



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA

**Estrategias de itinerarios peatonales para la accesibilidad
urbana en la Avenida Balta del mercado de Chiclayo.**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAESTRO EN ARQUITECTURA

AUTOR:

Sanchez Santa Cruz, Martha Elizabeth (ORCID: 0000-0003-2498-3737)

ASESOR:

Dr. Ing° Campos Ugaz, Walter Antonio (ORCID: 0000-0002-1186-5494)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

CHICLAYO - PERÚ

2020

Dedicatoria

A Dios por darme la oportunidad de cumplir un sueño más.

A mi madre Liliana María y abuela Maruja María, quienes con su amor, apoyo y comprensión estuvieron siempre a lo largo de este proceso de formación profesional.

A mi pareja Crisler y mi pequeño hijo Christian, ellos que son esa importante fuente de motivación y superación, que siempre tuvieron una palabra de aliento y que también forman parte de este nuevo logro.

Agredecimiento

A la universidad César Vallejos por haberme aceptado ser parte de ella y abierto las puertas para poder continuar con el crecimiento de mi formación profesional.

A mi docente metodológico Dr. Walter Campos Ugaz, por haberme brindado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimiento científico.

Así como también a todas las personas que participaron en brindarnos la información necesaria e hicieron posible la realización de esta investigación.

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de figuras.....	v
Índice de tablas	vi
Índice de abreviaturas	vii
Resumen.....	viii
Abstract.....	ix
I.INTRODUCCIÓN	1
II.MARCO TEÓRICO.....	4
III.METODOLOGÍA.....	14
3.1. Tipo y diseño de investigación:.....	14
3.2. Variables y operacionalización:.....	14
3.3. Población muestra y muestreo:.....	14
3.4. Técnicas de recolección de información:	15
3.5. Procedimiento:.....	15
3.6. Método de análisis de datos.	15
3.7. Aspectos éticos.....	16
IV.RESULTADOS.....	16
V. DISCUSIÓN	23
VI. CONCLUSIONES	26
VII. RECOMENDACIONES.....	27
VIII. PROPUESTA.....	28
REFERENCIAS.....	32
ANEXOS	35

Índice de figuras

Figura 1: Relación de las Teorías y Enfoques Según Variable de Accesibilidad Urbana.....	16
Figura 2: Concepto sobre la Humanización del Espacio Urbano.	17
Figura 3: Concepto Sobre el Enfoque Diseño Para el peatón.	10
Figura 4: Conceptos Sobre el Enfoque de Configuración Urbana.....	20
Figura 5: Concepto del Principio Universal.....	22
Figura 6: Avenida Balta del Cercado de Chiclayo	24
Figura 7: Identificación del Estado de los Aspectos Urbanos que Impiden la Accesibilidad Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo.	16
Figura 8: Calificación De Los Componentes Normativos Que Contribuyen A La Accesibilidad Urbana En La Avenida Balta Del Cercado De Chiclayo	17
Figura 9: Calificación De Los Aspectos Socios Culturales Que Intervienen A La Accesibilidad Urbana En La Avenida Balta Del Cercado De Chiclayo	27
Figura 10: Resultados de Ficha de Observación Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo	31
Figura 11:Componentes para mejorar la accesibilidad urbana en la avenida balta del mercado de Chiclayo.	37
Figura 12: Propuesta de Accesibilidad Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo.....	31

Índice de tablas

Tabla 1: Percepción Global de la Dimensión Aspecto Urbanos que Impiden la Accesibilidad Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo	17
Tabla 2: Percepción Global de la dimensión aspecto normativo sobre la accesibilidad urbana en la avenida Balta del cercado de Chiclayo	18
Tabla 3: Percepción Global De Los Aspectos Socio Culturales Que Influyen En La Accesibilidad Urbana En La Avenida Balta Del Cercado De Chiclayo	19
Tabla 4: Brechas por Atender de la Accesibilidad Urbana y sus Dimensiones	19
Tabla 5: Resultados Descriptivos de la Accesibilidad urbana y sus Dimension	20
Tabla 6: Resultados de las pruebas de contrastación de hipótesis de la correlación de la Accesibilidad Urbana.....	20

Índice de abreviaturas

- INEI:** Instituto nacional de estadística e informática
- PNA:** Plan nacional de accesibilidad
- EIP:** Estrategias de itinerarios peatonales
- MAU:** Universal design handbook
- GA:** Guía de Accesibilidad
- SPSS:** Estatistical Package for the Social Sciencie
- MVCS:** Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento
- IPA:** Itinerarios peatonales accesibles

Resumen

La accesibilidad urbana, se constituye en la interrelación entre las características de la persona y las del espacio público, contemplado en la ley 29973, Su implementación en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo, hasta la actualidad muestra limitaciones que inciden en la inclusión social. El objetivo se orientó a implementar estrategias de itinerarios peatonales, que al ser promovida por el gobierno local permite resolver el problema de accesibilidad urbana.

El instrumento encuesta consta de 20 ítems, con un nivel de confiabilidad de 0.92; se tomó los aportes de la teoría la humanización del espacio urbano, así como el enfoque de diseño para todos, a partir de las teorías ciudad para la gente, la calle para todos, movilidad y planteamiento sostenible, y el enfoque de configuración urbana, a partir de la teoría el tráfico en las ciudades, ciudades peatonales alemanas y la ciudad paseable. Los resultados reflejan una brecha de 100% pendiente en mejorar la accesibilidad urbana, 100% en el componente normativo, 95.5% en aspecto urbano, 95.5% en aspectos socio culturales. La accesibilidad urbana, es intrascendente por el desinterés de la gestión del gobierno local, las estrategias de itinerarios peatonales se constituyen en una alternativa posible para integrar factores urbanos y normativos y la integración social cultural.

Palabras claves: Accesibilidad urbana; espacio público, inclusión social, itinerario peatonal.

Abstract

Urban accessibility is constituted in the interrelation between the characteristics of the person and those of the public space, contemplated in law 29973, Its implementation in Avenida Balta del Cercado de Chiclayo, until now shows limitations that affect social inclusion. The objective was oriented to implement pedestrian itinerary strategies, which, when promoted by the local government, allows solving the problem of urban accessibility.

The survey instrument consists of 20 items, with a reliability level of 0.92; The contributions of the humanization of urban space theory were taken, as well as the design for all approach, based on the theories city for people, the street for all, mobility and sustainable approach, and the urban configuration approach, from the theory the traffic in the cities, German pedestrian cities and the walkable city. The results reflect a gap of 100% pending in improving urban accessibility, 100% in the regulatory component, 95.5% in urban aspects, 95.5% in cultural partner aspects. Urban accessibility is inconsequential due to the lack of interest in local government management, pedestrian route strategies are a possible alternative to integrate urban and regulatory factors and social-cultural integration.

Keywords: Urban accessibility; public space, social inclusion, pedestrian itinerary.

I. INTRODUCCIÓN

Podemos entender la accesibilidad universal de los entornos urbanos, como la condición mínima que deben cumplir los espacios, servicios y equipamientos para garantizar su uso y disfrute en forma cómoda y segura para todos los ciudadanos, Alonso (2016).

Pocas realidades resultan tan evidentes como la diversidad del ser humano, como criterio de diseño la accesibilidad generalmente solo se vincula a personas con discapacidad, sin embargo, en su sentido profundo debería ser aplicable para todos en igualdad de condiciones, Gutierrez (2018), la inaccesibilidad es la barrera con mayor frecuencia a las que se enfrentan las personas en general y exclusivamente aquellas con alguna limitación física, aunque en la actualidad la sociedad ha progresado acceder a los entornos urbanos de manera continua descubre necesidades planteadas por usuarios como adultos mayores, personas con discapacidad, madres en periodo de gestación, niños y trabajadores, convirtiéndose así en uno de los mayores retos con los que se enfrenta la sociedad, siendo un indicador claro del progreso y del desarrollo social alcanzados.

Relacionando las categorías persona – entorno, surge la necesidad de utilizar con normalidad los espacios construidos, los bienes y los servicios con independencia de la condición física, en el contexto urbano las barreras del entorno se han generado a partir del crecimiento de las ciudades con escasa planificación y al débil acondicionamiento del territorio, utilizando el método de ponderaciones, es posible dimensionar el peso que tienen las cuatro principales barreras en las condiciones actuales de accesibilidad (urbanas, comunicación, edificación y transportes); según calificación de las limitaciones que generan las barreras a la accesibilidad entre los rangos de 1 a 5 se identificó que el entorno urbano es la barrera que tiene mayor incidencia con un valor de 3.40 según Ley 29973 y INEI (2012)

Por otro lado la deficiente accesibilidad limita tanto la autonomía de las personas, como su capacidad de elección e interacción con el medio y sus oportunidades de intervención en la vida social, según estudios realizados la población vulnerable al problema de accesibilidad representa el 33.1% de los habitantes del país, es decir que afecta aproximadamente a 10.3 millones de peruanos, Instituto nacional de estadística e informática [INEI],(2015) no obstante

la legislación defiende los intereses de los individuos con algún tipo de imposibilidad, el entorno, productos o servicios inaccesibles transgreden en efecto estos derechos; la sociedad es responsable en su conjunto y principalmente de los poderes públicos transformar el entorno de tal forma que pueda ser utilizado por todos y cada uno de los ciudadanos en paridad de condiciones. Así mismo es necesario hacer extensiva esta responsabilidad especialmente a los expertos en la profesión cuyo desempeño está involucrado frontalmente en los procesos de diseño, perfeccionamiento de entornos, productos y servicios que serán utilizados por los habitantes.

En el ámbito urbanístico local las políticas y aplicación de normas han originado la desordenada construcción y acondicionamiento de elementos urbanos, asimismo el mal estado de veredas, rampas, señalización, en las principales calles del mercado de Chiclayo y distritos, según Defensoría del pueblo (2014), previo análisis de accesibilidad de veredas y rampas para el desplazamiento de personas con discapacidad, estas no cumplen con la normativa que establecen criterios de diseño y ubicación, configurándose en trabas urbanas que limitan la circulación segura de las personas, lo mismo ha ocurrido con los esfuerzos por hacer accesibles los edificios públicos y privados, refuerza este planteamiento el aporte de Huerta (2006) "Discapacidad y accesibilidad, donde señala que "Perú fue país pionero en América Latina en legislación sobre accesibilidad. Pero también ocupa el primer lugar en incumplimiento de esas normas".

Por consiguiente, el problema de la investigación se formuló ¿De qué manera las estrategias de itinerarios peatonales influyen en la accesibilidad urbana en la avenida Balta del Cercado de Chiclayo? se justifica en la medida que, la investigación se realiza con el propósito de aportar al conocimiento existente sobre accesibilidad urbana, por otro lado esta investigación propone solución viable al problema de accesibilidad urbana mediante la implementación de estrategias direccionadas a la optimización de elementos urbanos y arquitectónicos situados en vías importantes que conforman el medio en el que se desenvuelven las personas buscando interactuar en igualdad de condiciones; así afirmamos que la investigación contribuirá también a mejorar el diseño de componentes funcionales del entorno, relacionados con espacialidad, orden seguridad y continuidad que repercuten de manera positiva en aspectos económicos y paisajísticos,

favoreciendo la implementación de espacios públicos sostenibles, además de ofrecer una mirada integral al aspectos sociales en la medida que la accesibilidad urbana propone igualdad de condiciones para todos como base primordial para construir ciudades equitativas, sostenibles y al mismo tiempo competitivas, incrementando de la convivencia, integración, participación e interacción social, porque de algún modo buena accesibilidad urbana también significa mayores recorridos a pie, mayor actividad física, mayor seguridad, menor accidentabilidad, ahorro de costos en transporte motorizado y mayor ordenamiento del espacio peatonal.

El objetivo general del estudio se orientó a Proponer estrategias de itinerarios peatonales para mejorar la accesibilidad urbana en la avenida Balta del Cercado de Chiclayo; se busca mediante es estudio establecer un itinerario peatonal como un elemento urbano compuesto generador de integración, en una de las principales avenidas del cercado de Chiclayo, cuya finalidad busca estructurar la accesibilidad urbana mejorando las condiciones y participación de las personas.

De acuerdo a lo propuesto los objetivos específicos que permite este estudio orientan, (a) Identificar los aspectos urbanos que impiden la accesibilidad urbana en la avenida balta del cercado de Chiclayo, (b) Identificar los componentes normativos que contribuyen a la accesibilidad urbana en la avenida balta del cercado de Chiclayo, (c) Identificar los aspectos socios culturales que intervienen en la accesibilidad urbana de la avenida balta del cercado de Chiclayo.

Finalmente se plantea La hipótesis del estudio de la siguiente manera; “Las estrategias de itinerarios peatonales mejoran la accesibilidad urbana en la medida que se implementen los indicadores de aspecto urbano, componente normativo y aspecto socio –cultural en la avenida balta del cercado de Chiclayo”.

II. MARCO TEÓRICO

Teniendo conocimiento sobre los antecedentes relacionados a accesibilidad urbana se puede profundizar en la investigación a partir de los aspectos; urbano, normativo y social.

Concerniente al aspecto urbano Chaname (2019) sostiene "(...) las ciudades no planificadas como Chiclayo y sobre todo en su centro histórico, presentan un deterioro de su espacio público (...) corresponde a estamentos gubernamentales mejorar la movilidad urbana con accesibilidad y democracia de uso del espacio urbano (...)"; se asocia a este estudio los aportes de Huaylinos (2015), en su investigación <Criterios para el estudio y diseño universal del espacio público> plantea que, en las últimas décadas debido al modo de vida seleccionado por las personas, las ciudades han perdido una de sus características originales, la de ser un lugar de encuentro e intercambio entre personas.

Según Ipiña (2019) "Para lograr la integración de los usuarios es necesario una lectura clara de los espacios (...) preponderancia en la disposición de las circulaciones y el diseño de mobiliario, pavimentos y accesorios", adicionalmente el Plan nacional de accesibilidad [PNA], (2018 , p.24-25) refiere "Las ciudades presentan elementos que limitan o restringen la circulación y rompen la cadena de accesibilidad como pavimentos inadecuados, ausencia de rebaje en las zonas de intersección, veredas que se estrechan".

Ciertamente uno de los principales problemas de la ciudad es la falta de espacios públicos, originado a raíz del crecimiento de las ciudades con escasa planificación y al débil acondicionamiento del territorio, Chiclayo no es ajeno a esta realidad, analizado desde la perspectiva de accesibilidad en entornos urbanos presenta problemas estructurales de origen que impiden el tránsito adecuado, continuo y seguro.

La experiencia del estudio realizado por Tejada y Fernández (2017) muestra la necesidad de comprender que si las calles y aceras, no permiten el libre tránsito, difícilmente se puede promover la accesibilidad, configurando una ruptura de esta condición la pavimentación inadecuada, rampas acondicionadas, falta de rebaje en las zonas de cruces, veredas discontinuas e irregulares, acrecentado a esta

deficiencia la falta de mantenimiento que tiene estrecha relación a la escasa importancia a la accesibilidad, en las tareas de sostenimiento y gestión a cargo de gobiernos locales.

En cuanto al aspecto normativo Martínez (2017) en su estudio “Metodología de intervención en materia de accesibilidad en el medio urbano” tuvo como propósito central “Estudiar los elementos destinados al uso colectivo (...) desde el punto de vista de diseño y adecuación a la normativa (...)”, sostiene:

Las barreras arquitectónicas no solo afectan a personas con minusvalía (...) sino que puede afectar a cualquier individuo (...) respecto a estas condiciones se proponen normas y leyes conducentes para facilitar la accesibilidad de lugares públicos, buscando optimizar el desarrollo de la sociedad en general (p.19-20)

Refuerza este planteamiento el aporte de Alonso (2016) en su tesis doctoral "La accesibilidad en evolución" refiere “La configuración de los entornos urbanos (...) pasaría por habilitar soluciones específicas de eliminación de obstáculos previamente creados, pero esta perspectiva ha de complementarse con la necesidad de crear lo nuevo sin barreras para el máximo número de personas posible (p. 22)”, adicionalmente Yeannes (2010) en su estudio “La revalorización del espacio público a partir de las condiciones de accesibilidad peatonal” refiere que “No todo está pensado y construido para todos”.

La implementación de accesibilidad es relativamente nueva asociada a los términos urbanos, por lo general está relacionada a la limitación física y no a la condición mínima que debe cumplir el entorno, asimismo la incorporación de normativas de supresión de barreras y accesibilidad crea dificultades derivadas del propio modelo de ciudad (tamaño, estructura, funcionalidad, etcétera) y sus prioridades de movilidad, en el contexto de estudio es común encontrar elementos adicionados en las principales calles de la ciudad y al ingreso de edificios comerciales, cuyo fin es convertirlos en accesibles para todos, contrariamente esto incrementa las barreras urbanísticas y arquitectónicas, por consiguiente parte del problema radica en la aplicación e interpretación de la normativa propuestas.

En efecto se trata de una situación que no solemos advertir y que es totalmente transversal a todas las áreas en las que se desarrolla el individuo;

contrariamente a lo que se entiende, no se trata únicamente de adecuar, sino de concebir todos los productos, servicios, edificaciones y espacios públicos y privados, de forma que sean accesibles para todos.

Relacionado al aspecto social Tarazona (2018) sostiene “Actualmente la determinación de quien tiene o no discapacidad no depende únicamente de las características personales que padezcan los individuos, si no como la sociedad donde ellos viven se organizan preparando el entorno físico para su inclusión en ella”; se asocia a este estudio los aportes de Linares, Hernández y Rojas (2018, p.117), “la importancia de la accesibilidad como estrategia para la eliminación de obstáculos en el entorno físico (...) como finalidad para garantizar la autonomía y participación en todos los escenarios que ofrece la vida pública”; por otro lado Miranda (2016) en su tesis doctoral “La accesibilidad ecuménica y su gestión como elementos indispensables para el ejercicio de los derechos esenciales” tuvo como objetivo central “identificar las carencias existentes para la obtención de la accesibilidad (...)”, concluye:

La accesibilidad admite a las personas participar en las actividades socioeconómicas para las que se ha producido el entorno construido (...) la falta de accesibilidad es un impedimento más para la obtención de la paridad de oportunidades y el ejercicio de los derechos de todos los individuos (...).

Es oportuno tomar la idea de integración como punto de partida en función de generar igualdad de oportunidades; el modelo propuesto “diseño para todos” da cuenta que es posible promover la accesibilidad urbana a partir de la organización social tomando como principio la relación individuo y el medio edificado, la investigación de García (2015) refiere “Es necesario establecer relaciones entre las necesidades del peatón y los requisitos que deben cumplir los entornos urbanos, adecuando la ciudad al peatón”, Talavera (2017) estudios posteriores indican que “si se pretende avanzar hacia la sostenibilidad urbana, la figura del peatón es clave (...) por su capacidad de interacción con el entorno y con la sociedad”.

La falta de accesibilidad no solo es reto que se plantea a los poderes públicos, sino también a la sociedad en su conjunto, la exigencia es creciente pese a sus insuficiencias, se fundamenta en motivos estadísticos y de valoración de los

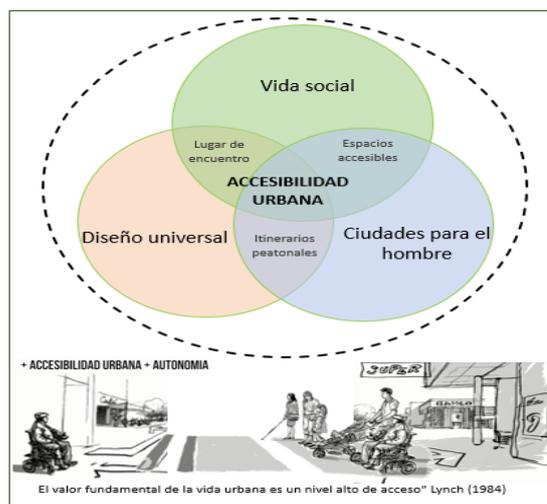
derechos, la individualidad y la diferencia, pero entre esos motivos también los hay relacionados con la calidad urbana, el buen diseño, la recuperación del espacio público por los peatones.

En el ámbito social la denominación de discapacidad no debería existir, sino la diversidad de condiciones, por lo tanto, surge la deficiencia al momento de incorporar soluciones técnicas que configuren el entorno construido, según los enfoques asociados a la accesibilidad urbana, donde la sociedad debería participar de las oportunidades que otorga la ciudad.

Las teorías y enfoques que sirvieron para el sustento de la investigación sobre accesibilidad urbana son: Humanización del espacio urbano, Configuración urbana, Diseño para el peatón y Principio del diseño universal; ver anexo 11.

Figura 1:

Relación de las Teorías y Enfoques Según Variable de Accesibilidad Urbana.



Fuente: Elaboración propia

En la teoría The humanización of urban Spaces, Gehl (2006) destaca los beneficios que una sociedad pueda experimentar en virtud de la implementación de espacios accesibles para la ciudad, entendiendo la importancia que tiene la ciudad como lugar de encuentro por excelencia, enfatiza que “primero es la vida social, después, el espacio público y finalmente el edificio”, y que jamás funcionara si se invierte el proceso; “La ciudad es un espacio funcional a través del cual es ser humano satisface las necesidades de vivir, trabajar y desarrollar cuerpo y mente”,

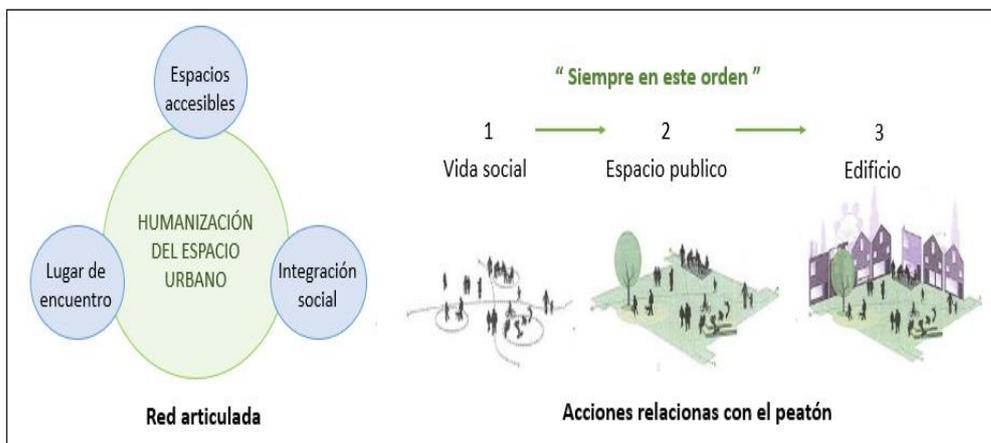
Hall (1996). Es entonces el espacio público, el lugar donde se produce las relaciones humanas, además de las otras acciones directamente relacionadas con el peatón, como es el hecho de caminar, sentarse, etcétera; proporcionando un contacto directo con el medio ambiente, la naturaleza y el medio urbano con las personas.

Abordar la accesibilidad de los espacios públicos demanda profundizar en aspectos no solo físicos asociados al espacio urbano, sino también a dimensiones de tipo social; es necesario concebir la accesibilidad no solo como la condición a cumplir de los espacios y edificaciones, sino como una red articulada necesaria para el desarrollo de la vida cotidiana; partiendo de la teoría, esta investigación se direcciona a implementar estrategias de itinerario peatonales EIP que promuevan la calidad del espacio urbano, empleando la accesibilidad urbana como un factor determinante generador de integración social e igualdad para todos.

“La accesibilidad al medio físico debe ser considerada como un derecho de todo ser humano a tener la posibilidad de ingresar, transitar y permanecer en un lugar, de manera segura, confortable y autónoma, Castillo (2018); asimismo, el estudio propone incorporar mediante la EIP, que la accesibilidad sea considerada un bien público, consagrado en términos de derecho, a través del cual toda persona sin importar su condición tiene derecho a interactuar socialmente y disfrutar, con autonomía de todos los servicios que proporciona la comunidad.

Figura 2:

Concepto sobre la Humanización del Espacio Urbano.



Fuente: Elaboración propia.

Para dar sustento teórico a la investigación, se tomó el enfoque diseño para el peatón, a partir de las teorías Ciudad para la gente, The Street for everyone, Mobility and sustainable approach, al respecto:

La teoría City for the people, Gehl (2010) indica lo esencial de diseñar ciudades para el hombre, reconoce también que la ciudad desde tiempos pasados ha pertenecido a quienes se movían a pie; asimismo la teoría cuestiona la tendencia actual de construir ciudades para los automóviles, pues lo único que se logra con ello es deshumanizar los espacios habitables; adicionalmente la teoría The Street for everyone, Monheim (1990) desarrolla un análisis y conceptos para el diseño de una ciudad que se centra en las personas a pie, incorporando métodos para la rutina del tráfico peatonal, enfocada en la demanda que las personas hacen sobre el diseño urbano en general y las formas de vivir sin emplear un automóvil; en la teoría Mobility and sustainable approach de Pozueta (2000), refiere “Marchar a pie ha constituido, por tanto, hasta tiempos muy recientes, la forma básica de desplazamiento de las personas, incluso en ciudades de población superior al millón de habitantes.” (p.21).

El enfoque diseño para el peatón; tiene que ver con el desarrollo y proporción del escenario principal de la vida pública, “se deben considerar espacios urbanos que sean más amables para sus habitantes y que además posibiliten el encuentro (...) generando nuevas miradas sobre lo público” , Ávila (2012); desde la perspectiva integral deriva contribuir a resolver una serie de necesidades planteadas a partir del peatón y la diversidad de condiciones como instrumento de configuración del entorno urbano.

La primera consideración para tener en cuenta es reconocer las deficiencias ocasionadas a partir del crecimiento de la ciudad, según Brau (2018) refiere que “Las infraestructuras al servicio del coche (...) ocupan la parte mayoritaria de la ciudad, mientras que las actividades específicamente urbanas, residenciales (...) apenas alcanzan el 30 por ciento del suelo urbanizado; construir ciudades desde la necesidad de los vehículos motorizados, es tendencia de modernidad; sin embargo, “existe la posibilidad de convivencia entre peatones y automóviles en la calle, siempre que la presencia de los segundos no sea la dominante, las aceras tengan

espacio suficiente, y la calle sea fácil de atravesar”. Jacobs (1961) citado por Vicentini (2019).

La teoría aporta a las EIP a pensar en el entorno desde su origen, y partir de las necesidades de accesibilidad del peatón, retomando el criterio de “la ciudad para la gente”, que busca articular la diversidad de condiciones en beneficio del actor principal, el hombre y su desenvolvimiento con autonomía.

Figura 3:

Concepto Sobre el Enfoque Diseño Para el peatón.



Fuente: Elaboración propia.

Asimismo, se tomó el enfoque configuración urbana, a partir de las teorías Traffic in cities, Ciudades Peatonales Alemanas y Walkable city, al respecto:

La teoría Traffic in cities, Buchanan (1963) manifiesta los puntos a favor desde la perspectiva de la peatonalización, enfatizando en la necesidad de zonas de preferencia para peatones en los denominados “recintos ambientales” así como la necesidad de “calles habitables” donde la premisa es eliminar el tráfico, con el objetivo de tener un hábitat libre de peligros y molestias; adicionalmente la teoría Ciudades Peatonales Alemanas, Rolf Monheim (1990) establece un sistema de 3 elementos peatonales calificados como esenciales para la circulación peatonal; en primer lugar se encontrarían los ejes para la circulación de peatones dotados de un punto de partida y un destino, que permitirían la circulación y comunicación

peatonal de grandes distancias en la ciudad; el otro elemento serían los centros para peatones, espacios concebidos para el descanso, reuniones y en general para la vida en el barrio incorporados a la red peatonal de la ciudad; y por último estarían las zonas con importancia arquitectónica comunitaria, como las ciudades viejas o las zonas de centro multifuncionales, haciéndolas formar parte de la red peatonal.

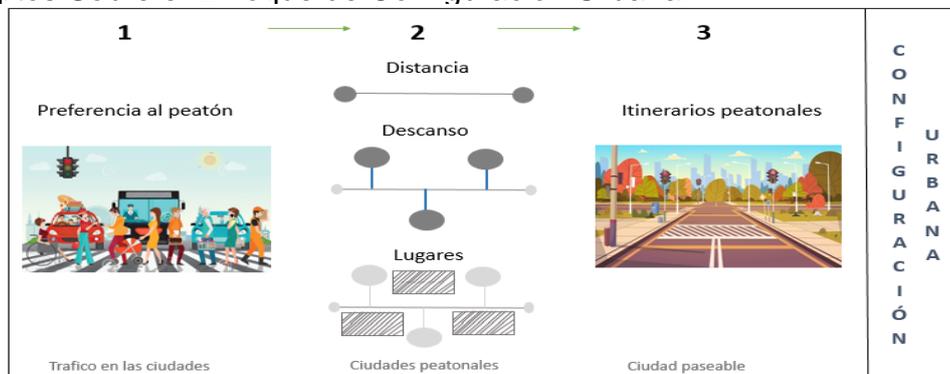
Finalmente, la teoría Walkable city, Pozueta (2013) sostiene que “A través de itinerarios peatonales, el espacio público es planteado como rutas de uso peatonal que garantiza un importante sistema de vínculo entre los principales barrios y áreas urbanas, entre el centro y la periferia, entre las áreas periféricas, rompiendo el aislamiento”.

El abordaje al tema investigado se realiza desde el enfoque sistémico de configuración urbana, propuestos como “sistema al conjunto de elementos que se interrelacionan para generar la unidad funcional de lo urbano, se puede interpretar como un sistema espacial complejo y dinámico donde los elementos del sistema ciudad lo constituyen las actividades humanas, Sgroi (2011)

En este contexto la EIP, se desarrollan como propuesta de elementos compuestos que integran el sistema de ciudad, planteados como solución que proporciona accesibilidad mediante infraestructuras que cumplen exigencias ambientales y de diseño específico, teniendo como recomendación los puntos básicos para un recorrido continuo, sin obstáculos, que comunica los diferentes ámbitos urbanos.

Figura 4:

Conceptos Sobre el Enfoque de Configuración Urbana.



Fuente: Elaboración propia.

En la teoría Principles of universal design de Mace (1989), propone los siete principios básicos, para la proyección del entorno y sus elementos de manera incluyente, de tal modo que sean aptos para la mayor cantidad posible de personas, además que no necesite de acondicionamiento ni de un diseño riguroso, para lograr lo determinado en la conceptualización de Ron Mace, se deberá considerar los siguientes lineamientos.

Uso equitativo, referido al diseño simplificado práctico, fácil de usar por todas las personas, sin generalizar y segregar aquellos grupos de personas con diversidad de condiciones y garantizando la seguridad, y confort; flexibilidad, caracterizado por contener amplia gama de posibilidades personales, ofertando elección de uso según las condiciones de la persona; uso intuitivo, que sea fácil de comprender sin necesidad de contar con el conocimiento específico y que se adapte a la diversidad de lenguajes; información perceptible, establecida por la comunicación eficaz, independientemente de las dificultades sensoriales, que se apoya en técnicas pertinentes para uso de las personas con deficiencias sensoriales; tolerancia al error, buscando la minimización de los riesgos o circunstancias adversas que produzcan incidentes no intencionados; esfuerzo físico bajo, realizado de manera eficiente, segura y confort, mínima fatiga; dimensión y área para el acceso y uso, optimizados para incrementar el acceso, alcance, manipulación y uso, independientemente de la dificultad física, altura o movilidad.

La investigación busca mediante las EIP, promover el diseño del espacio público lineal y entorno edificado, buscando que sean aprovechables por cualquier persona, y tener una buena accesibilidad la cual exista pero que pasa desapercibida para la gran mayoría de usuarios, favoreciendo aquellos con problemas de movilidad o con cierto tipo de limitaciones. Esta clase de accesibilidad consigue que las barreras se eliminen mediante el diseño y no adaptaciones.

Figura 5:

Concepto del Principio Universal



Fuente: Elaboración propia

Los fundamentos de la variable accesibilidad urbana se organizaron en relación a las dimensiones urbanas, normativas y socio – cultural, al respecto:

Accesibilidad es el grupo de características que debe cumplir el medio urbano y las edificación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas, incluso por aquellas con diversidad de condiciones; el medio accesible busca un diseño equivalente, agradable, atractivo y seguro, Universal design handbook [MAU],(2010)

Se puede definir la accesibilidad urbana como la particularidad del urbanismo, la edificación, el transporte, de los medios de comunicación o de cualquier servicio que admite a cualquier individuo la utilización con la mayor independencia posible; Huerta (2007)

Lo urbano está comprendido por barreras urbanas, considerados elementos o factores existentes en el entorno que causan impedimento de la autonomía de los individuos; es por ello que se podría definir como un obstáculo o impedimento físico que limita el acceso, la estancia, la circulación, o la libertad de movimiento de las personas Pérez (2015), también se refiere a las condiciones de acceso que presenta la infraestructura urbana para facilitar la movilidad y el desplazamiento autónomo de las personas con discapacidad por las calles y espacios públicos, Guía de Accesibilidad [GA], (2015). Asimismo, se deben considerar mobiliarios urbanos a los elementos instalados en las rutas de uso público consignados a proporcionar un determinado servicio público, caso como jardineras, bancos, marquesinas, papeleras, quioscos, paraderos, fuentes etcétera, Tosca (2016)

Lo normativo implica la consideración y utilización de las leyes y normativas actuales, donde la vereda corresponde a la parte pavimentada de la acera, está dimensionada para acoger únicamente el flujo peatonal, diseñada preferentemente recta y deben definirse visiblemente a lo menos dos franjas prolongadas en ella; y esta colectivamente próxima a la pista, de ancho inconstante, donde se colocarán las indicaciones de tránsito, semáforos, paraderos, postes de iluminación y cualquier otro elemento vertical de señalización o de mobiliario urbano, Universal design handbook [MAU],(2010)

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación:

Esta investigación presenta un enfoque cuantitativo, basada en la recolección de datos para probar la hipótesis, sustentado en una medición numérica y en el análisis estadístico.

El tipo Investigación es: Aplicada Descriptiva en modalidad Propositiva.

El diseño es: Descriptivo Simple con Propuesta.



Dónde: “M” es la muestra de estudio, “Ox” es la información a recoger sobre accesibilidad urbanística y “P” es la propuesta de estrategias de itinerarios peatonales.

3.2. Variables y operacionalización:

La variable: Accesibilidad urbana y su cuadro de operacionalización se aprecia en el anexo 3.

3.3. Población muestra y muestreo:

En el presente caso, se consideró la avenida Balta por ser un espacio público representativo del distrito de Chiclayo, la población lo constituyeron el total de los habitantes del distrito (270 496 hab). El muestreo calculado fue probabilístico simple dado que la población en estudio es homogénea respecto a una variable de interés. De la población, se determinó un cálculo de confiabilidad del 95% y un margen de error del 5%, sin considerar diferencias dentro de la herramienta que los involucra,

debido a que se quiere conocer cómo es la accesibilidad urbana del sitio en general, lo cual se obtuvo una muestra de 384 personas.

Figura 6:

Avenida Balta del Cercado de Chiclayo.



Fuente: Adaptado de Google Earth

3.4. Técnicas de recolección de información:

La recopilación de la información fue mediante la técnica de encuesta la cual constato de 20 items, relacionados a las dimensiones de aspecto urbano (5 al 11), componente normativo (12 al 20) y aspecto socio cultural (1 al 4), los cuales pasan por un procesamiento de datos estadísticos y descriptivos con el programa de SPSS v.25; así mismo se realizó el trabajo de campo mediante las fichas de observación (registro visual y fotográfico, mapeo), finalmente toda la información fue complementada con recopilación de información vía internet, AutoCAD y programas de dibujo.

3.5. Procedimiento:

La validez de instrumentos de recolección de datos, en esta investigación será sometido a través del juicio de cinco expertos en el tema de estudio: con conocimientos en urbanismo y planificación territorial; la confiabilidad de la encuesta será mediante el coeficiente de alfa de Cronbach la cual tuvo un resultado de $\alpha = 0.92$, considerado como un buen nivel de confiabilidad.

3.6. Método de análisis de datos.

Debido a que la investigación es de tipo cuantitativa, el proceso a seguir para el análisis de datos fue por medio de tablas, diagramas o gráficos que ayudaron a

representar de un modo más eficiente los datos, obtenidos sobre los aspectos urbanos, componente normativo y aspecto socio cultural; realizados mediante Microsoft Excel y el software Estatistical Package for the Social Sciencie SPSS.

3.7. Aspectos éticos

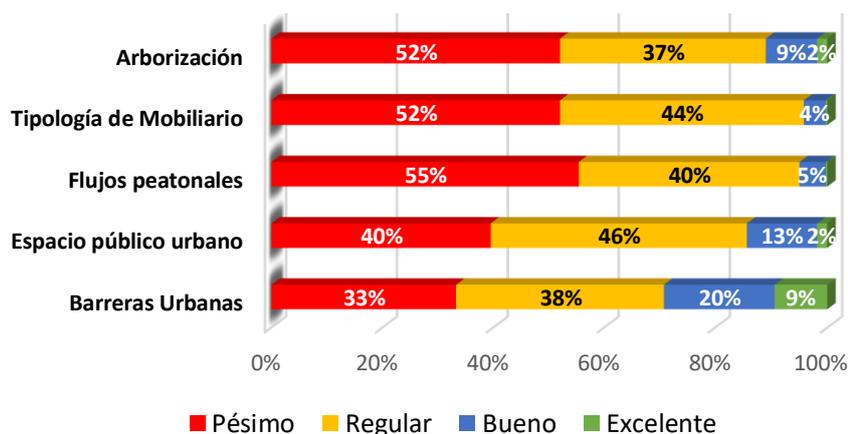
Para la obtención de los datos se creyó conveniente y necesario el consentimiento informado y autorización a las autoridades y los ciudadanos que participaron de manera libre y anónima, sin ninguna obligación y solo motivados por la importancia que tiene la investigación, también se actuado éticamente en el proceso investigativo.

IV. RESULTADOS

4.1. Resultados de las dimensiones de la accesibilidad urbana.

Figura 7:

Identificación del Estado de los Aspectos Urbanos que Impiden la Accesibilidad Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo.



Fuente: Base de datos SPSS v.25

Los resultados reflejan un mayor porcentaje de 55% a los flujos peatonales siendo considerados como pésimos; conociendo esta realidad será el primer indicador al cual se dará prioridad para mejorar, seguido a esto un 52% a la tipología de mobiliario y la arborización, también considerado en un estado pésimo, sin embargo, solo encontramos que un 9% de la muestra que han calificado como excelente las barreras urbanas.

Tabla 1:

Percepción Global de la Dimensión Aspecto Urbanos que Impiden la Accesibilidad Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo

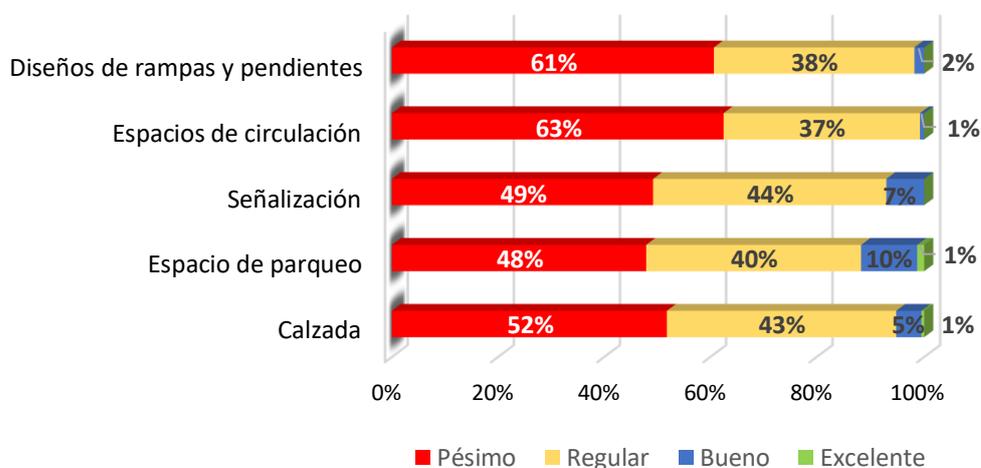
Puntajes	Aspectos urbanos	Frecuencia	Porcentaje
7 – 14	Pésimo	297	77.3
14 – 21	Regular	85	22.1
21 – 28	Bueno	2	0.5
28 - 35	Excelente	0	0.0
	Total	384	100.0

Fuente: Base de datos SPSS v.25

Los resultados mostrados concluyen que más de la mitad de los ciudadanos (297 encuestados) siendo el 77.3 % consideran según las categorías como deficiente el aspecto urbano en la avenida Balta del cercado de Chiclayo.

Figura 8:

Calificación De Los Componentes Normativos Que Contribuyen A La Accesibilidad Urbana En La Avenida Balta Del Cercado De Chiclayo.



Fuente: Base de datos SPSS v.25

Al analizar los resultados del componente normativo en la avenida Balta se puede reflejar que los espacios de circulación con un 63% estas siendo considerado como pésimo, debido a los factores de falta de dimensión, la obstaculización en ellos y el estado de deterioro en algunos tramos lo cual ocasiona la inaccesibilidad urbana, seguido a esto un 61 % considera los diseños de rampas y pendientes también como pésimos, ya que la realización de estas mismas generan más obstáculos.

Tabla 2:

Percepción Global de la dimensión aspecto normativo sobre la accesibilidad urbana en la avenida Balta del mercado de Chiclayo

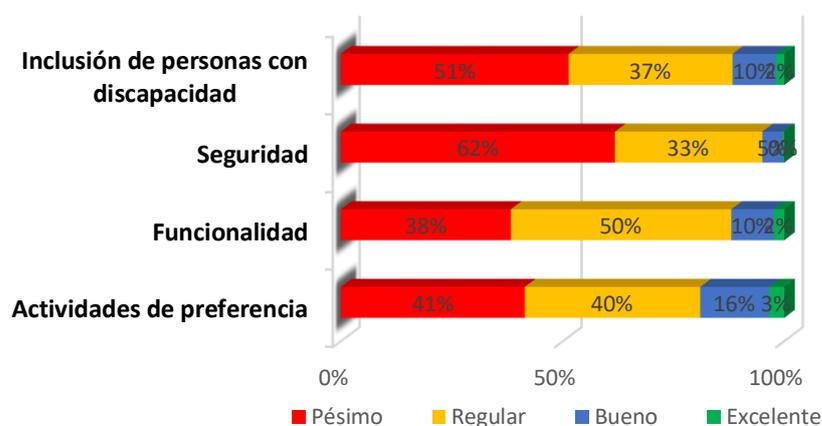
Puntajes	Aspecto normativo	Frecuencia	Porcentaje
9 – 18	Pésimo	333	86.7
18 – 27	Regular	51	13.3
27 – 36	Bueno	0	0.0
36 - 45	Excelente	0	0.0
	Total	384	100.0

Fuente: Base de datos SPSS v.25

Con respecto a la dimensión aspecto normativo calificado en 4 categorías, encontramos que los ciudadanos perciben a este aspecto con el mayor nivel de pésimo (86.7 %) y regular (13.3%), resultando ser la dimensión más afectada de la accesibilidad urbana en la avenida Balta.

Figura 9:

Calificación De Los Aspectos Socios Culturales Que Intervienen A La Accesibilidad Urbana En La Avenida Balta Del Mercado De Chiclayo.



Fuente: Base de datos SPSS v.25

Al analizar los resultados del aspecto socio cultural se confirma con un 62% que el indicador seguridad es considerado como pésimo, debido a los deficientes factores de barreras urbanas circulación, flujos peatonales, diseño de rampas, señalización, etcétera, apreciable en la figura 7 y 8; adicionalmente la inseguridad ciudadana aumenta debido al desorden ocasionado por el comercio ambulatorio en la avenida, seguido a esto un 51 % considera también como pésimo la falta de inclusión de las personas con alguna discapacidad al entorno urbano.

Tabla 3:

Percepción Global De Los Aspectos Socio Culturales Que Influyen En La Accesibilidad Urbana En La Avenida Balta Del Cercado De Chiclayo

Puntajes	Aspecto Socio culturales	Frecuencia	Porcentaje
4 – 8	Pésimo	326	84.9
8 – 12	Regular	56	14.6
12 – 16	Bueno	2	0.5
16 - 20	Excelente	0	0.0
	Total	384	100.0

Fuente: Base de datos SPSS v.25

Los resultados mostrados en la tabla 5 evidencias que el 84,9% (326) ciudadanos encuestados consideran como deficiente el aspecto socio cultural, reflejando necesidades de fortalecer la accesibilidad urbana en la avenida Balta del cercado de Chiclayo.

4.2. Análisis de brechas de la accesibilidad urbana.

Tabla 4:

Brechas por Atender de la Accesibilidad Urbana y sus Dimensiones

Componentes	Niveles	Categorías	Cantidad	(-) Brecha
Aspectos urbanos	No aliados	Pésimo + regular	382	95.5%
	Aliados	Buena + excelente	2	Pendiente
Componente normativo	No aliados	Pésimo + regular	384	100%
	Aliados	Buena + Muy buena	0	Pendiente
Aspectos socio culturales	No aliados	Pésimo + regular	382	95.5%
	Aliados	Buena + Muy buena	2	Pendiente
Accesibilidad Urbana	No aliados	Pésimo + regular	384	100%
	Aliados	Buena + Muy buena	0	Pendiente

Fuente: Elaboración propia

La brecha de atención de accesibilidad urbana en la avenida Balta del cercado de Chiclayo es del 100 %, reflejándose en el mismo porcentaje en el componente normativo, lo que quiere decir, que la nula accesibilidad urbana se debe a la falta y descuido del componente normativo; el aspecto urbano y aspecto socio cultural plantea una brecha del 95% respectivamente, siendo de impacto a la investigación.

4.3. Resultados descriptivos de la Accesibilidad urbana en la avenida Balta.

Tabla 5:

Resultados Descriptivos de la Accesibilidad urbana y sus Dimensiones

	Estadísticos			
	Puntajes de Accesibilidad urbana	Puntajes de Aspecto Urbano	Puntajes de Componente Normativo	Puntajes de Aspecto Socio Cultural
Media	33.4323	12.2292	14.5625	6.6406
Mediana	34.0000	13.0000	15.0000	7.0000
Desv. Desviación	7.93483	3.33657	3.84236	1.99111

Fuente: Base de datos SPSS v.25

En la tabla 7 se da cuenta que la accesibilidad urbana y sus componentes, encontramos que lo normativo tiene un promedio de 14.56 ± 3.84 , lo que indica según baremo que se encuentra en un nivel pésimo, de igual modo el aspecto urbano tiene un promedio de $12,23 \pm 3,33$ puntos, lo que indica según baremo que se encuentra en un nivel pésimo, así mismo el componente socio cultural con un promedio de $6,64 \pm 1.99$ considerada también según baremo como pésimo, como resultado general tenemos la variable de accesibilidad urbana como un factor a mejorar en todas sus condiciones.

4.4. Contrastación de hipótesis.

Tabla 6:

Resultados de las pruebas de contrastación de hipótesis de la correlación de la Accesibilidad Urbana

Componentes de la accesibilidad urbana	Coeficiente de Guttman	Coeficiente de Spearman Brown	Prueba ANOVA	
			F	Sig. (p)
Aspecto Urbano	0.648	0.674	22.640	0.000
Componente Normativo	0.739	0.751	4.004	0.000
Aspecto Socio Cultural	0.484	0.488	28.626	0.000
Accesibilidad Urbana	0.807	0.807	17.188	0.000

Fuente: Base de datos SPSS v.25

Existe alta evidencia científica al 95% con un valor ($p < 0,05$), para afirmar que existe una muy alta correlación de la accesibilidad urbana de con el componente normativo con un coeficiente de Spearman-Brown (0,739), una alta

correlación con el aspecto urbano (0.648) y una moderada correlación con el aspecto socio-cultural (0.484).

4.5. Resultados descriptivos arquitectónicos sobre accesibilidad urbana en la avenida Balta.

Considerando los resultados del análisis de la ficha de observación sobre la accesibilidad urbana en la avenida Balta del mercado de Chiclayo las cuales fueron trabajados en tres tramos, como se aprecia en la figura 10, tienen como resultados lo siguiente:

Considerando los resultados del análisis de la ficha de observación sobre la accesibilidad urbana en la avenida Balta del mercado de Chiclayo las cuales fueron trabajados en tres tramos, como se aprecia en la figura 10, tienen como resultados lo siguiente:

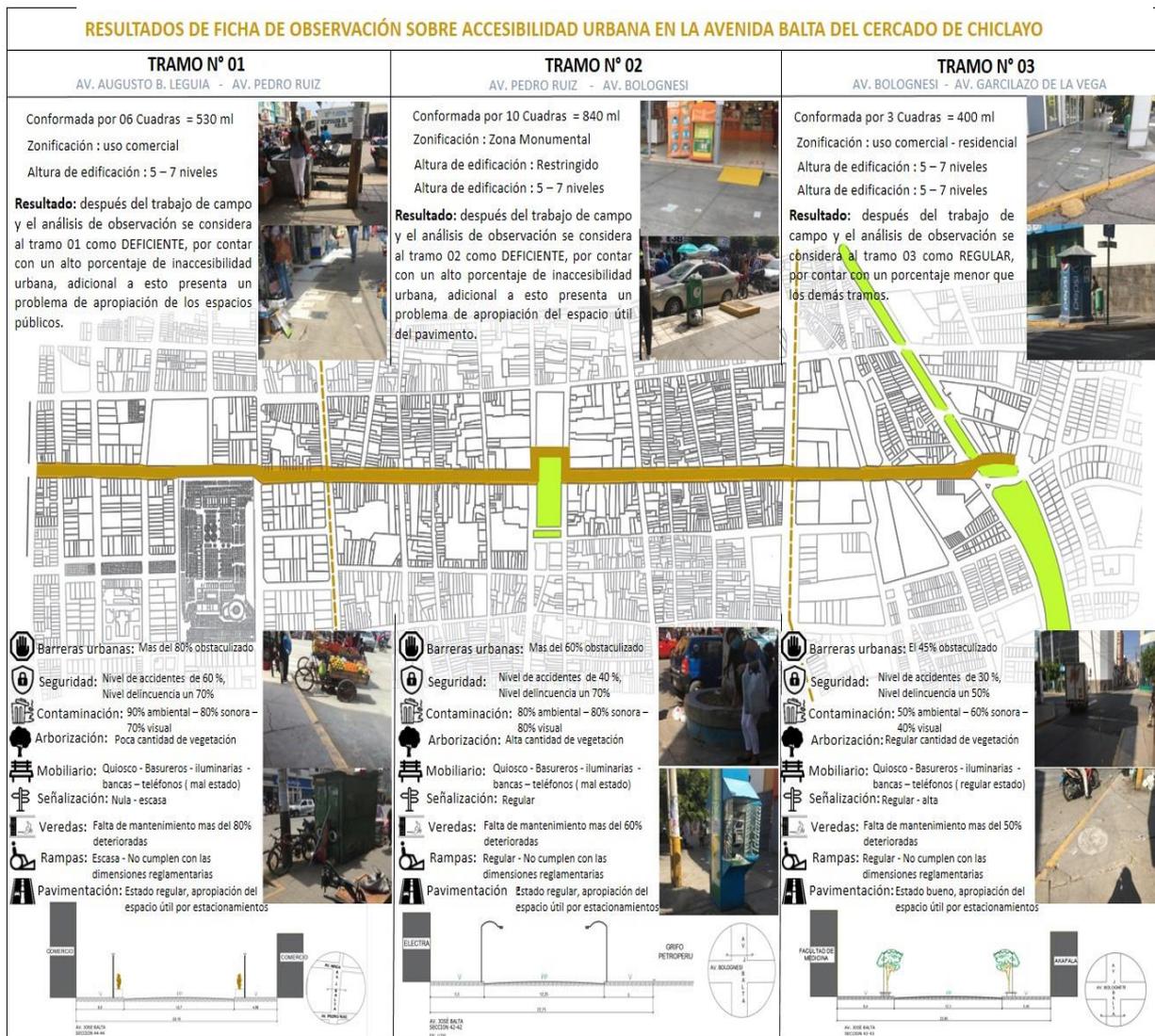
Tramo 01: desde la Av. Augusto B. Leguía hasta la Av. Pedro Ruiz conformando un total de 06 cuadras (530 ml), con una zonificación de uso comercial, teniendo como indicadores a las barreras urbanas como deficientes (80%); un nivel alto de contaminación del 90%, este tramo cuenta con mobiliario urbano tales como: quioscos, basureros, iluminarias, bancas, teléfonos todos ellos con un promedio del 80 % en mal estado; la apropiación y la falta de mantenimiento en pistas y veredas, como resultados se considerará al tramo 01 como DEFICIENTE, por contar con un alto porcentaje de inaccesibilidad urbana, adicional a esto presenta un problema de apropiación de los espacios públicos.

Tramo 02: desde la Av. Pedro Ruiz hasta la Av. Bolognesi conformando un total de 10 cuadras (840ml), con una zonificación de centro histórico, teniendo como indicadores a las barreras urbanas como deficiente (70%); un nivel alto de contaminación de 80%; este tramo cuenta con alta cantidad de arborización y mobiliario urbano en mal estado; la apropiación y la falta de mantenimiento en pistas y mal estado de veredas, como resultados se considerará al tramo 02 como DEFICIENTE, por contar con un alto porcentaje de inaccesibilidad urbana, adicional a esto presenta un problema de apropiación del espacio útil del pavimento.

Tramo 03: desde la Av. Bolognesi hasta la Av. Garcilazo de la Vega conformada por un total de 03 cuadras (400 ml), y una zonificación de uso residencial - comercial; teniendo como indicadores a las barreras urbanas con 45% y 50% en contaminación ambiental, cuenta también con arborización y mobiliario urbano en regular estado, las veredas y pistas con falta de mantenimiento, se considerar al tramo 03 como REGULAR, por contar con un porcentaje menor que los demás tramos.

Figura 10:

Resultados de Ficha de Observación Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo



Fuente: Elaboración propia

V. DISCUSIÓN

La accesibilidad urbana, analizada desde los aspectos que inciden de manera negativa en el uso, desenvolvimiento de las personas y su entorno, se sustenta en la deficiencia de las condiciones que presenta la ciudad y la vida cotidiana, el estudio tuvo como propósito evidenciar las circunstancias que impiden la accesibilidad en la avenida Balta del mercado de Chiclayo.

Las características y deficiencias relacionadas al aspecto urbano que impide la accesibilidad parecen bastante común, ligado estrictamente al espacio público urbano lineal y la capacidad que otorga para albergar, producir integración y desenvolvimiento de las personas, resulta poco motivador ahondar en hechos reales que determinan inaccesible la Avenida Balta del mercado de Chiclayo.

El estado actual del itinerario y rutas en el espacio afecta la circulación y los flujos peatonales siendo considerados como pésimos, esto debido a la falta de infraestructura adecuada continuidad y permeabilidad peatonal reflejada en la presencia de obstáculos que inciden en la seguridad del peatón, estudios similares realizados por Once (2011) determinan que “frecuentemente la presencia de obstáculos que obligan al peatón a cambiar sus recorridos, en numerosos casos ponen en juego su seguridad” (pág. 61)

Por otro lado, la arborización y la tipología de mobiliario urbano, según los resultados evidencian condiciones deficientes, generado a partir del mal estado y la desordenada distribución, dificultando la integración de rutas peatonales al espacio público, se asemeja lo dicho por Cabrera (2019) el espacio público no puede concebirse solo como un ambiente físico y monofuncional, sino más bien como un ente que, principalmente, sirve al ser humano y a sus necesidades.

Se puede inferir que los aspectos urbanos que impiden la accesibilidad urbana están directamente relacionados a la condición actual de la ciudad; se contraponen lo de Sala y Alonso (2006) es preciso que las ciudades se piensen, estructuren y gestionen como espacios para convivencia humana (...) la ciudad es la suma de todos los entornos o espacios públicos (...) y todos los productos o equipamientos a disposición del ciudadano.

Los componentes normativos que influyen a la accesibilidad urbana en la Avenida Balta del cercado de Chiclayo se presentan como respuesta tácita a la realidad del entorno edificado, perceptible con datos que manifiestan deficiencias que se han generado a partir de la adaptación y la inadecuada aplicación de normativas que buscan mitigar la falta de accesibilidad en entornos urbanos, en el ámbito de estudio se identificó desorden y soluciones que no trascienden al momento de disponer los elementos urbanos que conforman el espacios de circulación, asimismo la falta de mantenimiento de la infraestructura pública ha incrementado las deficiencias de accesibilidad.

Por otro lado, estos datos evidencian que los espacios de circulación se han convertido en rutas que limitan la accesibilidad al entorno urbano, considerando la diversidad de condiciones como punto de partida del diseño para todos, se contraponen lo dicho por el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento [MVCS],(2019) una ruta de circulación permite el desplazamiento de todas las personas, especialmente aquellas con discapacidad y/o movilidad reducida (...) se encuentra libre de obstáculos o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento; la accesibilidad se encuentra estrechamente vinculada a las personas y su entorno, cuyas características condicionan el acceso en igualdad de condiciones, discrepa Huerta (2019) no es necesario que toda la infraestructura de la ciudad sea accesible, considera que es algo imposible, pero sostiene que sí es importante que espacios públicos como las principales pistas y calles (...) principales equipamientos públicos (...) tengan una infraestructura accesible.

Se puede plantear que los aspectos normativos que impiden la accesibilidad urbana, en parte se han originado a raíz del crecimiento de la ciudad con escasa planificación, al débil acondicionamiento del territorio, y a la falta de interés por parte de los gobiernos locales, en las tareas de mantenimiento y gestión de los espacios públicos, Plan Nacional de Accesibilidad [PNA], (2018)

Los aspectos socio culturales que intervienen en la accesibilidad, están condicionados por la funcionalidad de la infraestructura urbana de uso público, su estado actual influye negativamente en fomentar la participación activa y segura de los ciudadanos en la sociedad, según datos recopilados el aspecto socio cultural se encuentra ampliamente degradado y al mismo tiempo es imperceptible, en el

contexto de estudios en la Avenida Balta del mercado de Chiclayo, es común encontrar que es práctico que los peatones que padecen alguna limitación circulan por la calzada poniendo en riesgo su integridad, por otro lado, se ha extinguido el principio de convivencia y ha primado la apropiación del espacio público.

Asimismo, existe deficiencia en los elementos de urbanización integrados en el espacio público, convertidos en obstáculos que representan dificultad e imposibilitan la accesibilidad urbana, se asemeja lo dicho por López y Borau (2012) es concurrente la presencia de trabas que distorsionan los trayectos en entornos (...) el transeúnte es afectado al poner el riesgo su integridad (...) situación que se empeoran si el transeúnte presenta alguna discapacidad; de manera similar, estudios complementarios en los que se identifica que el entorno urbano es la barrera que presenta mayor incidencia sobre las dificultades de las personas con discapacidad y la desintegración y resquebrajamiento de la vida social, Plan Nacional de Accesibilidad [PNA], (2018)

Se puede inferir que los aspectos socio culturales que impiden la accesibilidad urbana están directamente relacionados a la condición actual de los entornos urbanos; reflejado en indicadores de inseguridad y deficiencia que imposibilita la inclusión de las personas en diversas condiciones, de manera similar Dávalos y Arnaiz (2019) la inadecuada accesibilidad en la ciudad (...) ocasiona con ello no solo malestar particular sino fragmentación social, desigualdad, exclusión, dañando seriamente su calidad de vida.

VI. CONCLUSIONES

1. Los aspectos urbanos que impiden la accesibilidad urbana en la avenida Balta del mercado de Chiclayo, se caracterizaron por la influencia significativa que poseen las particularidades físicas del entorno construido, y la incidencia que repercute negativamente en la relación persona entorno; asimismo se identificó la situación actual del espacio público lineal que a consecuencia de su capacidad y condición inadecuada, limitan la continuidad del itinerario y por ende los flujos peatonales.
2. Los componentes normativos que contribuyen a la accesibilidad urbana en la Avenida Balta del mercado de Chiclayo determinaron que las deficiencias que impiden la accesibilidad en entornos urbanos se han originado partir del crecimiento de la ciudad con escasa planificación, al débil acondicionamiento del territorio y al propio modelo de ciudad, estructura y funcionalidad, asimismo el estudio evidencio que la incorporación de elementos que integran en espacio público como rampas, veredas, señalización resultan incoherentes según los estándares y normativas establecidas, resultando en aspectos que rompen la cadena de accesibilidad.
3. Los aspectos socio culturales que interviene a la accesibilidad urbana en la Avenida Balta del mercado de Chiclayo, la investigación determinó que el aspecto socio cultural resulta intangible en consecuencia, las deficiencias que representa en el indicador de seguridad e integración de personas con discapacidad dependen de los aspectos urbano y normativo, en el ámbito de estudio el aporte evidencia que no todo está diseñado para todos, y que la falta de condiciones de accesibilidad repercute negativamente al no permite la integración de personas en el contexto urbano, asimismo la falta de accesibilidad urbana genera desintegración y exclusión socio cultural.

VII. RECOMENDACIONES

Al Gobierno Local Provincial, responsable de administrar el mantenimiento y gestión de los espacios públicos, implementar las estrategias de itinerarios peatonales para mejorar la accesibilidad urbana, asimismo integrar la accesibilidad urbana como condición relevante de toda la gestión.

Finalmente se recomienda considerar la accesibilidad urbana como una temática importante para futuros investigadores y estudios posteriores, ya que es un término relativamente nuevo aplicado a la arquitectura, de esta manera se incrementará el sentido de colaboración.

Figura 12: Propuesta de Accesibilidad Urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo



ESCUELA DE POSTGRADO - MAestrÍA EN ARQUITECTURA

ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCA DO DE CHICLAYO

MAESTRANTE: BACH. ARQ. EMERSON ARISTOTELES RIVADENEYRA ESCRIBANO

PROPUESTA SOBRE ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCA DO DE CHICLAYO

Seguridad:

La propuesta del IPA a lo largo de las áreas de uso peatonal, permitirá ofrecer una condición óptima para la movilidad peatonal de las personas con limitaciones funcionales y el resto de peatones, por su integridad, continuidad y seguridad.



Contaminación:

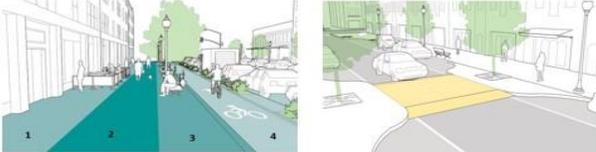


Barreras urbanas:

Implementar estrategias de accesibilidad urbana mediante la ubicación de los elementos de información y comunicación accesibles para las personas con algún tipo de discapacidad y generar la posibilidad de acceder a ellos y lograr la igualdad de oportunidades y la plena participación ciudadana.

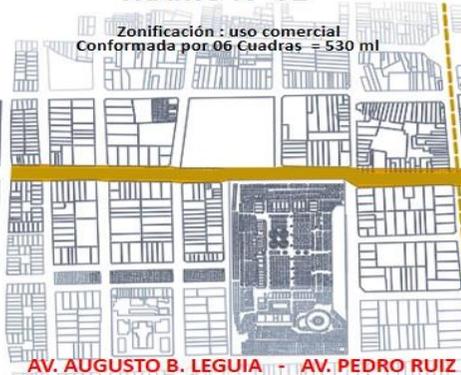


Flujos peatonales:



TRAMO N° 01

Zonificación : uso comercial
Conformada por 06 Cuadras = 530 ml



AV. AUGUSTO B. LEGUIA - AV. PEDRO RUIZ

TRAMO N° 02

Zonificación : Zona Monumental
Conformada por 10 Cuadras = 840 ml



Altura de edificación : 5 – 7 niveles

AV. PEDRO RUIZ - AV. BOLOGNESI

TRAMO N° 03

Zonificación : uso comercial - residencial
Conformada por 3 Cuadras = 400 ml

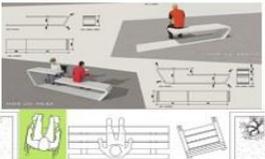


AV. BOLOGNESI - AV. GARCILAZO DE LA VEGA

Arborización:



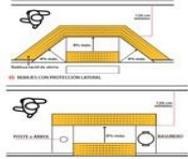
Mobiliario:



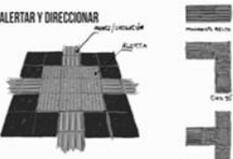
Señalización:



Rampas:



Veredas:



Pavimentación:



Proponer la ubicación del mobiliario urbano, vegetación y señalización de advertencia en lugares que no obstaculen el paso peatonal, también el nivel de iluminación en estos itinerarios será adecuado, siempre compatibles con el ahorro energético.

Mejorar la posición dentro del espacio peatonal, el ancho y el alto del paso así mismo el tipo de diseño del suelo y pavimentos, tipo de pendientes longitudinales y transversales, las que permitan salvar desniveles

Fuente: Elaboración propia

REFERENCIAS

- Accesibilidad, P. N.A (2018). Plan Nacional de Accesibilidad . Perú: Grupo de trabajo Multisectorial .
- Alonso. (2016). La accesibilidad en evolución: La adaptación persona -entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa. Europa: Departamento de Dret Public i Ciències Historicojuridiques.
- ARQ, B. &. (2010). Manual de. Chile: Corporación Ciudad Accesible.
- ARQ, B. &. (2010). Universal design handbook . Chile: Corporación Ciudad Accesible.
- blogs.unc.edu.ar. (1989, Julio 25). Accesibilidad en la web. Retrieved from PRINCIPIOS DE DISEÑO UNIVERSAL:
<https://blogs.unc.edu.ar/accesibilidad/accesibilidad/principios-de-diseno-universal/>
- Brau, L. (2018). La ciudad del coche. Barcelona: REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA.
- Brezmes, J. L. (2018). Entorno Accesible y sustentable. Ciudad de Mexico.
- Buchanan, C. (1963). Traffic in Towns. Reino Unido.
- Burne, A. Y. (2019). LA CONFIGURACIÓN DEL ENTORNO Y SU APROXIMACIÓN A LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN. Guadalajara: RA XIMHAI ISSN 1665-0441.
- Campillo, R. G. (2015). Entornos_urbanos_seguros_accesibles. España: La Ciudad Accesible.
- Chaname, R. (2019). Movilidad sostenible como regenerador del espacio publico. Perú: Repositorio ucv.
- Defensoria del pueblo. (2014). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos criticos de accidentes de transito en la ciudad de Chiclayo. Perú: Defensoria del pueblo.
- Echavarria, J. P. (2000). Mobility and sustainalde approach. Madrid: COPYRIGHT .

- Echavarría, J. P. (2013). La ciudad paseable. Madrid:
<https://urbanitasite.files.wordpress.com/2020/01/pozueta-lamiquiz-y-porto-la-ciudad-paseable.pdf>.
- Erro, J. M. (2016). LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y SU GESTIÓN COMO ELEMENTOS IMPRESCINDIBLES PARA EL EJERCICIO DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES. Madrid: Convenciones ONU .
- Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad. (2011). Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Palermo: Artes Gráficas Palermo .
- García, M. C. (2018). El rol “accesible” del espacio público. España: REVISTARQUIS.
- García, O. I. (2019). Bitacora Urbano Territorial. Bdigital.
- García, u. T. (2017). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. España: EURE (Santiago).
- Gehl, J. (2006). The Humanización of urban spaces. Barcelona: Reverté, S.A.
- Gehl, J. (2010). City for the people. Buenos Aires: Ediciones infinito.
- Grupo de trabajo multisectorial - PNA. (2018). Plan Nacional de Accesibilidad. Perú: Grupo de trabajo multisectorial - PNA.
- Guía de Accesibilidad Urbana. (2015). Prozar.
- Harboe, G. V. (2019). VIDA URBANA Y CIUDADES PARA LA GENTE. Universidad Politecnica de Valencia: Valencia.
- Huerta, J. (2019, Enero 19). VeMás-Pensamos Ciudad. Retrieved from <https://www.ve-mas.com/noticias/ciudades-accesibles-que-son/>
- Iris, H. C. (2015). CRITERIOS PARA EL ESTUDIO Y DISEÑO UNIVERSAL DEL ESPACIO PÚBLICO: EL CASO DE LAS CALLES EN LIMA. Perú: Repositorio UNIVERSIDAD CATOLICA del Perú.
- Jacobs, J. (1961). La vida urbana y las ciudades para la gente. Vlencia : Escuela superior de Arquitectura- master APUD.

- Johana Linares, A. H. (2018). Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica. Europa.
- Jordan, P. L. (2012). Diseño Urbanístico para todas las personas. Artes grafica palermo ICVN 978-84-88934-47-5.
- Jose, M. P. (2017). Metodología de intervención en materia de accesibilidad en el medio urbano. Valencia - España: Universidad polictenica de valencia - UNIVERSITAT.
- Linares Garcia, J. Q. (2018). Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica. Europa.
- López, E. S. (2006). La ACCESIBILIDAD UNIVERSAL en los MUNICIPIOS: guía para una política integral de promoción y gestión. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asunto Sociales.
- Maldonado, J. A. (2013). El modelo social de la discapacidad: una cuestión de derechos humanos. SCIELO.
- Ministerio de Vivienda, C. y. (2 de marzo de 2019). Resolución Ministerial N° 072-2019-VIVIENDA. Perú: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Peralta, J. H. (2006). DISCAPACIDAD Y ACCESIBILIDAD - La dimension desconocida. Perú: Editorial del Congreso del Perú.
- Raul, S. T. (2018). *Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte publico, Puente Piedras, 2018*. Lima: Escuela de pos grado Universidad Cesar Vallejo.
- Sgroi, A. (2011). *Morfología urana-Forma Urbana-Paisaje Urbano*. La Plata, Argentina.
- Vega, F. I. (2019). *Movilidad urbana, espacio publico y ciudadanos sin autonomia*. Lima: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Yeannes, M. (2010). *La revalorización del espacio público a partir de las condiciones de accesibilidad peatonal*. Mar del Plata: Facultad de Arquitectura y Urbanismo | Universidad Nacional de La Plata.

ANEXOS

ANEXO 1: Operacionalización de la Variable Accesibilidad Urbana.

ESTRATEGIA DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCADO DE CHICLAYO.						
VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM	ESCALA	INSTRUMENTO
ACCESIBILIDAD URBANA	La accesibilidad urbana está referida a las condiciones de acceso que presenta la infraestructura urbana para facilitar la movilidad y el desplazamiento autónomo, de las personas sin o con alguna discapacidad por las calles y espacios públicos, propiciando su integración y la equiparación de oportunidades para el desarrollo de sus actividades cotidianas, en condición de igualdad y seguridad, Guía de Accesibilidad [GA] , (2015)	Aspecto urbano	Barreras urbanas	P 05	NOMINAL	- FICHA DE OBSERVACIÓN - ENCUESTA
			Espacio público urbano	P 06		
			Flujos peatonales	P 07 - P08		
			Tipología de mobiliario	P 09 – P 10		
			Arborización	P 11		
		Componente normativo	Calzadas	P 12		
			Espacio de circulación	P 13 - P 14 - P 15		
			Espacio de parqueo	P 16		
			Señalización	P 17		
			Diseño de rampas y pendientes	P 18 - P 19 - P 20		
		Aspecto Socio cultural	Actividades de preferencia	P 01		
			Funcionalidad	P 02		
			Seguridad	P 03		
			Inclusión de personas con discapacidad	P 04		

ANEXO 2: Instrumento de recolección de datos (Encuesta).



UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
 ESCUELA DE POST GRADO – MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

CUESTIONARIO SOBRE ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA

ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCADO DE CHICLAYO.

INVESTIGADORA: Arq. Sánchez Santa Cruz Martha Elizabeth.

Indicación: A continuación le presentamos 20 proposiciones, le solicitamos que frente a ellas exprese su opinión personal, considerando que no existen respuestas correctas ni incorrectas, **marcando con un aspa** en la respuesta, aquella que mejor exprese su punto de vista de acuerdo al siguiente código.

NOTA: Se tomó en cuenta la escala de Likert que permite medir la importancia de las preguntas.

1. Extremadamente importante	2. Muy importante	3. Moderadamente importante	4. Ligeramente importante	5. Nada importante
------------------------------	-------------------	-----------------------------	---------------------------	--------------------

N°	ÍTEM	PUNTUACIÓN				
		1	2	3	4	5
1	¿Son importantes las diversas actividades realizadas en los espacios urbanos que permiten mejorar la integración, convivencia y participación social de las personas?					
2	¿Es importante para usted que el entorno urbano tengan las condiciones adecuadas para ser utilizadas por las personas sin restricción alguna?					
3	¿Considera usted que es importante la seguridad del peatón al momento de desplazarse por la vía pública?					
4	¿Considera usted importante la integración de personas con alguna discapacidad al entorno urbano?					
5	¿Considera usted importante la eliminación de barreras urbanas temporales en la vía pública (comercio ambulatorio, quiosco, publicidad, etcétera)?					
6	¿Cree usted que es importante la conexión de espacios públicos mediante una ruta accesible?					
7	¿Es importante para usted que el recorrido sea continuo y libre de obstáculos?					
8	¿Cree que es importante una iluminación adecuada y suficiente para facilitar la circulación segura del espacio urbano?					
9	¿Es importante para usted que el mobiliario urbano no obstaculice el libre tránsito?					
10	¿Cree que la implementación de mobiliario accesible sea importante para que todas las personas tengamos acceso a ellos?					
11	¿Es importante la arborización para mejorar el paisaje urbano?					
12	¿Es importante que los cruces peatonales estén señalizados adecuadamente a la hora de cruzar? (La señalización sobre el piso consiste en bandas paralelas a la acera, pintadas sobre la calzada, de 0,50m de ancho y separadas entre sí una distancia de 0,50m).					

13	¿Qué nivel de importancia tiene para usted el estado de las veredas para el tránsito libre, continuo y seguro de los peatones?						
14	¿Considera usted importante que la dimensión de la vereda sea el adecuado para facilitar la circulación de las personas?						
15	¿Es importante la utilización de cambios de materiales, de texturas y de color contrastante con el pavimento para indicar la presencia de obstáculos o cambio de nivel?						
16	¿Considera importante generar zonas de parqueo para no estacionarse en lugares restringidos?						
17	¿Es importante para usted la implementación de señalización clara y visible para mejorar la accesibilidad urbana?						
18	¿Es importante que las edificaciones y lugares públicos consideren la implementación de rampas en sus accesos?						
19	¿Cree usted que el diseño y estado actual de rampas y pendientes, es importante para la accesibilidad de personas con discapacidad?						
20	¿Es importante que las rampas móviles cumplen con los requisitos de seguridad, estabilidad y peso?						

INVESTIGADOR: ARQ. SÁNCHEZ SANTA CRUZ MARTHA.

ANEXO 2 : Instrumento de recolección de datos (Ficha de observación).

 ESCUELA DE POSTGRADO - MAESTRÍA EN ARQUITECTURA ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCADO DE CHICLAYO MAESTRANTE: BACH. ARQ. EMERSON ARISTOTELES RIVADENEYRA ESCRIBANO		FICHA DE OBSERVACIÓN		TRAMO N° 01 AV. AUGUSTO B. LEGUIA - AV. PEDRO RUIZ	
Datos Generales del tramo :		 Seguridad:		 Barreras urbanas:	
		 Contaminación:		 Flujos peatonales	
IMAGEN DEL TRAMO N° 01				FOTOGRAFIA N° 01	
				FOTOGRAFIA N° 02	
				FOTOGRAFIA N° 03	
				FOTOGRAFIA N° 04	
 Arborización:		 Señalización:		 Rampas:	
 Mobiliario:		 Veredas:		 Pavimentación:	

ANEXO 3: Validez y Confiabilidad del instrumento de recolección de datos.

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
JUICIO DE EXPERTO
ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCADO DE CHICLAYO

Responsable: bach. Arq. Martha Sánchez Santa Cruz
Instrucción
Luego de analizar y cotejar el instrumento de investigación " Cuestionario sobre accesibilidad urbana en la avenida Balta" con la matriz de consistencia de la presente, le solicitamos que en base a su criterio y experiencia profesional, valide dicho instrumento para su aplicación.

NOTA Para cada criterio considere la escala de 1 a 5 donde:

1.-Muy poco	2.-Poco	3.-Regular	4.-Aceptable	5.-Muy Aceptable
-------------	---------	------------	--------------	------------------

Criterio de Validez	Puntuación					Argumento	Observaciones y/o sugerencias
	1	2	3	4	5		
Validez de contenido					X	Identifica en su cuadro de operacionalización la relación de cada indicador con los ítems del cuestionario planteado	
Validez de criterio Metodológico				X		Identifica en su cuadro de operacionalización la relación de cada indicador con los ítems del cuestionario planteado	Podría especificarse aún más puntual los indicadores cuantificables, sin embargo las preguntas del cuestionario están acorde a lo establecido en su investigación.
Validez de intención y objetividad de medición y observación					X	Identifica en su cuadro de operacionalización la relación de cada indicador con los ítems del cuestionario planteado	
Presentación y formalidad del instrumento					X	Identifica en su cuadro de operacionalización la relación de cada indicador con los ítems del cuestionario planteado	
Total Parcial					X		
TOTAL					19		

Puntuación:

De 4 a 11: No válida, reformular
 De 12 a 14: No válido, modificar
 De 15 a 17: Valido, mejorar
 De 18 a 20: Valido, aplicar

X

Apellidos y Nombres	Rivadenebra Huaroto Karina Ivette	 <small>M. ARQ. KARINA IVETTE RIVADENEBRA HUAROTO</small>
Grado Académico	Maestra	
Mención	En Arquitectura	
		Firma

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

JUICIO DE EXPERTO

ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCADO DE CHICLAYO

Responsable: Bach. Arq. Martha Sánchez Santa Cruz

Instrucción

Luego de analizar y cotejar el instrumento de investigación " Cuestionario sobre accesibilidad urbana en la avenida Balta" con la matriz de consistencia de la presente, le solicitamos que en base a su criterio y experiencia profesional, valide dicho instrumento para su aplicación.

NOTA Para cada criterio considere la escala de 1 a 5 donde:

1.-Muy poco 2.-Poco 3.-Regular 4.-Aceptable 5.-Muy Aceptable

Criterio de Validez	Puntuación					Argumento	Observaciones y/o sugerencias
	1	2	3	4	5		
Validez de contenido				X			
Validez de criterio Metodológico					X		
Validez de intención y objetividad de medición y observación				X			
Presentación y formalidad del instrumento					X		

Total Parcial				8	10
TOTAL					18

Puntuación:

De 4 a 11: No válida, reformular

De 12 a 14: No válido, modificar

De 15 a 17: Valido, mejorar

De 18 a 20: Valido, aplicar

Apellidos y Nombres	RENTERIA PEÑA ALEXANDER	
Grado Académico	MAESTRO	
Mención	GERENCIA DE OBRAS Y CONSTRUCCIÓN	

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

JUICIO DE EXPERTO

ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCADO DE CHICLAYO

Responsable: bach. Arq. Martha Sánchez Santa Cruz

Instrucción

Luego de analizar y cotejar el instrumento de investigación " Cuestionario sobre accesibilidad urbana en la avenida Balta" con la matriz de consistencia de la presente, le solicitamos que en base a su criterio y experiencia profesional, valide dicho instrumento para su aplicación.

NOTA Para cada criterio considere la escala de 1 a 5 donde:

1.-Muy poco 2.-Poco 3.-Regular 4.-Aceptable 5.-Muy Aceptable

Criterio de Validez	Puntuación					Argumento	Observaciones y/o sugerencias
	1	2	3	4	5		
Validez de contenido				X			Pensar orden de preguntas Modificar dimensión por medida en pregunta 14.
Validez de criterio Metodológico					X		
Validez de intención y objetividad de medición y observación					X		
Presentación y formalidad del instrumento					X		

Total Parcial				1	3
TOTAL				19	

Puntuación:

De 4 a 11: No válida, reformular

De 12 a 14: No válido, modificar

De 15 a 17: Valido, mejorar

De 18 a 20: Valido, aplicar

Apellidos y Nombres	Pastor Usquiano Jorge Enrique	
Grado Académico	MAGISTER	
Mención	TEORIAS PRACTICAS EDUCATIVAS - UPEP	

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

JUICIO DE EXPERTO

ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL CERCADO DE CHICLAYO

Responsable: bach. Arq. Martha Sánchez Santa Cruz

Instrucción

Luego de analizar y cotejar el instrumento de investigación " Cuestionario sobre accesibilidad urbana en la avenida Balta" con la matriz de consistencia de la presente, le solicitamos que en base a su criterio y experiencia profesional, valide dicho instrumento para su aplicación.

NOTA Para cada criterio considere la escala de 1 a 5 donde:

1.-Muy poco 2.-Poco 3.-Regular 4.-Aceptable 5.-Muy Aceptable

Criterio de Validez	Puntuación					Argumento	Observaciones y/o sugerencias
	1	2	3	4	5		
Validez de contenido					5		
Validez de criterio Metodológico				4			
Validez de intención y objetividad de medición y observación					5		
Presentación y formalidad del instrumento					5		

Total Parcial				4	15
TOTAL	19				

Puntuación:

De 4 a 11: No válida, reformular

De 12 a 14: No válido, modificar

De 15 a 17: Valido, mejorar

De 18 a 20: Valido, aplicar

Apellidos y Nombres	Neciosup Montenegro Judith Amparo	 <p align="center">Firma</p>
Grado Académico	Arquitecta	
Mención	Maestra en arquitectura	

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
JUICIO DE EXPERTO
ESTRATEGIAS DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA ACCESIBILIDAD URBANA EN LA AVENIDA BALTA DEL MERCADO DE CHICLAYO

Responsable: bach. Arq. Martha Sánchez Santa Cruz
Instrucción
Luego de analizar y cotejar el instrumento de investigación " Cuestionario sobre accesibilidad urbana en la avenida Balta" con la matriz de consistencia de la presente, le solicitamos que en base a su criterio y experiencia profesional, valide dicho instrumento para su aplicación.
NOTA Para cada criterio considere la escala de 1 a 5 donde:

1.-Muy poco	2.-Poco	3.-Regular	4.-Aceptable	5.-Muy Aceptable
--------------------	----------------	-------------------	---------------------	-------------------------

Criterio de Validez	Puntuación					Argumento	Observaciones y/o sugerencias
	1	2	3	4	5		
Validez de contenido				X		Aceptable en su estructura.	Ninguna.
Validez de criterio Metodológico				X		Aceptable en su criterio.	Ninguna.
Validez de intención y objetividad de medición y observación			X			Quizá no sea posible obtener la medición por no existir los itinerarios peatonales (IP) en el sector.	El proponer y ejecutar los IP en el sector tomará su tiempo. ¿Esperará que se implemente el lugar con IP para luego medir?
Presentación y formalidad del instrumento				X		Aceptable.	Ninguna.

Total Parcial									1
TOTAL									2
									3
									15

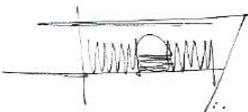
Puntuación:

De 4 a 11: No válida, reformular

De 12 a 14: No válido, modificar

De 15 a 17: Valido, mejorar

De 18 a 20: Valido, aplicar

Apellidos y Nombres	MOYA AVALOS WILLMAN LUIGUI	 Firma
Grado Académico	MAGISTER	
Mención	MAESTRO EN ARQUITECTURA	

Coeficiente de confiabilidad mediante Alfa de Cronbach.

		REACTIVO																				X _i	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
SUJETO	ARQ. KARINA RIVADENEYRA	5	4	3	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	3	4	4	5	5	3	89	
	ARQ. JORGE PASTOR	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	98	
	ARQ. LUGUI MOYA	5	4	5	5	3	4	4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5	3	5	89	
	ARQ. ALEXANDER RENTERIA	3	4	5	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	3	3	4	5	5	5	83	
	ARQ. JUDITH NECIOSUP	4	4	4	5	3	4	5	5	5	4	5	5	4	4	3	3	5	4	3	3	82	
Total		22	21	22	24	20	21	22	24	24	23	24	24	23	21	18	19	23	24	21	21		
S ²		0.80	0.20	0.80	0.20	1.00	0.20	0.30	0.20	0.20	0.30	0.20	0.20	0.30	0.20	0.80	0.70	0.30	0.20	1.20	1.20		
Sumatoria de varianzas de los reactivos							$\sum S_i^2$															9.50	
Varianza del instrumento							S_i^2																41.00
Coeficiente de confiabilidad Alfa de Cronbach																					0.92195		

Pruebas de normalidad mediante Kolmogorov – Smirnov.

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Puntajes de Accesibilidad urbana	.078	384	.000	.971	384	.000
Puntajes de Aspecto Urbano Normativo	.107	384	.000	.962	384	.000
Puntajes de Componente Cultural	.104	384	.000	.948	384	.000
Puntajes de Aspecto Socio Cultural	.121	384	.000	.933	384	.000

a. Corrección de significación de Lilliefors

ANEXO 4: Autorización de desarrollo de investigación.



GERENCIA DE DESARROLLO URBANO
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO

"AÑO DE LA UNIVERSALIZACIÓN DE LA SALUD"

Chiclayo, agosto 03 de 2020

CARTA N° 114 -2020-MPCH/GDU

Señor (a)

Dra. MERCEDES A. COLLAZOS ALARCON

JEFE ESCUELA DE POSGRADO

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO

Ciudad

ASUNTO: AUTORIZACIÓN PARA TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

REF. : REG.DOC. 742092 REG.EXP. 375906

De mi consideración:

Tengo a bien dirigirme a usted para hacerle llegar mi saludo cordial a nombre de la Gerencia de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial de Chiclayo y en atención al documento de la referencia, manifestarle que se otorga la autorización para realizar trabajos de investigación al estudiante de Maestría en Arquitectura **SANCHEZ SANTA CRUZ MARTHA ELIZABETH** en esta institución.

Sin otro particular, me despido de usted,

Atentamente,

Cc.

Archivo

MHMW/mg.

REG.DOC. 742351

REG.EXP. 375906

GERENCIA DE DESARROLLO URBANO
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO
AV. MANUEL P. A. REYES 1000
CHICLAYO
GERENTE

ANEXO 11: Cuadro resumen de teorías.

Cuadro de resumen de teorías

DIMENSIÓN	CATEGORÍA	TÍTULO		CONCEPTO
SOCIAL	TEORÍA	Humanización del espacio urbano		"Primero es la vida social, después, el espacio público y finalmente el edificio"
URBANA	ENFOQUE 1	Configuración urbana	T. Ciudad para la gente	Diseñar ciudades para el hombre
			T. Calle para todos	Ciudad que se centra en las personas
			T. Movilidad y planeamiento sostenible	Urbanismo adaptado al peatón
	ENFOQUE 2	Diseño para el peatón	T. Trafico en las ciudades	"Calles habitables"
			T. Ciudad peatonales alemanas	Elementos peatonales calificados como esenciales para la circulación peatonal
			T. Ciudad paseable	Itinerarios peatonales
NORMATIVO	TEORÍA	Principio universal		Siete principios básicos, para el diseño del entorno y sus elementos de forma inclusiva

Fuente: Elaboración propia.