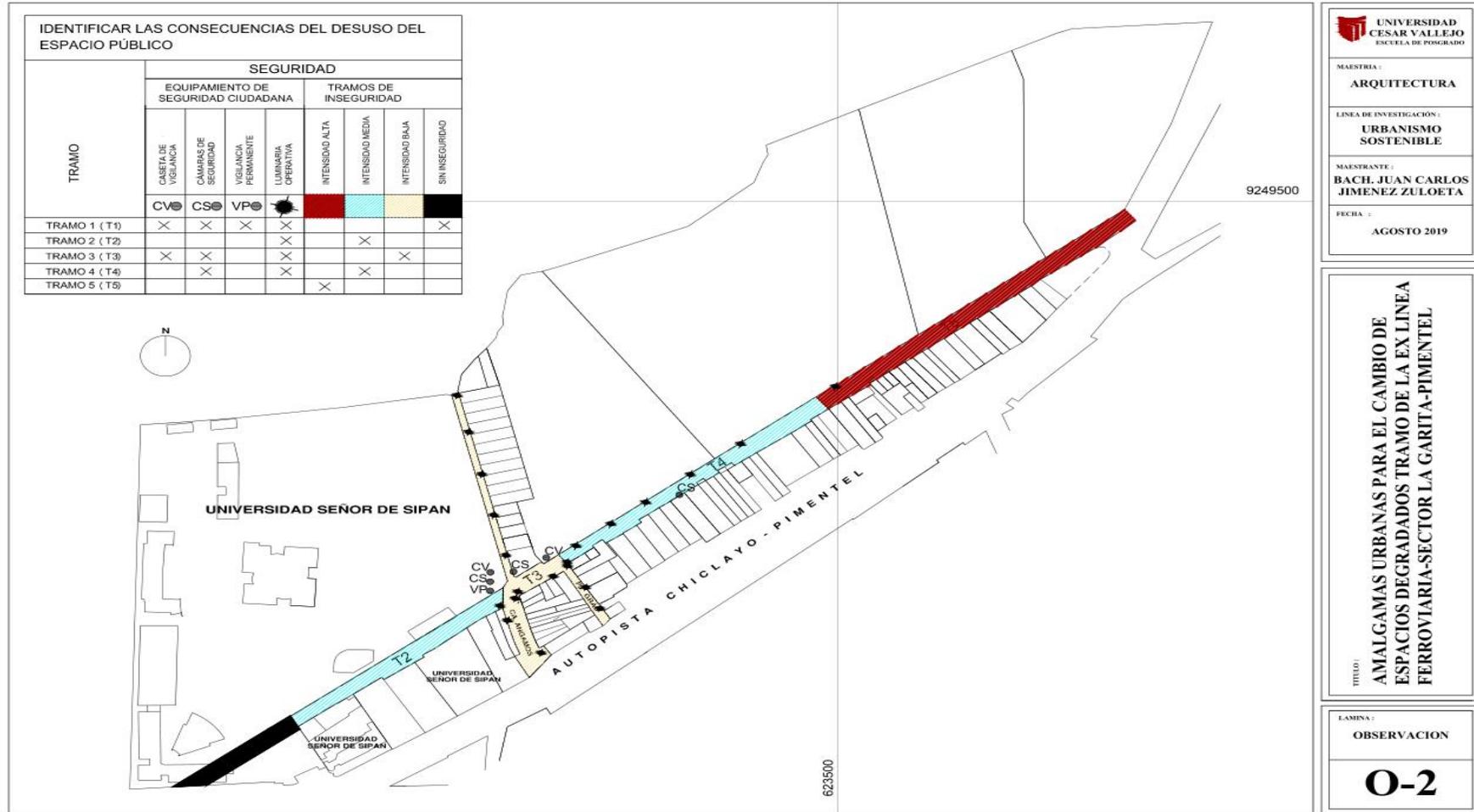
Anexo n° 3: Láminas de Observación

Láminas de Observación O-1



Fuente: Elaboración propia

Láminas de Observación O-2



Fuente: Elaboración propia

Láminas de Observación O-3



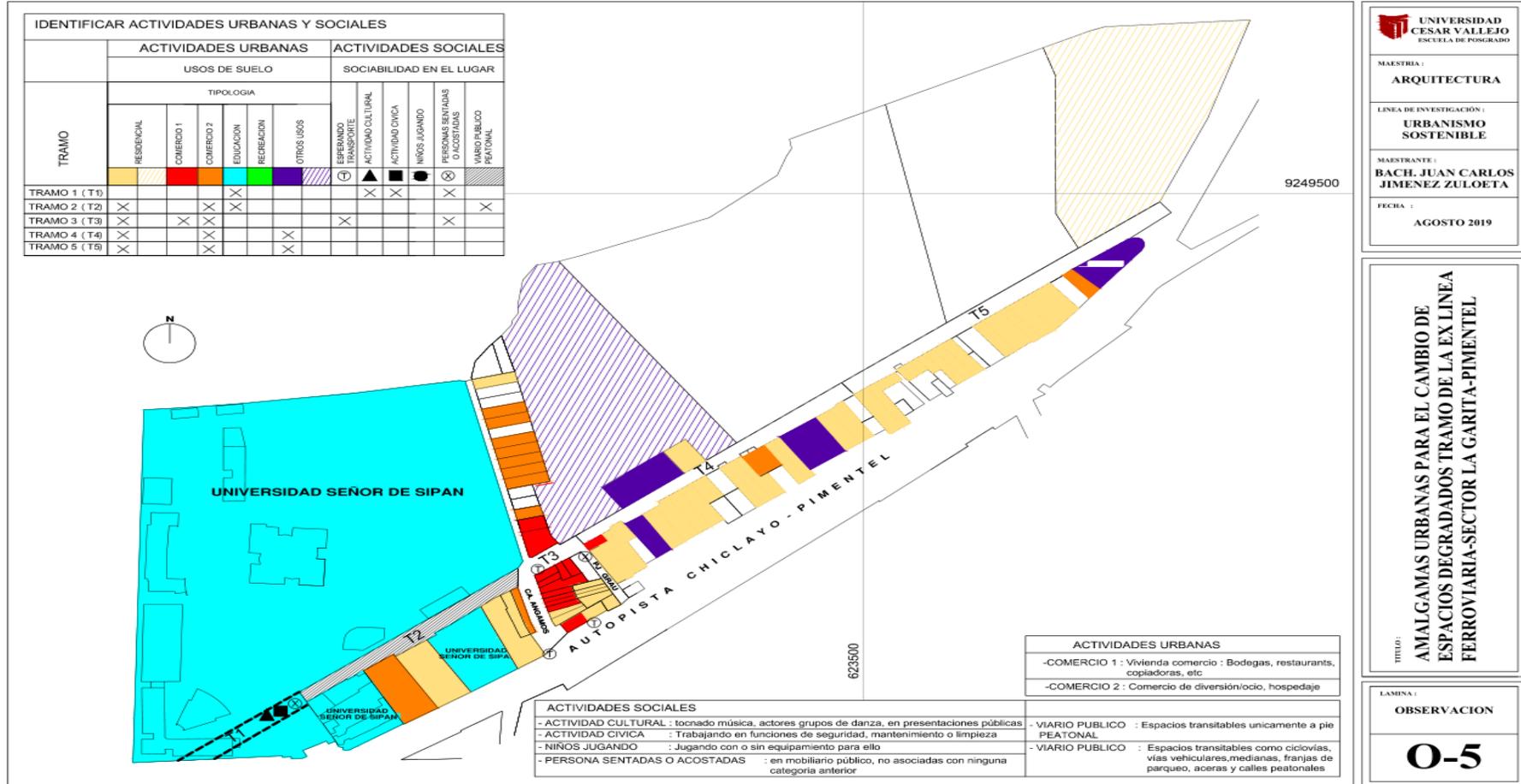
Fuente: Elaboración propia

Láminas de Observación O-4



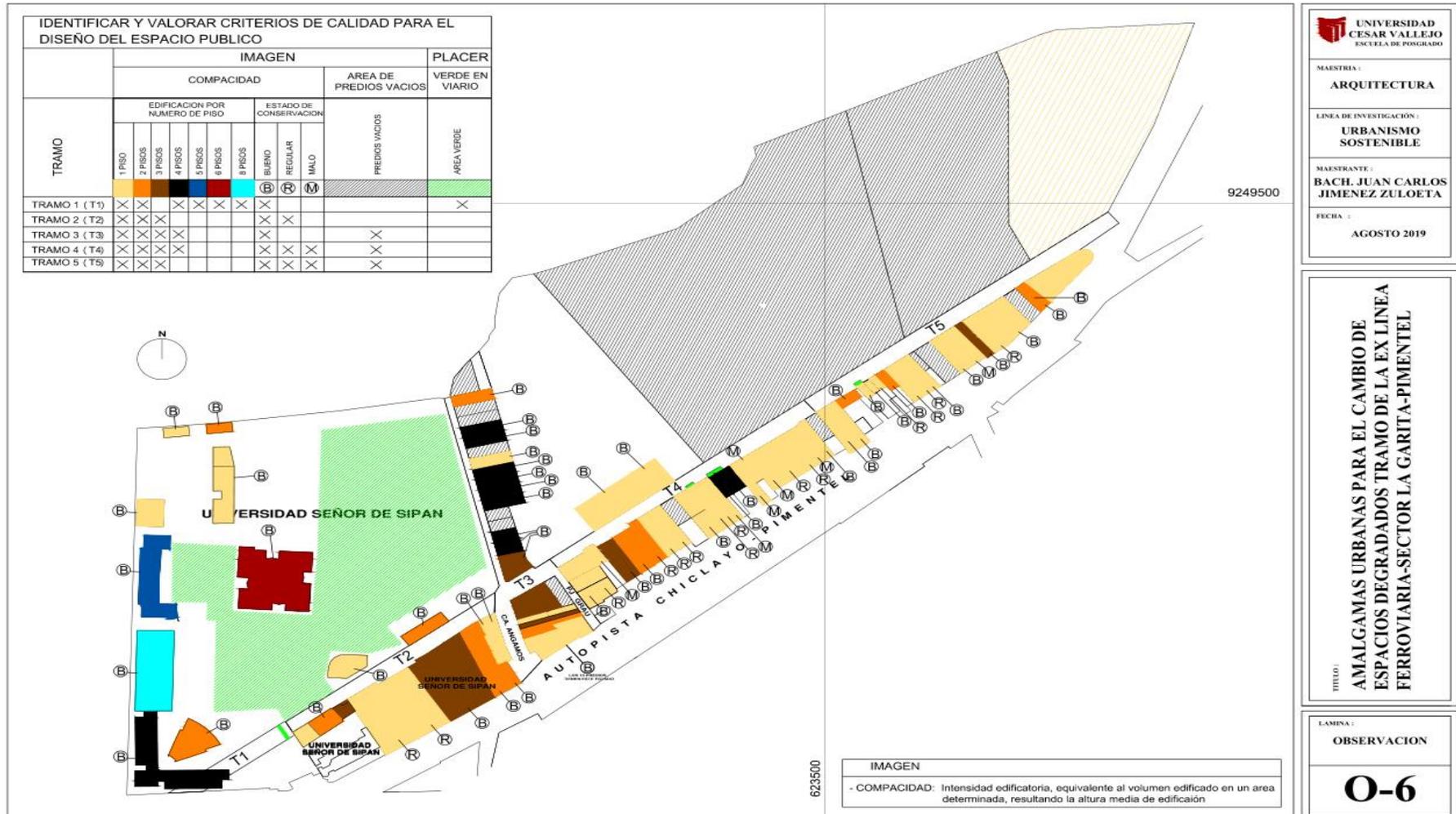
Fuente: Elaboración propia

Láminas de Observación O-5



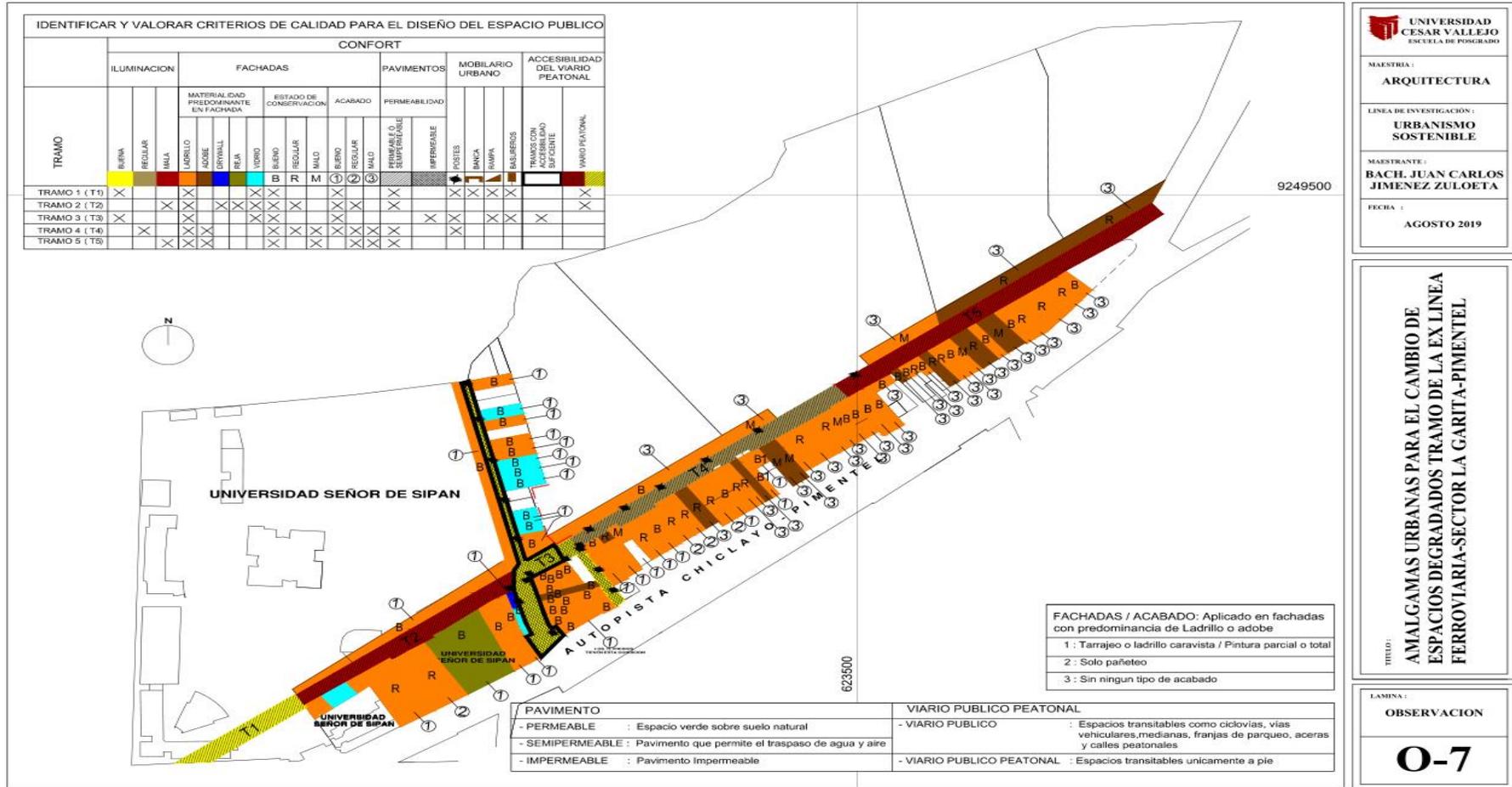
Fuente: Elaboración propia

Láminas de Observación O-6



Fuente: Elaboración propia

Láminas de Observación O-7



UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRIA:
ARQUITECTURA

LINEA DE INVESTIGACION:
URBANISMO SOSTENIBLE

MAESTRANTE:
BACH. JUAN CARLOS JIMENEZ ZULOETA

FECHA:
AGOSTO 2019

TITULO:
AMALGAMAS URBANAS PARA EL CAMBIO DE ESPACIOS DEGRADADOS TRAMO DE LA EX LINEA FERROVIARIA-SECTOR LA GARITA-PIMENTEL.

LAMINA:
OBSERVACION

O-7

Fuente: Elaboración propia

Anexo n° 4: Cuadro resumen de discusión de resultados

ANALIZAR ACTORES Y FACTORES INCIDENTES EN LA DEGRADACION DEL ESPACIO PÚBLICO						
RESULTADOS	TEORIAS			DISCUSIÓN	CONCLUSIÓN - VALIDACIÓN	COMPONENTES PRIMARIOS DE LA PROPUESTA
	DECLIVE DE LA ARQUITECTURA	CRITERIOS DE CALIDAD	JERARQUIA DE LAS NECESIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> Los tramos T4 y T5 equivalen al 59.6 % del espacio público presentan condiciones de inseguridad. 	<ul style="list-style-type: none"> Deterioro Obsolescencia de uso Ruina (pérdida de su significado o valor) 	<ul style="list-style-type: none"> Imagen Confort e iluminación Predios vacíos Fachadas porosas 	Espacios seguros	<ul style="list-style-type: none"> En el 59.6 % (T4 y T5) del espacio público existe la percepción permanente de inseguridad por el bajo nivel de porosidad en sus fachadas, ausencia de iluminación adecuada, alto % de predios vacíos y equipamiento de seguridad, contrastándose con la Teoría de la “Calidad de los espacios públicos”, al no permitir generar ESPACIOS SEGUROS, degradando la imagen urbana del sector. 	<ul style="list-style-type: none"> El 59.6 % del Espacio Público es INSEGURO, incidiendo en la degradación del espacio público. 	<ul style="list-style-type: none"> Proponer programas de intervención que permita garantizar la seguridad en el espacio público.
<ul style="list-style-type: none"> Los Tramos T1, T2, T4 y T5 presentan apropiaciones físicas permanentes totales y parciales (USS y 23 propietario de predios) equivalente al 26.1 % del total predios. Siendo los Tramos T4 y T5 (59.6% del E.P.) mayor % de predios con apropiación. 				<ul style="list-style-type: none"> La apropiación física “informal” de los predios colindantes han generado degradación y DETERIORO físico en el 59.6 % del espacio público (T4 y T5) contrastándose con la Teoría del “Declive de la arquitectura moderna”, en la OBSOLESCENCIA de los tramos T4 y T5 y camino a un posible momento RUINA. 	<ul style="list-style-type: none"> El 59.6 % del Espacio Público se encuentra en momento de DETERIORO al encontrarse en desuso. 	<ul style="list-style-type: none"> Proponer estrategias de intervención que permita frenar el deterioro del Espacio físico evitando la pérdida de su valor
ANALIZAR LA CALIDAD DEL ESPACIO PUBLICO						
RESULTADOS	TEORIAS			DISCUSIÓN	CONCLUSIÓN - VALIDACIÓN	COMPONENTES PRIMARIOS DE LA PROPUESTA
	DECLIVE DE LA ARQUITECTURA	CRITERIOS DE CALIDAD	JERARQUIA DE LAS NECESIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> El 59.6% del espacio público (T4 y T5) presenta: 19 edificaciones entre regular y mal estado de conservación (de un total de 49) y el 71.1 % de área de predios vacíos. 		<ul style="list-style-type: none"> Imagen Confort Placer Predios vacíos Fachadas y vistas interesantes 		<ul style="list-style-type: none"> El 59.6 % del espacio público (T4 y T5) presenta un gran número de edificaciones en regular y mal estado de conservación y alto número de predios vacíos que perjudican y devalúan la IMAGEN del espacio público, contrastándose con la Teoría de los “Criterios de calidad de los espacios Públicos” al no permitir observar fachadas y vistas interesantes que generen sensaciones de placer. 	<ul style="list-style-type: none"> El 59.6 % del Espacio Público presenta afectación en su IMAGEN. Espacio público es de calidad media. 	<ul style="list-style-type: none"> Proponer estrategias de intervención que permita mejorar la calidad de la IMAGEN del espacio público.
<ul style="list-style-type: none"> En el tramo T1 se observa un área verde de 1.9 Has, mientras que en el resto de tramos (88.7 % del viario) encontramos escasamente 25 m² de área verde 				<ul style="list-style-type: none"> Existe un déficit total de área verde en el viario público afectando el PLACER y contrastándose con la Teoría de los “Criterios de calidad de los espacios Públicos” al no contar con áreas verdes que mejoren la imagen y confort del espacio. 	<ul style="list-style-type: none"> El 88.7 % de Espacio Público presenta afectación en su criterio de PLACER, siendo un espacio público devaluado y de baja calidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Proponer estrategias de intervención que permita recuperar la calidad del CONFORT Y PLACER del espacio público.
<ul style="list-style-type: none"> El 59.6 % del espacio público (T4 y T5) presenta: 32 edificaciones con fachadas entre regular y mal estado de conservación (de un total de 49) A excepción del tramo T1 existe una ausencia de mobiliario urbano, al igual que una carencia total de accesibilidad suficiente en los tramos T2, T4 y T5. 				<ul style="list-style-type: none"> El 59.6 % del espacio público (tramos T4 y T5) presenta un gran número de fachadas en mal estado de conservación, carencia de mobiliario urbano y accesibilidad insuficiente, que perjudican y devalúan el CONFORT del espacio público, contrastándose con la Teoría de los “Criterios de calidad de los espacios Públicos” al no permitir generar sensaciones de placer e imagen a través de lugares adecuados para caminar. 	<ul style="list-style-type: none"> El 59.6 % del Espacio Público presenta afectación en el CONFORT, siendo un espacio público devaluado y de baja calidad 	

ANALIZAR LA S ACTIVIDADES URBANAS Y SOCIALES

RESULTADOS	TEORIAS			DISCUSIÓN	CONCLUSIÓN - VALIDACIÓN	COMPONENTES PRIMARIOS DE LA PROPUESTA
	DECLIVE DE LA ARQUITECTURA	CRITERIOS DE CALIDAD	JERARQUIA DE LAS NECESIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> • El 82.3 % del espacio público (T2, T4 y T5) presenta ausencia de actividades culturales y/o cívicas, de recreación y socialización o cualquier otro tipo de actividades básicas del ser humano. actividades comerciales (excepto T3) no se practican y o con nivel bajo de acción. 			<ul style="list-style-type: none"> • Pertenencia • Contacto • Sociabilidad • seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> • La ausencia del desarrollo de actividades urbanas y sociales, en el 82.3 % del espacio público (T2, T4 y T5) limita el CONTACTO entre vecinos y transeúntes que recorren el espacio, generando también la ausencia del sentido de pertenencia hacia el lugar contrastándose con la teoría de la “Jerarquía de las necesidades” al no permitir la SOCIABILIDAD e interacción humana, características que deberían manifestarse en todos los diferentes espacios públicos 	<ul style="list-style-type: none"> • El 82.3 % del espacio Público no es SOCIABLE, perdiendo sus características del uso para el cual fue concebido 	<ul style="list-style-type: none"> • Proponer estrategias de Intervención que permita generar CONTACTO y SOCIABILIDAD en el espacio público a través del desarrollo de actividades
<ul style="list-style-type: none"> • El 59.6 % (T4 y T5) del espacio público, no clasifica como viario peatonal es usado también como vía vehicular, sin veredas y con sección mínima de vía (11.5 mts. de ancho) 				<ul style="list-style-type: none"> • El uso del 59.6 % del espacio público (T4 y T5) como vía vehicular genera situaciones de INSEGURIDAD de tránsito contrastando con la teoría de “Jerarquía de las necesidades” al presentar deficiencias en la seguridad del ser humano, generando falta de transitabilidad peatonal, contacto y sociabilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • El 59.6 % del espacio Público usado como viario vehicular no es SEGURO ni SOCIABLE, perdiendo sus características del uso para el cual fue concebido. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proponer estrategias de Intervención que permita generar CONTACTO y SOCIABILIDAD en el espacio público a través de una transitabilidad peatonal segura.

Fuente: Elaboración propia



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)
"César Acuña Peralta"

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: JUAN CARLOS JIMENEZ ZULOETA
D.N.I. : 16731525
Domicilio : Calle Luis Orbegozo #127 – Urb. Remigio Silva
Teléfono : Fijo : 074202815 Móvil : 939001999
E-mail : jujizuarq@hotmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad: Presencial

Tesis de Pregrado

Facultad :
.....

Escuela :
.....

Carrera :
.....

Título :
.....

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado : Maestro en Arquitectura

Mención :
.....

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

Jimenez Zuloeta Juan Carlos

Título de la tesis:

AMALGAMA URBANA PARA CAMBIO DE ESPACIOS DEGRADADOS TRAMO DE LA
EX LINEA FERROVIARIA – SECTOR LA GARITA - PIMENTEL

Año de publicación : 2019

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma :

Fecha : 20-09-2019

JUAN CARLOS JIMENEZ ZULOETA

Anexo n° 6: Acta de aprobación de originalidad de tesis



ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo, Mario Uldarico Vargas Salazar, Asesor del curso de desarrollo del trabajo de investigación y revisor de la tesis del estudiante, **Juan Carlos Jiménez Zuloeta**, titulada: AMALGAMA URBANA PARA CAMBIO DE ESPACIOS DEGRADADOS TRAMO DE LA EX LINEA FERROVIARIA - SECTOR LA GARITA - PIMENTEL, constato que la misma tiene un índice de similitud de 10 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó 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.

Chiclayo, 16 de Agosto de 2019



Mario U. Vargas Salazar
ARQUITECTO C.A.P. 7064
Mg. MARIO ULDRICO VARGAS SALAZAR
DNI: 17612481

CAMPUS CHICLAYO
Carretera Pimentel km. 3.5.

Anexo n° 7: Reporte TURNITIN

Amalgama urbana para cambio de espacios degradados tramo de la ex línea ferroviaria - sector La Garita-Pimentel

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.upao.edu.pe Fuente de Internet	4%
2	bangladessh.blogspot.com Fuente de Internet	1%
3	Submitted to Universidad Catolica Los Angeles de Chimbote Trabajo del estudiante	1%
4	dspace.ucuenca.edu.ec Fuente de Internet	<1%
5	www.tdx.cat Fuente de Internet	<1%
6	docplayer.es Fuente de Internet	<1%
7	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	<1%
8	Submitted to Universidad Internacional Isabel I de Castilla	<1%

Anexo n° 8: Autorización de la versión final del trabajo de investigación



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA LA JEFA DE UNIDAD DE POSGRADO

ESCUELA DE POSGRADO

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

Juan Carlos Jimenez Zuloeta

INFORME TÍTULADO:

Amalgama urbana para cambio de espacios degradados tramo de la ex línea ferroviaria - Sector la Garita - Pimentel

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

Maestro en Arquitectura

SUSTENTADO EN FECHA: **17/08/2019**

NOTA O MENCIÓN: **Aprobado por Excelencia**


FIRMA DE LA JEFA DE UNIDAD DE POSGRADO