



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

**Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal para Influir en la
Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de
Chiclayo**

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

AUTOR:

Escalante Vélez, Robert Yamir (ORCID: 0000-0001-6666-4094)

ASESOR:

Dr. Tarma Carlos, Luis Enrique (ORCID: 0000-0003-1486-4726)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

TRUJILLO – PERÚ

2022

Dedicatoria

Dedico este trabajo de investigación a mi familia, que gracias al apoyo constante que me brindan, me permiten continuar logrando mis metas y anhelos, habiendo forjado en mí las bases de responsabilidad y deseos de superación.

Agradecimiento

Agradezco profundamente a nuestro señor Dios por bendecirme y permitir mantenerme en buena salud frente a la situación que todos atravesamos, teniendo la oportunidad de realizar la maestría; a mi pareja Dianita por su constancia y apoyo sincero; a los docentes de quienes obtuve el aprendizaje necesario, y a mis amigos de maestría con quienes hemos formado lazos cordiales.

Índice de Contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de Contenidos.....	iv
Índice de Tablas	v
Índice de figuras	vi
Resumen.....	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA.....	14
3.1. Tipo y Diseño de Investigación	14
3.2. Variables, Operacionalización.....	14
3.3. Población, muestra y muestreo.....	15
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	16
3.5. Procedimientos	18
3.6. Métodos de análisis de datos.....	19
3.7. Aspectos éticos	19
IV. RESULTADOS	20
V. DISCUSION	37
VI. CONCLUSIONES.....	42
VII. RECOMENDACIONES	44
REFERENCIAS.....	45
ANEXOS	51

Índice de Tablas

Tabla 1 Técnicas e instrumentos	17
Tabla 2 Deterioro en Infraestructura	20
Tabla 3 Deterioro en Mobiliarios y Elementos Urbanos	21
Tabla 4 Deterioros de Espacios Arbóreos	22
Tabla 5 Dimensión Físico–Espacial: Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal	23
Tabla 6 Dimensión Físico–Social: Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.....	25
Tabla 7 Uso Urbano.....	27
Tabla 8 Actividades Compatibles.....	28
Tabla 9 Materialidad	29
Tabla 10 Flujos Peatonales.....	30
Tabla 11 Componentes Simbólicos	31
Tabla 12 Caracterización del Lugar	32
Tabla 13 Tipología Arquitectónica.....	33
Tabla 14 Criterios de Planificación.....	34
Tabla 15 <i>Resumen de casos procesados - Datos obtenidos del SPSS 25.....</i>	35
Tabla 16 Prueba de normalidad - Corrección de significación de Lilliefors.....	35
Tabla 17 Correlación de dimensiones - La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).....	36

Índice de figuras

Figura 1	Deterioro en Infraestructuras.....	20
Figura 2	Deterioro de Elementos Urbanos	21
Figura 3	Deterioro de Espacios Arbóreos.....	22
Figura 6	Centro Histórico.....	27
Figura 7	Compatibilidad de usos	28
Figura 8	Materialidad.....	29
Figura 9	Flujos Peatonales.....	30
Figura 10	Elementos Representativos.....	31
Figura 11	Caracterización del Lugar.....	32
Figura 12	Tipología del Lugar.....	33
Figura 13	Criterios de diseño.....	34

Resumen

El objetivo de esta investigación es Determinar los Factores de Diseño de la Transitabilidad Peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo. Basándose en que este espacio de la ciudad ha perdido su identidad y la imagen urbana que lo compone. El enfoque de esta investigación es cuantitativa, de tipo Aplicada y con diseño metodológico correlacional – causal, en las que se analiza y describe la realidad de la relación entre sus variables generadas en base a causas y efectos contextuales. La conformación de la población estuvo dirigida a los usuarios representativos del centro histórico de Chiclayo con un total de 76050 hab. y una muestra de 73 hab., a los que se aplicaron los instrumentos de medición. El procesamiento de los resultados se realizó por medio del estadístico del Rho de Spearman para la relación de las variables. Determinando que la prueba de significancia bilateral es 0.00, siendo menor al margen de error permitido de 5%. Cuya fuerza de relación es moderada fuerte positiva de 0.778. Concluyendo que los factores de diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

Palabras clave: Factores de Diseño, Transitabilidad Peatonal, Imagen Urbana, Centro Histórico, Identidad.

Abstract

The objective of this research is to determine the factors in the design of pedestrian traffic that affect the recovery of the urban image of the historic center of Chiclayo. Starting from the fact that this space of the city has lost its identity and the urban image that composes it. The focus of this quantitative research, of the Applied type and with a correlational-causal methodological design, in which it analyzes and describes the reality of the relationship between its variables generated from contextual causes and effects. The conformation of the population aimed at representative users of the historic center of Chiclayo with a total of 76,050 inhabitants is studied. and a sample of 73 inhabitants, to whom the measurement instruments were applied. The processing of the results was carried out using the Spearman Rho statistic for the relationship of the variables. Determining that the bilateral significance level is 0.00, being less than the margin of error allowed of 5%. The strength of the Cuya relationship is a moderately strong positive of 0.778. Concluding that the design factors of pedestrian traffic have a positive influence on the recovery of the Urban Image of the Historic Center of Chiclayo.

Keywords: Design factors, Trails passability, Urban image, Historic center, Identity.

I. INTRODUCCIÓN

Desde la creación de las antiguas ciudades se determinaban espacios públicos de uso peatonal, los cuales conectaban con diversos tramos que recorrían sus lugares, donde se desarrollaban diferentes actividades que permitían generar una dinámica diurna y nocturna en el lugar. Sin embargo, estos espacios de transitabilidad peatonal no contaban con un mantenimiento periódico, ni tampoco eran diseñados o reparados bajo criterios que se relacionen con la identidad del lugar, lo que conllevó a la pérdida de su imagen urbana, y al deterioro aún mayor del espacio público.

En Latinoamérica, en los últimos años los espacios de transitabilidad peatonal han permitieron intervenciones en el área urbana, en los que se analizaron sus efectos y se modificaron de forma decisiva el uso y la percepción de la ciudad como tal, logrando una transición positiva.

En la calle Madero, se evaluó la revitalización de sus calles, empezando por su centro histórico, lo que permitió dar pie a un cambio de su imagen urbana, evidentes transformaciones de carácter social en su espacio público, con mutaciones positivas de índoles espacial y económica (Ortega, 2018).

Actualmente, en muchas partes del mundo, las conurbaciones y sus espacios públicos se han visto transformados por una gran cantidad de procesos y manifestaciones de su contexto y territorio, donde las causas se debieron a cambios o modificaciones de la estructura urbana, que comienzan por las mismas calles y espacios de transitabilidad. Según manifiestan los autores en el siguiente texto:

“El acto de caminar es el medio propio y natural del ser humano para desplazarse de un punto a otro (origen-destino), este ha sido insuficiente para cubrir las necesidades y deseos de movilidad, porque intervienen factores y variables específicas: distancia, tiempo, velocidad, capacidad de carga, economía, etcétera, y las formas culturales.” (Magallanes & Espinosa, 2013).

Por tanto, en cuanto a lo antes expuesto, las ciudades necesitaron vincularse a las actividades de su área urbana, de acuerdo con sus espacios públicos y necesidades en la transitabilidad peatonal. En Perú, los espacios determinados para la movilidad peatonal dejaron de ser para las personas, al generarle mayores privilegios al vehículo en sus secciones viales, encontrándose el peatón limitado a espacios de circulaciones mínimas, de mala calidad, no adecuados a sus funciones

y compartidos con el mobiliario, habiéndose convertido en una experiencia caótica para los transeúntes.

En la ciudad de Chiclayo, el centro histórico presentó desde hace mucho tiempo un alto flujo comercial, los cuales por aumentar sus ingresos publicitan sus negocios con diferentes anuncios, en formas, tamaños y colores, que no cuentan con criterio alguno y dañan la imagen de la ciudad, sumado a la informalidad comercial ambulatoria, que estropean el patrimonio y ornato público, generando congestión peatonal, contaminación por la basura arrojada en las calles y un alto riesgo en la delincuencia y vandalismo, perjudicando a los mobiliarios y elementos urbanos; todo ello sumado a el exceso de cableado y tendidos eléctricos, de comunicación y data, que han contaminado el perfil urbano, y a una falta de planes de drenaje pluvial y alcantarillado que como consecuencia inundaron el centro histórico de la ciudad.

La falta de un plan de intervención, basado en los factores de diseños que se vinculen a la identidad del lugar y su contexto histórico, hacen que la imagen urbana no pueda ser valorada, ni presentada como un espacio que mejore el desarrollo urbano de la ciudad, en sus diferentes dimensiones culturales, sociales, turísticas y comerciales, habiendo impedido una renovación y valoración del espacio Público. Encontrándolos en un estado de conservación no adecuado, que tampoco cuentan con una configuración espacial que comunique un uso eficiente, en el desarrollo funcional del espacio y su historia.

Muchas de las calles del centro histórico de Chiclayo, han presentado secciones muy angostas, y otras excesivamente anchas, lo que dificulta en el peatón un tránsito limpio y adecuado; habiendo sido los elementos urbanos que desde basureros en mal estado y oxidados, hasta sub estaciones eléctricas que ocupan gran parte de la vereda, tapan las visuales hacia las calles, al igual que los semáforos que se encontraron algunos inhabilitados y en mal estado y otros funcionando pero deteriorados, las señalizaciones que en algunos casos excedieron el número para el espacio en el que se encuentran instalados, la falta de rampas y conectores para discapacitados, impidiendo la inclusividad y los quioscos para la venta de golosinas y periódicos, que están fabricados en lata y pintados de un color bastante resaltante, que en lugar de colaborar con la imagen urbana han producido un efecto contrario y hace representar la famosa cultura

chicha, diferenciando del concepto de centro histórico, y perdiendo su valor ante la identidad del lugar.

Es por ello que, se generó la siguiente problemática: **¿De qué manera los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal, influyen en la Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo?**, en donde a través de los espacios de transitabilidad peatonal, se identifican todos los elementos urbanos, que caracterizan la ciudad por medio de sus estilos en las construcciones y materialidades utilizadas en la imagen urbana. Las diferentes actividades realizadas en los espacios públicos, las conexiones y articulaciones que vinculan espacios de descanso, de uso común, y áreas verdes, como fin de recreación pasiva, donde el usuario haga uso y disfrute del ornato, reconociendo su propia identidad.

Este proyecto de investigación busca como **Objetivo General** Determinar los Factores de Diseño de la Transitabilidad Peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo. Teniendo en cuenta también la consideración de los siguientes **Objetivos Específicos**. **(1)** Evaluar la situación actual de transitabilidad peatonal, en relación a la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo; **(2)** Analizar los componentes físico espaciales de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo ; **(3)** Diagnosticar los factores urbano arquitectónicos de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo; **(4)** Establecer los factores que se identificaron en la planificación para la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

Se abarcan 4 dimensiones de tipo Social, Económico, cultural y Ambiental; siendo los usuarios los que generan mayor demanda en el uso del espacio público, al establecer criterios que mejoren e influyan en el desarrollo urbano; aplicando métodos que eviten el deterioro y degradación del ornato público, la afectación al medio ambiente y mejoren la consolidación del centro histórico de Chiclayo, a través, de sus procesos y mejoras constructivas.

II. MARCO TEÓRICO

El espacio público, es el lugar donde se desarrollaron diferentes actividades, permitiendo al usuario disfrutar del lugar, conocer, recrearse y desarrollarse; sin embargo, no todos se encuentran en un buen estado de conservación y tampoco cuentan con una configuración espacial adecuada que comunique el uso, historia, y desarrollo funcional del espacio. La transitabilidad peatonal, cumple un papel importante al convertirse en un conector y vinculador de los espacios, siendo el ornato público el que más daño sufre, y el que menos es atendido de manera adecuada.

Según (Zumelzu et al., 2020), los efectos de la forma urbana permitieron al usuario, integrarse de mejor manera en la accesibilidad peatonal, generando una influencia positiva, al transformarse la imagen del lugar a una dirección sostenible. (Ver Anexo 4)

Se vinculó directamente a la peatonalización como principal eje de establecimiento de las actividades y articulador de diferentes espacios, permitiendo a las personas disfrutar de los recorridos y conocer las distintas actividades que dinamizan a la ciudad, consolidado su centro urbano.

(Ortega, 2018), menciona en su investigación: que el uso de los espacios peatonales de las calles de madero, tanto en México como en otros lugares generaron las revitalizaciones de los espacios públicos se orientan hacia las peatonalizaciones de las calles, las cuales, al estar direccionadas en los centros históricos, generan una modificación impactante que determinan los usos del espacio, provocando una evidente transformación, de carácter cultural social, económico y espacial, donde el tránsito peatonal es el principal actor y beneficiado, y desencadena una mejora continua y de réplica en sus siguientes conexiones. (Ver Anexo 4)

Por ello es necesario, haber generado pautas y criterios, que nos permitan reconocer los factores determinantes en el diseño del espacio de transitabilidad peatonal, habiendo identificando sus características, estilos, y condiciones que conforman la historia y consolidan los espacios de carácter monumental, logrando recuperar la imagen urbana, basándose en que la concepción del espacio público incluidas las aceras de la ciudad, cuentan con un valor histórico y representativo, que se ha visto aquejado por su déficit en el mantenimiento, informalidad, mal

estado de conservación y funcionamiento del mobiliario y ornato público; siendo la identidad del lugar y la imagen urbana las que han perdido el contexto, por la falta de criterios en el diseño y habilitación del espacio público, lo que impide mejorar y valorar su imagen urbana.

Muchas de las calles que conforman las ciudades, presentan secciones muy angostas, y otras excesivamente anchas, lo que dificulta en el peatón un tránsito limpio y adecuado; los elementos urbanos no caracterizan a cada zona y no cuentan con el confort necesario que integren a los espacios de transitabilidad, encontrándose en mal estado, que en lugar de colaborar con la imagen urbana produce un efecto contrario y hace representar la famosa cultura chicha, deteriorando el espacio y perdiendo su valor ante la identidad del lugar.

(J. Gehl, 2014), refirió la ciudad como lugar de encuentro, defiende el placer de caminar, cuanto mejor es el espacio público, mayor es la vida urbana. De acuerdo con esto es necesario haber analizado a escala humana escenarios específicos que permitan identificar los elementos que los conforman. Se plantearon 2 casos de estudio. (Ver Anexo 4)

Un escenario histórico – cultural: teniendo como objetivo poner en valor el casco urbano antiguo de las ciudades, en el cual se conservó su memoria histórica y valor patrimonial teniendo en cuenta su identidad mediante el estilo arquitectónico de su imagen urbana, sus edificios patrimoniales y la interacción que existe con el espacio público.

Como en la Propuesta del Centro Histórico de Huamanga-Perú, que transformó sus ejes turísticos a un espacio cultural vivo, en el que se analizó la dinámica urbana existente, proponiendo espacios que se mantengan acordes a las propias actividades sociales de su identidad como: días festivos, rituales religiosos, cívicos, culturales y actividades artísticas. (Ver Anexo 4)

Si se tuvo en cuenta el valor patrimonial de sus edificios es importante que el tratamiento de pisos esté en relación directa y dinámica con estos, se puede lograr diferenciándolos por colores que permitan identificar los flujos y funciones de los edificios. (Ver Anexo 4)

Otro de los **componentes** de este espacio urbano son los mobiliarios (luminarias, bancas, basureros, bolardos) los cuales deben responder a una

reinterpretación actual, con los íconos que identifican el espacio, haciendo uso también de materiales que guarden identidad con el lugar. (Ver Anexo 4)

Un escenario comercial: tiene como fin potenciar las actividades socioeconómicas del sector, la revitalización urbana promoverá la actividad comercial la cual va a garantizar el desarrollo de la ciudad; esto se logra incorporando actividades complementarias versátiles y complejas que permitan dinamizar el espacio público urbano integrando actividades acordes al contexto de su entorno social y el espacio cultural, tal como propone Jan Gehl en el libro ciudades para la gente.

Como se había propuesto en san isidro-Argentina las actividades promovieron la actividad comercial turística por medio del reordenamiento del espacio público devolviéndole a la calle mayor dimensionamiento y luminosidad.(Lacalle et al., 2015)

Se dinamizó la fluidez peatonal en el eje comercial y mejoró su imagen urbana como punto importante de accesibilidad al peatón, ensanchando las veredas, incorporando un diseño inclusivo mediante rampas y baldosas podotáctiles que también sea sustentable armonizando el espacio público con la naturaleza logrando equilibrar su entorno. (Ver Anexo 4)

En el caso de la ciudad de Santa Marta se obtuvo un hermoso paisaje. Por tanto, es fundamental considerar cómo la naturaleza interactúa con los materiales. Los adoquines son materiales texturizados y coloreados que crean un carácter fuerte en la ciudad donde se ubican plazas, calles y parques. Encantando al observador con su apariencia rojiza del paisaje urbano, como si todo lo que nace de la tierra fuera calentado por el sol. (Cabal et al., n.d.)

En una propuesta original que se permitió personalizar y darle carácter a una calle. Gracias a este tipo de intervención se tiene su propia huella. La combinación de piezas inspiradas en la fachada popular del barrio puede tener éxito (...) Esta solución se extiende a otras calles anchas y estrechas del barrio. (Maestre, 2015)

El ayuntamiento consideró la ampliación de dos calles centrales. En estas obras, los arquitectos vieron la oportunidad de restaurar el espacio peatonal de la ciudad, transformar la intersección en una nueva plaza y tener en cuenta cuestiones tan fundamentales como los árboles veredas, e interior empotrado y diseño de pasarelas peatonales. (Ferrerres & Gisbert, 2015)

El proyecto Vial de Reconexión Peatonal tiene como objetivo promover el reconocimiento de las industrias del arte urbano, decoración y diseño, para generar un proceso de regeneración urbana y autotrascendencia como parte antigua de la ciudad, reforzando el dinamismo comercial. En este tramo de la vía se realizaron propuestas una vez al mes, con actividades culturales, divulgativas y urbanas para capacitar y sensibilizar a la población y la infancia, generando una renovación de usos flexibles en su eje turístico. (Ver Anexo 4)

Se evaluó el impacto de la morfología urbana en la accesibilidad de dos peatones vecinos durante el paso en el área de la isla de Teja a Valdivia. Esta metodología integra tres métodos de evaluación. El método morfológico, que estudia las condiciones morfológicas que afectan la capacidad de caminar, el método desarrollado por Emily Talen, que mide la distancia a pie hasta las tiendas y servicios locales, y la teoría del rastreo humano, la sintaxis espacial, apunta a los humanos. a pie. Selección de intereses y caminos. Los resultados del estudio muestran que se evalúan variables que promueven la accesibilidad para los peatones cercanos como la densidad habitacional, la versatilidad de uso, aceras amplias, corredores y la presencia de árboles y vegetación común. Los obstáculos para la elección de la ruta, por otro lado, son los muros ciegos, la calzada en mal estado y la falta de espacios verdes en las calles. Los resultados muestran que la elección de la ruta hacia el destino por parte de las personas está determinada por la calidad espacial, no por la más corta. (Zumelzu et al., 2020). Este artículo concluye con recomendaciones para la planificación de barrios urbanos orientados al peatón y su impacto en la transformación positiva de estas ciudades hacia un futuro más sostenible.

La transitabilidad ha estado directamente relacionada con el entorno en el que se construye, y los flujos peatonales se han gestionado para beneficiar o perjudicar la vitalidad de la estructura urbana, que es el primordial en el éxito y el uso del transporte en la ciudad. El objeto de esta investigación tuvo como fin analizar el flujo peatonal a través del espacio de transición, tomando como ejemplo la ubicación de la estación Vía Argentina del Metro de Panamá, donde se ubica el Edificio Piex. Implementar una metodología directa que incluya dos tipos de medidas: medidas objetivas (registro) y subjetivas (detección) en las dos cuadrículas. (Guerra et al., 2019)

Por lo tanto, se han comparado los dos escenarios y obtuvimos mapas del área de estudio en dos horarios con diferentes respuestas de los peatones. Concluimos que los cambios de temperatura afectan directamente la marcha al intentar evacuar en la sombra generada por el entorno construido, demostrando la importancia del espacio de transición en la composición ideal de la ciudad.

El peatón se convirtió en el centro de la movilidad urbana, en el que mantiene una relación y vínculo directo con las actividades que conforman los conocidos entornos de movilidad peatonal. Al profundizar se identifican los factores más resaltantes que mejoran la calidad de las calles, resultando fundamental para lograr que los espacios públicos sea más accesible ante la figura del peatón, en el que se consideran las dimensiones que puedan abarcar. (Valenzuela & Talavera, 2015)

Se generó un ascendente interés al momento de integrar la estructura y diseño de una ciudad en cambio y crecimiento, dirigida por la movilidad urbano, que contribuye al desarrollo y vinculación de la movilidad y su entorno urbano. La movilidad Peatonal se profundizó, al haber apuntado como herramienta útil, que genera confort, calidad, seguridad, y una accesibilidad inclusiva y sostenible dentro del marco práctico en su método. (Talavera et al., 2014)

Actualmente nos damos cuenta de que las ciudades se habían transformado, causantes de una línea de procesos y fenómenos dentro de su estructura urbana, de hechos naturales o artificiales, que en algunos casos suelen ser temporales y en otros permanentes, siempre convergiendo en un contexto determinado, como en algún momento lo señaló Aldo Rossi, al mencionar que la ciudad cambia drásticamente con el paso del tiempo y los contextos que la acontecen; sin embargo, es necesario reflexionar sobre los objetivos con diversos intereses que impactan en el desarrollo y evolución de los espacios, donde encontramos al peatón como principal actor, que transforma, y dinamiza las condiciones de la imagen urbana, como un hecho simbólico. (Magallanes & Espinosa, 2013)

Habiendo definido las necesidades de un espacio público, se determinó que caminar en un modo de transporte que mantienen un enfoque sostenible, en los que pueden identificarse los elementos del paisaje, dentro de su imagen como centro, y a sus elementos como parte de su entorno urbano y movilidad peatonal. Evitando inhibir a la caminata, dentro de sus espacios de incorporación verde, que contrasta con la planificación y diseño urbano. (Herrmann et al., 2020)

Se concuerda que el peatón transforma al usuario como principal atractor de la movilidad urbana, que mantiene una relación directa con el espacio público y su entorno urbano, al utilizar los elementos representativos de su espacio, que son construidos con el vínculo primordial del desplazamiento, calidad y confort de las calles, que generan provocaciones de un diseño y criterios en la conformación de los espacios peatonales.(Andrade, 2018)

En el escenario de Lima se identificó aceras y calles estrechas con vallas de diseño urbano, pero son demasiado anchas para impedir la actividad de los usuarios y crear conflictos entre el movimiento de vehículos y peatones. Este estudio describe la situación actual del tráfico en Lima y se basa en una serie de condiciones, dependiendo de la morfología de la vía, el ancho real, el interior de la vía, la intensidad de la luz, la continuidad de la lámpara y el desarrollo. puesto. Presentaré una propuesta. Además, se proporcionan recomendaciones para planificar y diseñar proyectos futuros.(Martínez; Lourdes, 2017)

Esto permitió señalar como otros lugares tuvieron una tendencia a ser la corriente principal de los espacios públicos, es decir, las calles y el caminar por las calles. Este tipo de intervención fue ciertamente impresionante ya que cambia drásticamente el uso y la percepción del espacio. Continuamente afirma la necesidad de transformar al centro, que, además de cambios evidentes en la imagen urbana, se debe a otros cambios en el espacio urbano, principalmente de carácter social, espacial y económico. Habiendo analizado este tipo de intervenciones realizadas en sus calles como un importante salvavidas del centro histórico. El impacto de este evento, principalmente en el sector comercial.

Habiéndose integrado los espacios de uso peatonal, las intervenciones que se presentan en los espacios de uso público, son aplicadas de manera sólida y con una conexión física al peatón, pese a la falta de continuidad se conforman espacios urbanos articulados, que permitió visualizar el entorno de la estructura espacial en su propia imagen urbana. Formando redes en diferentes jerarquías que se delimitan a los márgenes de su espacio central.(Muñoz, 2016)

Al haber explorado la sensación de salir a caminar, se generaron disposiciones que sincronizan con el entorno, ya que implica una concepción utilitaria del espacio en el uso del entorno urbano. Estas percepciones evaluaron un análisis formal de las fachadas como se suscitó en el caso de lince-lima,

manifestando cualidades de interrelación, sentido e historia, habiendo generado una sensación de comodidad y resiliencia al lugar, con un significado de vida en sus calles.(Córdova, 2020)

En la ciudad de Chiclayo, se enfocó el derecho del ciudadano a la ciudad, que aplican como teorías emergentes de un proceso urbano responsable. Sin embargo, esta procede de una ciudad no planificada, en específico su centro histórico, lo que ha continuado suscitando una problemática dirigida a una limitada movilidad de vida urbana, donde el afectado principal es el peatón, y donde las condiciones de informalidad quedan a la vista, dañando al ornato público, que se ha convertido en un hecho perceptible, y medible a la vista.(Reque, 2019)

Se tuvo en consideración la calidad de la vida urbana, que compete al contexto espacial y funcional de su propia trama proyectada. Habiendo respondido a una interconexión de redes peatonales, que ayudan a configurar el metabolismo de la ciudad, en las que funcionan a través de las manzanas y super manzanas con sus propios equipamientos urbanos.(Aitken, 2020)

Se evaluó, que el crecimiento desordenado de las ciudades especialmente en las zonas costeras del Perú, han generado un conflicto en la movilidad peatonal, que impactan de manera negativa en los espacios metropolitanos o céntricos, que aumentan el conflicto en sus espacios públicos reducidos, y el peatón queda desprotegido e inmerso en las problemáticas crecientes. (Paredes, 2021)

Frente a las situaciones negativas de la ciudad de Chiclayo, la accesibilidad urbana de tránsito peatonal sigue constituyendo un campo de interrelaciones de sus espacios públicos caminables, donde se debieron considerar las humanizaciones de las calles, y sus previos diseños y enfoques de carácter social y cultural, como centro de convergencia económicas.(Santa Cruz, 2020)

Dentro de los factores de diseño de transitabilidad peatonal, se encontraron una serie de indicadores, que son característicos de las condiciones necesarias para analizar, habiendo generado efecto de impacto en las condiciones espaciales.

El Deterioro en infraestructura, que según (Fernández Águeda, n.d.), Se refiere a la falta de mantenimiento en construcciones que van generando daños en la estructura, en los acabados y sin el cuidado necesario pueden llegar a colapsar.

El Deterioro en mobiliarios y elementos urbanos, donde (Luengo & Arreaza, n.d.), define que el mobiliario urbano es un componente con el cual la persona forma

un vínculo en un espacio abierto, el deterioro es cuando presenta daño o desgaste debido a su uso o falta de mantenimiento.

El Deterioro en vegetación y arborización, que de acuerdo con (A. Guerrero, 2017), es la falta de conservación y mantenimiento a las plantas y árboles existentes en un espacio, es necesario plantear sistemas de manejo y cuidado de estas especies para la conservación del ecosistema.

Las Necesidades urbanas, que según (Díscoli et al., 2005), Se rige al confort del usuario referido a la cobertura de sus necesidades mediante infraestructura, espacio público urbano y servicios básicos que le permitan aumentar la calidad de vida e integración.

La Identidad y percepción del lugar. según (Vidal et al., 2014), Es un nexo entre la persona y su entorno, algo propio relacionado a la tradición sea físico, social, cultural, al espacio con el que se ha interactuado mucho, algo representativo.

Los Elementos representativos, que de acuerdo a (Fernandez, n.d.), Se trata de hitos o componentes importantes que crean un perfil simbólico y diferente de una ciudad, espacio o infraestructura, estos definen su imagen urbana.

Los Flujos de circulación Peatonal, que según (Arismendi, 2018), se trata de analizar la transitabilidad del peatón en determinadas trayectorias que determinan espacios o recorridos con mayor o menor uso.

La Inclusión Social, donde (Chuaqui, 2016), menciona que se trata de incorporar a las personas al contacto social haciendo valer sus derechos con calidad de condiciones equitativas, en el enfoque arquitectónico desarrollar estrategias para el análisis de cada tipo de usuario bajo el criterio de arquitectura para todos.

La Movilidad Sostenible (ciclovía), de acuerdo a (Guillamón & Hoyos, n.d.), esta basado en el desarrollo sostenible de una ciudad, se define como un tipo de transporte que permita el desplazamiento sin generar impacto negativo al medio ambiente es decir que no altere el ecosistema en el que vivimos y tampoco afecte la salud de las personas.

La Informalidad, en la cual (Clichevsky, 2000), menciona que es algo irregular, para arquitectura es poseer u ocupar un espacio público o privado sin ningún derecho a propiedad se da por la necesidad económica, falta de empleo en este caso se utiliza para comercializar o como un espacio para habitar.

En cuanto a las condiciones de recuperación de la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo, se presentaron características que ayudaron a determinar componentes necesarios en la definición de su problema, y que configuran la estructura urbana de su propio paisaje urbano.

La Sensación Térmica, según (Jara, 2015), La sensación térmica es el balance entre las condiciones físicas de la persona y los factores ambientales relacionadas con la temperatura que establezcan parámetros de confort en un espacio.

El Déficit de Vegetación, según (Hoyos, n.d.), Refiere al uso mínimo de especies vegetales como arbustos, flores en una determinada zona esto conlleva a la modificación de microclimas.

El Sistema de alcantarillado, según (Pérez, 2013), Es un conjunto de redes destinadas a la captación y evacuación de aguas producto de las precipitaciones y aguas residuales.

Las Actividades Económicas, Según (Bastidas & Richer, 2001), Es el producir un bien que satisfaga las necesidades de diversos usuarios desde su concepción, distribución hasta su consumo.

Los Elementos Urbanos, según (iluminet, 2021) Son objetos ubicados en los espacios públicos o en espacios de tránsito urbano que tienen como función servir a la colectividad y generar un vínculo con ellos pues son los usuarios principales de estos.

Los Materiales representativos, según (Valerie, 1985), Son elementos que guardan un vínculo o que representan algo importante de una zona en los cuales se puede recordar la historia o cultura ligado a lo tradicional.

La Contaminación visual, según (D. Fernández, 2003), Es alteración en la percepción óptica frente a los objetos que se observan en la conducta del entorno urbano, algo desagradable al ojo humano.

El Equipamiento Urbano, según (Franco & Zabala, 2012), Son infraestructuras construidas para cubrir las necesidades espaciales de las personas, en las cuales se realizan actividades y usos complementarios, estas crean la imagen de la ciudad.

Las Actividades compatibles, según (Francia, n.d.), Se basan en restricciones establecidas bajo un plan de desarrollo urbano de una ciudad

caracterizando ocupaciones en su uso de suelo establecidos bajo la relación entre una actividad con otra.

La Materialidad, según (Raúl, 2009) La materialidad se considera desde que se inicia el diseño del proyecto teniendo en cuenta todas sus dimensiones, esta idea se transforma en materia física por medio de materiales que se aplicaran en el sistema estructural para sostener el edificio, como cerramiento para conformar espacios y como acabados para el confort del usuario.

Los Flujos peatonales, según (A. Fernández & Hernández, 2019), El flujo peatonal analiza el comportamiento y continuidad de las personas en diferentes espacios hace referencia también a los PLOS, fórmula que permite medir por intervalos de 15 minutos la densidad y velocidad peatonal.

Los componentes simbólicos y Mobiliario Urbano, según (Urtilla & Jimenez, 2010), Son piezas básicas que complementan e identifican un espacio público, la población establece contacto cotidiano con estos elementos pues permiten crear un espacio dinamizador e integral para los usuarios y mejora la relación con el entorno urbano.

La Tipología arquitectónica, según (L. Guerrero, 1998), Es un modelo base formado por un conjunto de características similares en una edificación o elemento, se pueden identificar a través de la relación formal, espacial, de los detalles, que determinan parámetros de construcción de ese tipo.

La Caracterización del lugar que según (Gallardo, 2013), El lugar es un espacio habitable al ser humano que le permite desarrollarse y relacionarse la caracterización del lugar es definir elementos del entorno y el paisaje, propiedades físicas y naturales.

Loa Criterios de planificación, que según (Del Zulia et al., 2016), se evalúa un propósito de reflexión que relaciones la arquitectura el ambiente y los principios sostenibles, de manera unísona a nivel socio económico y cultural.

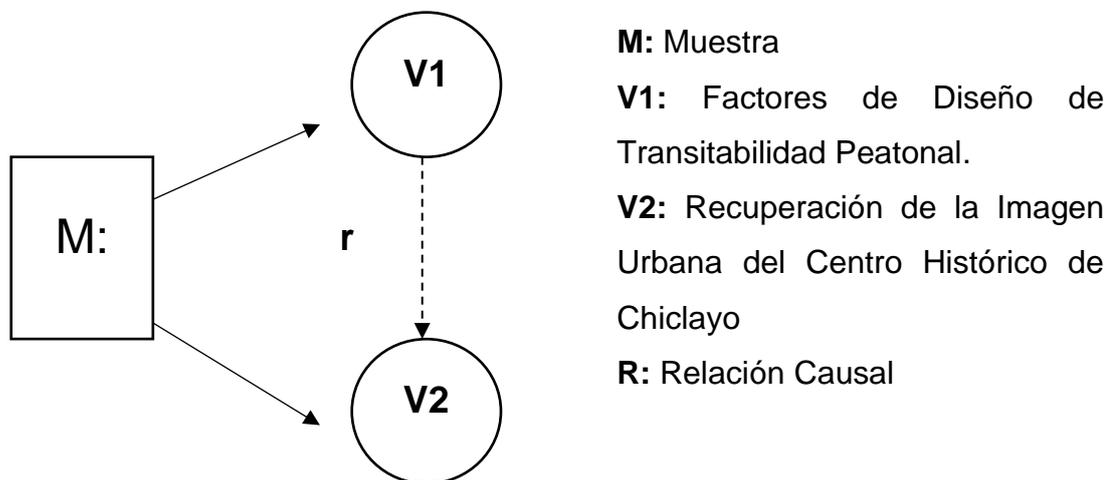
III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y Diseño de Investigación

La presente investigación es **Aplicada**, según Concytec (2018) son referidos a este tipo de investigación cuando:

Es un tipo de investigación científica, que conduce a la transformación material de las sociedades. Esto se divide esencialmente en investigación operativa y de prototipos que se centra en sistemas y enlaces virtuales y físicos que han experimentado.

El diseño que se aplicó en la Investigación es de tipo **Correlacional- causal**, describiendo la relación entre las variables sobre causas y efectos de una realidad, para alcanzar nuestros objetivos diseñando un estudio en la cual el investigador los observa y diagnostica.



3.2. Variables, Operacionalización

Primera Variable: (V1)

Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal

Segunda Variable: (V2)

Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo

Definición Conceptual

V1: Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal

Habiendo seguido la metodología Pilot Sites, de la vida pública y sus espacios públicos, se designó **al peatón como el usuario estratégico dentro de los espacios de la ciudad y su transitabilidad**, generando contextos y dinámicas

urbanas, que activen y transformen la ciudad, **a través de todos los elementos y criterios que conforman el espacio**, desde las mirillas del peatón, hacia las miradas urbanas, proponiendo ejes que aborden la proximidad de la escala humana y permitiendo que las calles ocupen un lugar central como espacios públicos, siendo de vital importancia para su desarrollo y sostenibilidad. (A. Gehl, 2014)

V2: Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo

La imagen Urbana se definió como la representación imaginaria de la **dimensión socio-urbana** de una determinada ciudad o parte de la misma, construida alrededor de las dinámicas habitables, resultando en una representación diacrónica de elementos individuales que generan una identidad. (Calvino, 2018)

Definición Operacional

V1: Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal

Los peatones fueron designados como usuarios estratégicos del espacio urbano en términos del espacio público, creando un contexto y una dinámica en los usos y transitabilidad de las calles. Desde el peatón hasta los paisajes urbanos que transforman la ciudad, determinando todos los elementos y estándares que la componen, imprescindibles para su desarrollo y conformando un eje que le permite convertirse en un espacio como escenario central.

Indicadores: Esta variable cuenta con 10 Indicadores.

Escala de Medición: Nominal y Ordinal.

V2: Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

La imagen de una ciudad se conformó por un conjunto de elementos representativos, a través de sus espacios habitables y actividades dinámicas que hacen que un lugar sea identificable para la sociedad.

Indicadores: Esta variable cuenta con 10 Indicadores.

Escala de Medición: Nominal.

3.3. Población, muestra y muestreo

Según (Hernández et al., 2014), la población establece un conjunto de situaciones que se vinculan con una serie de condicionantes.

En el presente caso, **se tomó como población** beneficiaria al Distrito de Chiclayo, con una Población promedio de **(291 777 hab.)**; permitiéndonos dirigirnos a una **Población de estudio** que compete al **Centro Histórico de Chiclayo**, que de acuerdo a (Municipalidad Provincial de Chiclayo, 2016) se dispone de un total de 58.5 ha, con una densidad de 1300/ha, la cual por ser representativa del distrito, contará con una población total de **(76050 hab.)**.

En la muestra se consideraron los criterios necesarios de la población para determinar a los participantes involucrados en la situación de estudio; estos criterios delimitan los parámetros que determinan al usuario:

Criterios de Inclusión: Se considera enmarcar al Centro Histórico de Chiclayo y los habitantes que la componen, su red de movilidad y su red peatonal.

Criterios de Exclusión: No se considera infraestructuras sin uso y lotes sin habitar, puntos atractores colindantes y viviendas aledañas al perímetro del Centro Histórico de Chiclayo.

Por tener una población medible, de acuerdo con los criterios de inclusión y exclusión determinados, se considera la fórmula de población finita: obteniendo de ella una **muestra de 73 Personas**.

El muestreo utilizado se calcula como **probabilístico y aleatorio simple**. Se determina Probabilístico ya que los integrantes de la población tienen la misma opción de participación de ser incluida en la muestra. Con la población se calcula los habitantes del centro histórico, los usuarios que usan los distintos equipamientos y en su mayoría el peatón de manera general. Habiendo considerado las condiciones de participación del usuario y el contexto que habita, se quiere conocer los factores de transitabilidad peatonal del centro histórico en general. Por tener una población medible, y valorable, se considera la fórmula de población finita.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En el presente desarrollo se tomó en cuenta específicamente herramientas como: Encuestas, Fichas de Observación y fichas de Análisis, las cuales identifican su competencia en adelante.

Al analizar dos Variables (Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal y Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo), de acuerdo con sus dimensiones establecidas, se intentaron analizar los criterios de

transitabilidad y al mismo tiempo conocer la opinión de las personas para la recuperación de la imagen urbana. Así mismo, por tener un enfoque de investigación cuantitativo, se consideraron las siguientes técnicas e instrumentos:

Tabla 1

Técnicas e instrumentos

TÉCNICA	INSTRUMENTO/Escala de Medición	MÉTODO DE INVESTIGACIÓN
ENCUESTA	Cuestionario/ Escala Gráfica de Clasificación	Cuantitativa
OBSERVACIÓN Estructurada	Ficha de Observación / Nominal	Cuantitativa
Análisis de Documentos	Ficha de Análisis/Ordinal	Cuantitativa

Nota. Utilización de instrumentos para las dimensiones de la investigación.

Encuesta: En este caso, se utiliza la fórmula que se dirige a la muestra, los cuales participan y son integrantes fundamentales del estudio, en directo uso a su contribución, respecto a las variables y dimensiones: **Factor Físico Espacial** en los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal; **y Factor Físico Social** en la Recuperación de la Imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

Ficha de Observación: Se procedió al estudio de observación y análisis del sitio estudiado, con sus respectivas implicancias en función a su contribución con las variables y dimensiones: **Factores Físico Urbano** para los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal, **y Factores Urbano Arquitectónico** en la recuperación de la imagen urbana del centro Histórico de Chiclayo.

Análisis de documentos: Se procedió al análisis correspondiente de los elementos y contextos relacionados al tema, emitidos por los especialistas, así como de terceros, en relación con las variables y dimensiones: **Factores de Planificación** que permitieron determinar criterios específicos que influyen en la recuperación de la imagen urbana del centro Histórico de Chiclayo.

Los instrumentos utilizados como Encuesta, fichas de observación y fichas de análisis, para la recolección de datos de la investigación, fueron sometidos a

una validación de juicio de expertos dirigidos al tema de estudio, con experiencia en Arquitectura, Urbanismo, Espacio Público, y Gestión.

La confiabilidad de los valores del instrumento (Encuesta), iniciando con la prueba piloto en base a 20 encuestados, se midió, mediante el coeficiente de alfa de Cronbach, resultando en 0,819, lo cual indica que el instrumento cuenta con un nivel de grado Alto de confiabilidad, validando su uso en la recolección de datos.

Posteriormente se procedió a realizar la confiabilidad de los Instrumentos (Encuestas), de acuerdo con la muestra total obtenida, analizando los resultados de las variables por objetivo determinado, los cuales fueron medidos a través del estadístico de **Rho de Spearman** con un nivel de significancia bilateral, obteniendo 0.00, siendo menor al margen de error permitido del 5%, y una validación correlacional **moderada fuerte positiva de 0.778**, lo que permitió la aprobación de las variables e instrumentos y la toma de decisiones para beneficio de la investigación.

3.5. Procedimientos

En esta investigación se desarrollaron acciones que permitieron realizar un procedimiento para las recolecciones de datos prácticos y teóricos, sumando a ello los antecedentes y la clasificación de información obtenida de referencias en casos similares, con diferentes enfoques aplicados a las variables estudiadas. El diseño de la metodología se aplicó de manera correlacional – causal, en la que se determinaron las situaciones de relación y efecto de las variables, generadas a una población, muestra, y muestreo sobre la información atribuida, pudiendo realizar técnicas e instrumentos de validez y confiabilidad, para el sustento de los datos obtenidos, de acuerdo con el procesamiento realizado en las plataformas digitales correspondientes, que permiten influir en las condiciones existentes de las variables de estudio, como son los factores de diseño de transitabilidad peatonal, en las que es necesario conocer y determinar el impacto que suscitan estas condiciones sobre la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo. Todo ello fue destinado a 73 personas, mediante las encuestas, y el lugar y contexto evaluado por medio de las fichas de observación y fichas de análisis, elaborada por el investigador, en los que estos datos se vertieron a una base de datos de software Excel, y

consecuentemente al estadístico SPSS v.25, en la que resultaron las tablas estadísticas valorativas.

3.6. Métodos de análisis de datos

Se determinó la presente investigación como cuantitativa, por lo cual los procesos de análisis de datos a seguir son por medio de diagramas, tablas y gráficos, que ayudaron a representar de un modo efectivo la información que se obtiene, los cuales son realizados en los Software de Excel y SpssV.25., en los que se obtuvieron datos de relación de variable, que pudieron ser medidos e interpretados, por medio de un análisis descriptivo de acuerdo con sus variables de estudio.

3.7. Aspectos éticos

Honestidad: Se aplicó como un aspecto de sinceridad para recabar la información bibliográfica de la investigación, en conjunto de las personas e instituciones incluidas dentro de esta.

Consentimiento: Aceptación y otorgamiento de la información de manera voluntaria, en la participación de las personas o instituciones involucradas en la investigación.

Privacidad: Permitted respaldar el desarrollo del espacio reservado en la información, garantizando la confidencialidad de los involucrados

Credibilidad: Calidad de medición de la información obtenida en los diferentes acápite de la investigación para ser dirigida como resultado del análisis de la problemática de manera veraz, en un componente objetivo y subjetivo de los instrumentos.

Aplicabilidad: Esta cualidad nos permitió evidenciar la utilidad y manejo eficiente de los resultados frente a problemáticas similares que se establezcan en esta investigación.

Derecho a conocer los hallazgos: Las personas y/o instituciones participantes de esta investigación, cuentan con el derecho de conocer los resultados, solicitándola al culminar la misma.

IV. RESULTADOS

Resultado por Objetivo: Se determinan los resultados realizados a los usuarios, y los análisis generados a sus contextos espaciales, mediante los instrumentos elaborados en las fichas y encuestas.

4.1 Objetivo Específico 1: Evaluar la situación actual de transitabilidad peatonal, en relación con la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

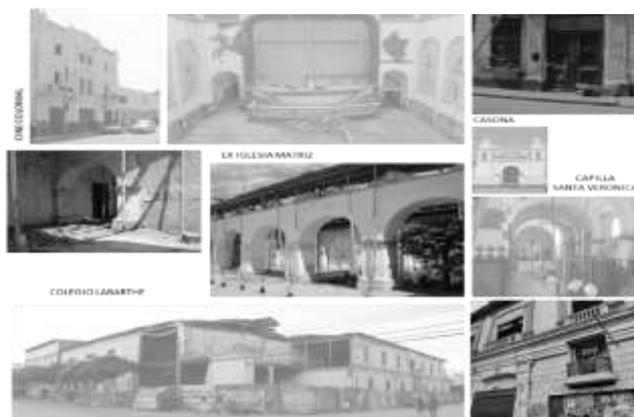
Tabla 2
Deterioro en Infraestructura

DETERIORO EN INFRAESTRUCTURA		
Abandono	Patologías Naturales	Afectaciones del Hombre
Vacíos	Salitre/humedad	Vandalismo
15%	15%	10%
Total		40%

Nota. Según los datos analizados se puede precisó, con el paso del tiempo las construcciones fueron afectadas por fenómenos naturales, por falta de mantenimiento y vandalismos, algunas edificaciones se encontraron en riesgo de colapso, llegando a influir en un 40% en el impacto negativo que repercute en la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 1

Deterioro en Infraestructuras



Nota. Se observó que en Chiclayo existen inmuebles históricos que se pueden recuperar y poner en valor para su conservación.

Tabla 3

Deterioro en Mobiliarios y Elementos Urbanos

DETERIORO EN MOBILIARIOS Y ELEMENTOS URBANOS		
Abandono municipal	Patologías Naturales contaminantes	Afectaciones del Hombre vandalismo
20%	10%	5%
Total		35%

Nota. Según los datos analizados se precisó que, con el paso del tiempo los mobiliarios y elementos urbanos que componen la ciudad han sido afectados por fenómenos naturales, por falta de mantenimiento y vandalismos, encontrado en algunos casos elementos destruidos, o sin funcionamiento, llegando a influir en un 35% en el impacto negativo que repercute en la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 2

Deterioro de Elementos Urbanos



Nota. Se observó que en Chiclayo existen elementos urbanos con características simbólicas que con el paso del tiempo han sido dañados por múltiples causantes, convirtiéndose en componentes negativos de la imagen urbana.

Tabla 4

Deterioros de Espacios Arbóreos

DETERIORO DE ESPACIOS ARBÓREOS		
Abandono	Patologías Naturales	Afectaciones del Hombre
vacíos	enfermedad	vandalismo
10%	10%	5%
Total		25%

Nota. Según los datos analizados se precisó que, con el paso del tiempo los espacios arbóreos que conforman la ciudad también han sido afectados por el abandono, las patologías naturales a causa de enfermedades y en algunos casos la intervención del hombre, lo que llega a influir en un 25% en el impacto negativo que repercute en la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura

3

Deterioro de Espacios Arbóreos



Nota. Se observó que en el centro histórico de Chiclayo hay jardineras como espacios arbóreos que en el transcurso del tiempo han sufrido daños debido a diferentes causantes, convirtiéndose en componentes negativos de la imagen urbana.

En la dimensión físico urbano, el deterioro de infraestructuras obtuvo un 40% de influencia en la recuperación de la imagen urbana, el deterioro en mobiliarios y elementos urbanos un 35%, y el deterioro de la vegetación y arborización un 25%, lo que se consideró como un impacto negativo en relación con su variable.

Tabla 5*Dimensión Físico–Espacial: Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal*

FÍSICO ESPACIAL	Totalmente de acuerdo		En desacuerdo		Neutral		De acuerdo		Totalmente de acuerdo		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
P1	0	0	0	0	4	5.5	26	35.6	43	58.9	73	100
P2	0	0	0	0	6	8.2	31	42.5	36	49.3	73	100
P3	0	0	0	0	0	0	13	17.8	60	82.2	73	100
P4	0	0	0	0	1	1.4	30	41.1	42	57.5	73	100
P5	0	0	0	0	1	1.4	36	49.3	36	49.3	73	100
P6	0	0	0	0	2	2.7	13	17.8	58	79.5	73	100
P7	0	0	0	0	1	15.1	25	34.2	37	50.7	73	100

Nota. Como se aprecia en la tabla 5; en la Dimensión Físico – Espacial, tenemos que de las 73 personas encuestada del centro histórico de Chiclayo; con respecto a la P1 consideran que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal; el 58.9% está totalmente de acuerdo; el 35.6% está de acuerdo, el 5.5% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P2 consideran que el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal; el 49.3% está totalmente de acuerdo; el 42.5% está de acuerdo, el 8.2% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P3 consideran que la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad; el 82.2% está totalmente de acuerdo; el 17.8% está de acuerdo, el 0% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P4 consideran que los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar,

generan una aglomeración de actividades en la ciudad; el 57.5% está totalmente de acuerdo; el 41.1% está de acuerdo, el 1.4% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P5 consideran que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulatorio), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal; el 49.3% está totalmente de acuerdo; el 49.3% está de acuerdo, el 1.4% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P6 consideran que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal; el 79.5% está totalmente de acuerdo; el 17.8% está de acuerdo, el 2.7% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P7 consideran que los espacios de transitabilidad peatonal, deban contar con diferentes materiales representativos del lugar; el 50.7% está totalmente de acuerdo; el 34.2% está de acuerdo, el 15.1% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Fuente: Base de datos SPSS v.25.

4.2 Objetivo Específico 2: Analizar los componentes físico-espaciales de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

Tabla 6

Dimensión Físico–Social: Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo

FISIOESPACIAL	Totalmente desacuerdo		En desacuerdo		Neutral		De acuerdo		Totalmente de acuerdo		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
P1	0	0	0	0	2	2.7	24	32.9	47	64.4	73	100
P2	0	0	0	0	1	1.4	26	35.6	46	63.0	73	100
P3	0	0	0	0	1	1.4	21	28.8	51	69.9	73	100
P4	0	0	0	0	2	2.7	26	35.6	45	61.6	73	100
P5	0	0	0	0	1	1.4	27	37.0	45	61.6	73	100
P6	0	0	0	0	1	1.4	27	37.0	45	61.6	73	100
P7	0	0	0	0	4	5.5	26	35.6	43	58.9	73	100
P8	0	0	0	0	1	1.4	25	34.2	47	64.4	73	100

Nota. Como se aprecia en la tabla 6; en la dimensión físico – social, tenemos que de las 73 personas encuestada del centro histórico de Chiclayo; con respecto a la P1 consideran que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad; el 64.4% está totalmente de acuerdo; el 32.9% está de acuerdo, el 2.7% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P2 consideran que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar; el 63% está totalmente de acuerdo; el 35.6% está de acuerdo, el 1.4% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P3 consideran que las

necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana; el 69.9% está totalmente de acuerdo; el 28.8% está de acuerdo, el 1.4% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P4 consideran que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles; el 61.6% está totalmente de acuerdo; el 35.6% está de acuerdo, el 2.7% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P5 consideran que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana; el 61.6% está totalmente de acuerdo; el 37% está de acuerdo, el 1.4% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P6 consideran que es necesaria la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos podotáctil) como método de inclusión social; el 61.6% está totalmente de acuerdo; el 37.0% está de acuerdo, el 1.4% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P7 consideran necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovía), como parte de la recuperación de la imagen urbana; el 58.9% está totalmente de acuerdo; el 35.6% está de acuerdo, el 5.5% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Con respecto a la P8 consideran que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal; el 64.4% está totalmente de acuerdo; el 34.2% está de acuerdo, el 1.4% se mantienen neutral, el 0% está en desacuerdo y el 0% está totalmente en desacuerdo. Base de datos SPSS v.25.

4.3 Objetivo Específico 3: Diagnosticar los factores urbano-arquitectónicos de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo

Tabla 7

Uso Urbano

USO URBANO		
Habitacional	Comercial	Otros usos
Vivienda	Tiendas/Stands	Varios
5%	7%	3%
Total		15%

Nota. Según los datos que se analizaron se precisó que el sector de la zona monumental cuenta con diferentes tipos de usos de suelo, dentro de los que predominan el comercio con 7%, la vivienda con 5% y otros usos con un 3%, convirtiéndose en un factor en consideración para el impacto positivo en la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 4

Centro Histórico



Nota. Usos de suelo en el centro histórico de Chiclayo

Tabla 8

Actividades Compatibles

ACTIVIDADES COMPATIBLES		
Habitacional	Comercial	Otros usos
Vivienda	Tiendas/Stands	Financieros
4%	8%	3%
Total		15%

Nota. Según los datos que se analizaron se precisó, que en el sector de la zona monumental resalta como actividad principal el comercio con un 8%, siendo indispensable también la recreación y en mayor porcentaje cerca al centro urbano destaca la vivienda 4%, otros usos que mantienen relación con el centro histórico tienen un porcentaje menor del 3%. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 5

Compatibilidad de usos



Nota. Se observó que La circulación de los peatones en el centro histórico de Chiclayo dinamiza sus espacios lo que convierte al comercio en el principal tipo Uso de suelo compatible en el centro histórico de Chiclayo.

Tabla 9

Materialidad

MATERIALIDAD		
Adoquines y Asfalto	Concreto y Adoquines	Ladrillo y Adobe
Pistas	Veredas	Edificaciones
10%	10%	10%
Total		30%

Nota. Según los datos que se analizaron se precisó que el sector de la zona monumental cuenta con diferentes tipos de materiales en su configuración urbana, dentro de ellos adoquines y asfalto en las pistas con un 10%, concreto y adoquines en veredas con un 10%, y ladrillo y adobe con 10%, siendo proporcionales en sus materialidades, dentro la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 6

Materialidad



Nota. Se observaron que el pavimento de asfalto predomina en las pistas de la ciudad, algunas calles aún mantienen el adoquín; veredas de concreto y adoquín en algunas; la materialidad en las edificaciones la mayoría de ladrillo y de adobe las más antiguas.

Tabla 10

Flujos Peatonales

FLUJOS PEATONALES		
Alto Tránsito	Mediano Tránsito	Bajo Tránsito
Avenidas	Calles Principales	Calles Secundarias
10%	7%	3%
Total		20%

Nota. Según los datos que se analizaron se precisó que el sector de la zona monumental cuenta con diferentes niveles de tránsito y flujo peatonal, donde las avenidas ocupan el mayor, siendo proporcionales en sus espacios de circulación dentro del centro histórico de Chiclayo. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 7

Flujos Peatonales



Nota. El esquema muestra las calles con mayor afluencia peatonal en la zona monumental de Chiclayo, la calle Elías Aguirre ahora como vía peatonal como eje principal.

Tabla 11

Componentes Simbólicos

COMPONENTES SIMBÓLICOS		
Edificaciones	Equipamientos Urbanos	Materialidad
Patrimoniales	Mobiliarios	Pavimentos
5%	12%	3%
Total		20%

Nota. Según los datos que se analizaron se precisó que el sector de la zona monumental cuenta con diferentes componentes simbólicos, dirigidos a edificaciones con un 5%, equipamientos urbanos con 12%, y materialidad con un 3%, reflejando la importancia y necesidad de estos componentes en la configuración de la transitabilidad peatonal del centro histórico, para la recuperación de su imagen urbana. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 8

Elementos Representativos



Nota. El gráfico muestra los elementos simbólicos que conforman los espacios públicos del centro histórico de Chiclayo.

Se apreció que en su dimensión Físico Espacial, admiten estar en relación directa positiva y negativa con la variable de factores de transitabilidad peatonal, comprendiendo 15% en la intervención de los usos urbanos, 15% en actividades compatibles, 30% materialidad, 20% flujos peatonales, y 20% componentes simbólicos y mobiliario urbano,

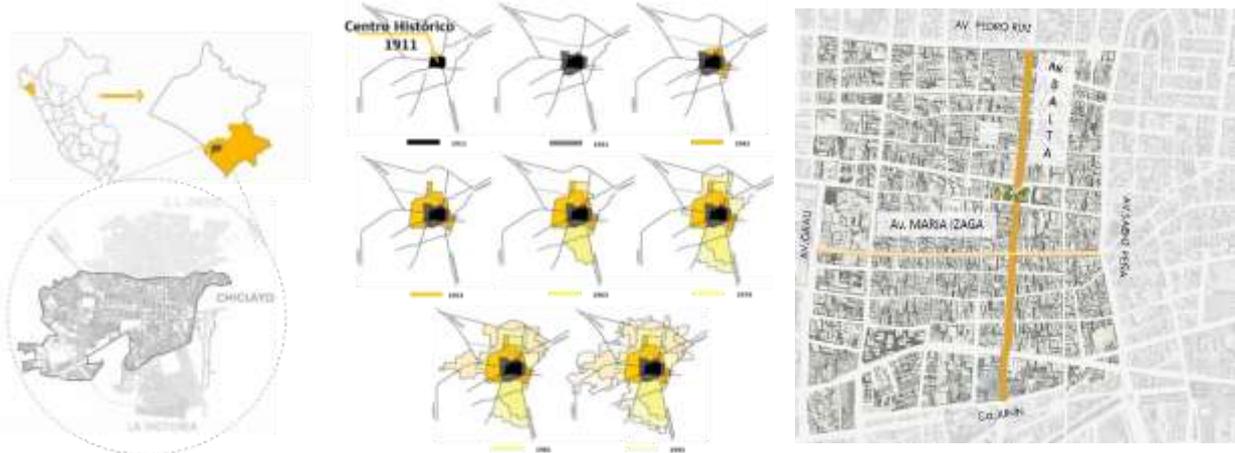
4.4 Objetivo Específico 4: Establecer los factores que se identificaron en la planificación para la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

Tabla 12
Caracterización del Lugar

CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR		
Contextualización	Evolución Urbana	Delimitación
Componente Socio-Cultural	Centralidad Urbana	Limite Urbano
10%	10%	10%
Total		30%

Nota. Según los datos analizados se determinó que el sector de la zona monumental cuenta con una caracterización propia desde su contexto sociocultural con un 10% de impacto positivo, sus centralidades urbanas con un 10%, y el área de delimitación con un 10%, todos con diferentes componentes simbólicos, dirigidos a la configuración de la transitabilidad peatonal del centro histórico, para la recuperación de su imagen urbana.
Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 9
Caracterización del Lugar



Nota. Se determinó que el crecimiento urbano del distrito de Chiclayo inició con la zona monumental de la ciudad la cual permitió conformar el casco urbano y delimitar al centro histórico en base a sus elementos y equipamientos de la época.

Tabla 13

Tipología Arquitectónica

TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA			
Caracterización del Lote	Uso Espacial	Estilo Arquitectónico	Equipamiento
Niveles	Infraestructuras compatibles	Republicano	Elementos urbanos
5%	10%	10%	10%
Total			35%

Nota. Según los datos analizados se determinó que el sector de la zona monumental cuenta con una Tipología Arquitectónica propia del lugar, donde la caracterización del lote cuenta con un porcentaje de niveles de 5%, el uso espacial en infraestructuras compatibles del 10%, el estilo arquitectónico de tipo republicano del 10%, y los equipamientos y elementos urbanos den 10% de impacto positivo para la recuperación de la imagen urbana. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Figura 10

Tipología del Lugar



Nota. Se determinó que el centro histórico de Chiclayo tiene un perfil urbano desordenado pues se identificó la falta de planificación en su crecimiento y desarrollo. Aún mantiene inmuebles y elementos importantes que caracterizan un estilo republicano, pero es necesaria su intervención y puesta en valor para lograr su desarrollo social y cultural.

Tabla 14

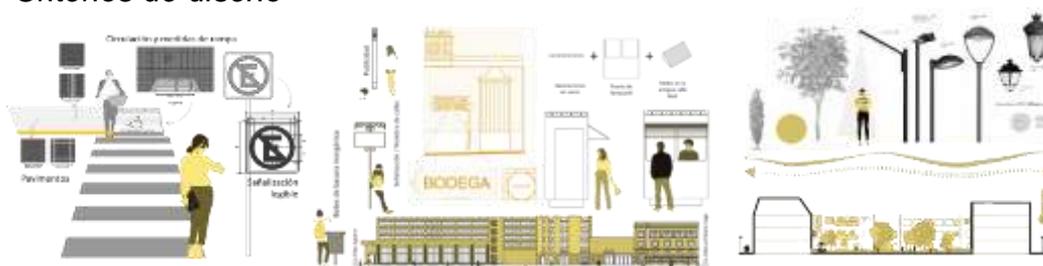
Criterios de Planificación

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN		
Movilidad Peatonal	Imagen Histórica	Paisaje Urbano
Flujos	Evocar la Memoria	Espacio Verde
10%	10%	15%
Total		35%

Nota. Según los datos analizados se determinó que el sector de la zona monumental deberá contar con criterios de planificación, que sea propia del lugar, donde la movilidad peatonal, por medio de los flujos son del 10%, la imagen histórica al evocar la memoria sea del 10% y el paisaje urbano al mantener sus espacios verdes 15% generando un impacto positivo para la recuperación de la imagen urbana.

Figura 11

Criterios de diseño



Nota. Se identificaron criterios de planificación para la mejora en la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo, estableciendo un reglamento que permita respetar y rescatar el carácter cultural, mediante nuevos elementos y mobiliarios urbanos.

Se apreció que en su dimensión Factores de Planificación estar en relación directa positiva y negativa con la variable de factores de transitabilidad peatonal, comprendiendo que consideran necesario la intervención de una caracterización del lugar a un 30%, la necesidad de establecer una tipología arquitectónica a un 35%, y definir los criterios de planificación adecuados al lugar y espacio en un 35%, los cuales pueden contribuir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

4.5 Objetivo General: Determinar los Factores de Diseño de la Transitabilidad Peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo

Tabla 15

Resumen de casos procesados

Procesamiento de casos							
		Casos					
		Válido		Perdidos		Total	
Físico social		N	%	N	%	N	%
Físico	De acuerdo	14	100,0%	0	0,0%	14	100,0%
espacial	Total, acuerdo	59	100,0%	0	0,0%	59	100,0%
Total		73				73	

Nota. En tabla 1, se aprecia el procesamiento de los casos que fueron ingresados al estadístico, donde se observaron casos válidos;73 personas que fueron encuestadas, todos los casos se ingresaron de manera correcta y no presenta casos perdidos. Por lo tanto, el procesamiento de la información se realizó de la cantidad de casos validos que es el 100%.

Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Tabla 16

Prueba de normalidad - Corrección de significación de Lilliefors

Pruebas de normalidad				
Kolmogórov-Smirnov				
Físico social		Estadístico	gl	Sig.
Físico	De acuerdo	,407	14	,000
espacial	Total, acuerdo	,510	59	,000
Total			73	

Nota. En la tabla dos se determinó una de las alternativas para conocer la normalidad de los datos. Según la cantidad de casos se optó por utilizar a **Kolmogórov-Smirnov** debido que los casos analizados o la cantidad de participantes es **superior a las 50 unidades**. Se apreció que los datos no presentan normalidad debido que el nivel de significancia es 0.00 en ambos casos y siendo menores al 5% se determinó que los datos no encontrados

no presentan normalidad. Teniendo en cuenta el análisis, se precisó que la dimensión analizada Físico espacial y físico social no presentan normalidad, se optó por recurrir al estadístico de la **Rho de Spearman** para la relación de las variables. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

Prueba de hipótesis

Los Factores de diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, mejorando y revalorando su identidad

Tabla 17

Correlación de dimensiones

Correlaciones				
		Correlación	Físico espacial	Físico social
Rho de Spearman	Físico espacial	Coeficiente de correlación	1,000	,778**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	73	73
	Físico social	Coeficiente de correlación	,778**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	73	73

Nota. Según los datos analizados se puede precisar que se acepta la hipótesis planteada por el investigador que indica que, los factores de diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, mejorando y revalorando su identidad; debido que, el nivel de significancia bilateral es 0.00, siendo menor al margen de error permitido de 5%. **Cuya fuerza de relación es moderada fuerte positiva de 0.778.** Se concluye que, los factores de diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, mejorando y revalorando su identidad, frente a ello, se pueden tomar decisiones estrategias en beneficio de esta ciudad. Fuente: Base de Datos SPSSV.25

V. DISCUSION

En la presente investigación se establece como hipótesis general que los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, mejorando y revalorando su identidad. La cual, al ser analizada en la base de datos del estadístico, se determina que los factores de diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, debido que, el nivel de significancia bilateral es 0.00, siendo menor al margen de error permitido de 5%. **Cuya fuerza de relación es moderada fuerte positiva de 0.778**, por lo cual se permite establecer estrategias de intervención en beneficio del Centro Histórico de Chiclayo. Al igual que los resultados obtenidos en los antecedentes de la investigación, en los que (Zumelzu et al., 2020) determina que los diferentes efectos de la forma urbana, permiten integrar condiciones positivas entre el usuario y su accesibilidad peatonal los cuales influyen en la transformación de la imagen urbana, con miras hacia un desarrollo sostenible. Mientras que (Ortega, 2018) menciona que tanto en su ciudad como en otros lugares, los espacios públicos son revitalizados cuando su enfoque va dirigido hacia los factores determinantes para el peatón, y sus calles direccionadas en los centros históricos, los cuales pueden generar un impacto determinante en el uso de los espacios, que son transformados hacia una caracterización social, cultural, económica y espacial, conteniendo a los principales actores que establecen una mejora continua de sus conexiones de tránsito peatonal. Así mismo (J. Gehl, 2014) refiere a toda ciudad como un lugar de encuentro, donde el peatón observa, dinamiza, y crea experiencias al caminar a través del espacio público, generando una vida urbana, y activando las condiciones que permitan identificar una identidad con los elementos que conforman a su imagen urbana.

Con respecto a la primera hipótesis específica, se precisa que la evaluación de la situación actual de transitabilidad peatonal identificará la relación con la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo, que al ser comprobada con los hallazgos, se puede apreciar que en su dimensión físico urbano, el deterioro de infraestructuras obtiene un 40% de influencia en la recuperación de la imagen urbana, el deterioro en mobiliarios y elementos urbanos un 35%, y el deterioro de la vegetación y arborización un 25%, lo que se considera como un impacto negativo

en relación a su variable, mientras que en su dimensión físico social, la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal donde el 58.9% está totalmente de acuerdo; el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal, el 49.3% están totalmente de acuerdo; la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad el 82.2% se encuentran totalmente de acuerdo; los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar, generan una aglomeración de actividades en la ciudad el 57.5% está totalmente de acuerdo; existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulatorio), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal, el 49.3% está totalmente de acuerdo; la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal, el 79.5% está totalmente de acuerdo; los espacios de transitabilidad peatonal, deban contar con diferentes materiales representativos del lugar, el 50.7% está totalmente de acuerdo; lo que puede afectar a la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo. Es por ello, que es muy necesario que se tenga en cuenta estos aspectos para mantener una mejor imagen de la ciudad, los cuales se encuentran en correlación con el deterioro de las infraestructuras, deterioro en mobiliarios, y deterioro en vegetación y arborización; repercutiendo en un impacto alto negativo de la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo, asimismo se acepta la hipótesis que tiene un valor de significancia bilateral 0.00 menor al 5% permitido, por lo cual se rechaza la hipótesis nula. Resultado que coincide con (Guerra et al., 2019) donde la transitabilidad peatonal está relacionada directamente con las características de su entorno, que benefician o perjudican la estructura urbana, de acuerdo con el tipo de espacios y elementos vitales que contengan, demostrando la necesidad de medidas objetivas en los espacios de flujo peatonal. Por lo cual, en base a lo mencionado anteriormente, se afirma que los resultados obtenidos coinciden con los autores.

De acuerdo a la segunda hipótesis específica, se alude que el análisis de los componentes físico-espaciales de transitabilidad peatonal identificarán su influencia en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo, que al ser comprobada con los hallazgos, se determina que en los resultados de la dimensión denominada físico espacial, los encuestados admiten que, consideran

que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad, el 64.4% está totalmente de acuerdo; es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar, el 63% está totalmente de acuerdo; consideran que las necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana, el 69.9% está totalmente de acuerdo; los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles, el 61.6% está totalmente de acuerdo; los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana, el 61.6% está totalmente de acuerdo; es necesaria la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos podotáctil) como método de inclusión social, el 61.6% está totalmente de acuerdo; consideran necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovía), como parte de la recuperación de la imagen urbana, el 58.9% está totalmente de acuerdo; la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal, el 64.4% está totalmente de acuerdo; considerando necesario analizar la sensación térmica, los sistemas de alcantarillado, las actividades económicas, la contaminación visual como parte de los componentes físico-espaciales que pueden contribuir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo. Es por ello, que es indispensable que se tenga en cuenta estos aspectos para mantener criterios óptimos en relación con los factores de diseño de transitabilidad peatonal. Asimismo, se acepta la hipótesis que tiene un valor de significancia bilateral 0.00 menor al 5% permitido, por lo cual se rechaza la hipótesis nula. Estos resultados los comprende el escenario similar que plantea (Talavera et al., 2014) donde el interés al vincular los elementos que componen la estructura urbana, se evidencian instrumentos en los entornos de movilidad peatonal, y su contexto como espacio público, componentes que permiten la identificación de la caracterización peatonal de una manera útil y práctica, donde se encuentran involucrados factores de calidad, enfocados en la accesibilidad y flujos, seguridad, confort, materialidad, y elementos representativos de su espacio, previamente categorizados como un corredor dentro de la planificación. Del mismo modo (Valenzuela & Talavera, 2015) mencionan en su investigación, que la movilidad urbana mantiene una relación directa e intensa con las diferentes actividades de su contexto, alimentadas en variados aspectos por sus componentes construidos que en mayor proporción se

relacionan con la calidad de sus flujos y tránsitos peatonales, obteniendo como resultado la ocupación del peatón en espacios de transitabilidad que mantengan y logren un vínculo en las centralidades, calles y espacios públicos fundamentales para mejorar la calidad de la ciudad, de acuerdo a la valoración espacial, social y cultural que presenten. Por lo cual, en base a lo mencionado anteriormente, se afirma que los resultados obtenidos coinciden con los autores.

En cuanto a la Tercera hipótesis específica, se evidencia que el diagnóstico de los factores urbano-arquitectónicos de transitabilidad peatonal permitirán influir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, que al ser verificada con los hallazgos, en el análisis realizado a la dimensión denominada urbano arquitectónico, aprecia que los resultados obtenidos en la ficha de observación admiten estar en relación directa positiva y negativa con la variable de factores de transitabilidad peatonal, comprendiendo 15% en la intervención de los usos urbanos, 15% en actividades compatibles, 30% materialidad, 20% flujos peatonales, y 20% componentes simbólicos y mobiliario urbano, los cuales muestran un margen de elementos y componentes físicos, presentes en el espacio de tránsito peatonal, que pueden contribuir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo. Es por ello, que se vuelve necesario tener en cuenta dichos indicadores que permiten manejar criterios objetivos y subjetivos para el mejoramiento de los espacios de la ciudad. En tal forma, se acepta la hipótesis con una incidencia positiva en la dimensión urbano-arquitectónica, y se rechaza la hipótesis nula. Estos resultados los aborda (Magallanes & Espinosa, 2013) que plantea al acto de caminar como desplazamiento propio del usuario, quien necesita cubrir las necesidades de transitabilidad peatonal, y la movilidad, en los que intervienen factores y variables específicas de su contexto, como son las formas culturales, economía, equipamientos, distancias, etcétera, que necesitan vincularse a sus espacios públicos y actividades de su área urbana. Al igual que (Herrmann et al., 2020) que concluye en base a 120 encuestados, que las condiciones ambientales y componentes del contexto intervenido, permiten identificar que el objetivo del caminante es considerar un espacio sustentable y saludable en base a su diseño urbano, y en relación alta positiva con los elementos del paisaje urbano, que facilitan las percepciones y calidad de la movilidad peatonal y que contrastan con los elementos que inhiben el tránsito peatonal y su mal estado

de los espacios. Por lo cual, en base a lo mencionado anteriormente, se afirma que los resultados obtenidos coinciden con los autores.

Conforme a la Cuarta hipótesis específica, se determina que el establecimiento de los factores que se identificaron en la planificación influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, que al ser comparada con los datos obtenidos en el análisis de las fichas, se determina que la dimensión denominada factores de planificación, guardan relación directa con la variable de factores de diseño de transitabilidad peatonal, pudiendo apreciarse que los resultados obtenidos en la ficha de análisis admiten estar en relación directa con su dimensión, comprendiendo que consideran necesario la intervención de una caracterización del lugar a un 30%, la necesidad de establecer una tipología arquitectónica a un 35%, y definir los criterios de planificación adecuados al lugar y espacio en un 35%, los cuales pueden contribuir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo. Es por ello, que se vuelve necesario tener en cuenta dichos indicadores que permiten manejar criterios objetivos y subjetivos para el mejoramiento de los espacios de la ciudad. En tal forma, se acepta la hipótesis con una incidencia positiva en la dimensión urbano-arquitectónica, y se rechaza la hipótesis nula. Estos resultados los aborda (Magallanes & Espinosa, 2013) que plantea al acto de caminar como desplazamiento propio del usuario, quien necesita cubrir las necesidades de transitabilidad peatonal, y la movilidad, en los que intervienen factores y variables específicas de su contexto, como son las formas culturales, economía, equipamientos, distancias, etcétera, que necesitan vincularse a sus espacios públicos y actividades de su área urbana. En tanto (Andrade, 2018), concuerda en que el peatón se convierte en el usuario principal de la movilidad urbana y mantiene una relación directa con el espacio público y su entorno, donde aquellos factores de los elementos y piezas construidas en las calles, se vuelven el vínculo primordial para el desplazamiento y confort del usuario. Teniendo como debilidad la ausencia de parámetros de diseño específicos que ayuden a determinar criterios adecuados para la mejora los espacios públicos de transitabilidad peatonal, los cuales generan un impacto negativo en la conformación de espacios que proporcionen nuevas dinámicas debido al incremento de procesos urbanos. Por lo cual se afirma que los resultados obtenidos coinciden con los autores.

VI. CONCLUSIONES

1. Los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, mejorando y revalorando su identidad; así se demostró al finalizar la investigación, identificando, analizando e interpretando las variables de estudio, las cuales mantienen una correlación directa positiva entre sí, en base a sus dimensiones conformadas, debido que, el nivel de significancia bilateral es 0.00, siendo menor al margen de error permitido de 5%. **Cuya fuerza de relación es moderada fuerte positiva de 0.778**, por lo cual se permite establecer estrategias de intervención en beneficio del Centro Histórico de Chiclayo, mediante criterios adecuados y contextualizados a la realidad e imagen del lugar.
2. Se evaluó que la situación actual de transitabilidad peatonal identificará la relación con la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo, mediante la valoración de un impacto negativo de su dimensión físico urbano del 40% en el deterioro en infraestructura, 35% en el deterioro de mobiliarios y elementos urbanos y 25% en el deterioro de vegetación y arborización; mientras que la dimensión físico social, comprende un resultado óptimo de significancia bilateral de 0.00, menor al 5% permitido, evidenciando el impacto positivo en la incorporación necesaria de sus indicadores.
3. Se analizó los componentes físico-espaciales de transitabilidad peatonal identificarán su influencia en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo, resultado que se evidencia con los encuestados, en donde admiten estar en total acuerdo con sus indicadores de dimensión físico espacial, los cuales mantienen un nivel de relación directa positiva al mantener criterios óptimos en relación con los factores de diseño de transitabilidad peatonal; con un valor de significancia bilateral 0.00 menor al 5% permitido, que pueden contribuir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.
4. Se diagnóstico que los factores urbano-arquitectónicos de transitabilidad peatonal permitirán influir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, mediante la valoración de su dimensión urbano

arquitectónico, resultando en una influencia con impacto negativo de sus indicadores, debido al nivel de conservación y existencia de las partes que lo conforman, y un impacto positivo como elementos de intervención necesarios en la relación de sus factores de transitabilidad peatonal, comprendiendo 15% en la intervención de los equipamientos urbanos, 15% en actividades compatibles, 30% materialidad, 20% flujos peatonales, y 20% componentes simbólicos y mobiliario urbano, los cuales pueden contribuir en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

5. Se establecieron que los factores que se identificaron en la planificación influyen en la recuperación de la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo, guardando relación directa con la variable factores de diseño de transitabilidad peatonal, donde los resultados obtenidos muestran la relación directa positiva que existe entre su dimensión y variable, a través en los cuales sus indicadores admiten la necesidad de la intervención de una caracterización del lugar a un 30%, la necesidad de establecer una tipología arquitectónica a un 35%, y definir los criterios de planificación adecuados al lugar y espacio en un 35%, lo mismos que permiten definir criterios objetivos y subjetivos en sus factores de transitabilidad peatonal que repercuten en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.

VII. RECOMENDACIONES

1. Habiendo concluido la presente investigación y de acuerdo con los resultados obtenidos y conclusiones generadas, se recomienda, que, para poder lograr la recuperación de la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo, es necesario contar con factores de transitabilidad peatonal, los cuales impactan de manera positiva en su plan de desarrollo, necesitando de manera óptima alcanzar un nivel y/o grado de eficiencia que vayan acorde a los criterios establecidos en la presente investigación, donde las autoridades pertinentes e instituciones multidisciplinarias puedan participar de los objetivos y alcances progresivos de un plan de intervención.
2. Se recomienda que es imprescindible evaluar las condiciones de deterioro de las infraestructuras, equipamientos, elementos urbanos, y zonas vegetativas que impacten de manera negativa en los espacios del centro histórico, y determinar la importancia de las necesidades urbanas, elementos representativos, adecuamiento de la inclusión social, la movilidad sostenible y un abordamiento al causal de la informalidad, lo que permitirá mejorar considerablemente las condiciones existen de la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo.
3. Se recomienda que es necesario contar con los factores adecuados que permitan el diseño de los espacios de transitabilidad peatonal, manteniendo una relación directa y positiva en el impacto físico espacial, urbano arquitectónico y criterios funcionales en sus condiciones de planificación, lo que establecerá un abordaje y vinculación con los componentes del lugar, siendo preciso considerar a la sensación térmica, los sistemas de alcantarillado, las actividades económicas, los equipamientos urbanos, los materiales representativos y elementos simbólicos, los flujos peatonales y su contaminación visual, en relación a la caracterización del lugar su tipología arquitectónica y los criterios de planificación que permitirán concretar estos factores de diseño determinantes en la recuperación de la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo.

REFERENCIAS

- Aitken, J. (2020). *Multidimensionalidad del espacio público para la calidad de vida urbana en la urbanización Santa Victoria Chiclayo* [Universidad Cesar Vallejo].
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/48384/Aitken_GJH-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Andrade, R. (2018). *Análisis de la Estructura de la calle, su impacto en la movilidad Peatonal y en la Apropiación Utilitaria Funcional* [Universidad de Guadalajara].
https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Análisis+de+la+Estructura+de+la+calle%2C+su+impacto+en+la+movilidad+Peatonal+y+en+la+Apropiación+Utilitaria+Funcional&btnG=
- Arismendi, I. (2018). *ANÁLISIS DEL FLUJO PEATONAL MEDIANTE UN DIAGRAMA FUNDAMENTAL MACROSCÓPICO* IGNACIO TOMÁS ARISMENDI GONZÁLEZ [Universidad Católica de Chile].
<https://www.proquest.com/openview/8f31724684156a5e2bb0b2be1c504bb2/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y>
- Bastidas, O., & Richer, M. (2001). *Economía social y economía solidaria: Intento de definición*. <https://www.redalyc.org/pdf/622/62210102.pdf>
- Cabal, C., Pardo, R., & Roa John. (n.d.). RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE SANTA MARTA - Archivo BAQ.
<https://www.Arquitecturapanamericana.Com/>. Retrieved December 13, 2021, from <https://www.arquitecturapanamericana.com/recuperacion-y-rehabilitacion-del-centro-historico-de-santa-marta/>
- Calvino, Í. (2018). Ciudades Invisibles. *Scielo*, 11–15.
<http://www.scielo.org.co/pdf/unih/n85/0120-4807-unih-85-00011.pdf>
- Chuaqui, J. (2016). *EL CONCEPTO DE INCLUSIÓN SOCIAL*.
<https://revistas.uv.cl/index.php/racs/article/view/927/890>
- Clichevsky, N. (2000). Informalidad y segregación urbana en América Latina: una aproximación. *Perú Económico*, 64(6), 83.
<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/5712>
- Córdova, M. (2020). *Salir a caminar. La influencia de las fachadas en la experiencia estética para una disposición a empatizar con las calles: Una*

aproximación cualitativa [PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ].

https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16915/CORDOVA_RAMIREZ_MIGUEL_ALEX_SALIR_CAMINAR.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Del Zulia, U., Rosales, V., Rincón, A. ;, José, F., Millán, ;, & Hilario, L. (2016). *Relación entre Arquitectura-Ambiente y los principios de la Sustentabilidad*. 16, 259–266. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90453464004>
- Díscoli, C., San Juan, G., Rosenfed, E., Martini, I., Barbero, D., Ferreyro, C., Ramirez Casas, J., Dicroce, L., & Dominguez, C. (2005). NIVELES DE CALIDAD DE VIDA URBANA Y EL ESTADO DE NECESIDADES BASICAS EN SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA. *FAU-UNLP*, 9. http://idehab_fau_unlp.tripod.com/ui2;
- Fernández, A., & Hernández, H. (2019). *Estudio de la movilidad peatonal en un centro urbano: un caso en Costa Rica* (No. 62). <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/11270/14391>
- Fernández Águeda, B. (n.d.). *La reversibilidad de los procesos de deterioro urbano: Perspectivas Medioambientales*.
- Fernández, D. (2003). *LA CONTAMINACIÓN VISUAL EN LA VÍA PÚBLICA*.
- Fernandez, M. (n.d.). La ciudad como “Marca.” *Arquitectura Del Paisaje*. Retrieved December 9, 2021, from <http://sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7098/7110/7113/82898.pdf>
- Ferreres, P., & Gisbert, J. (2015). *Una oportunidad para recuperar el espacio peatonal: contrapropuesta para renovación del centro de Valencia | ArchDaily Perú*. <https://www.archdaily.pe/pe/763056/una-oportunidad-para-recuperar-el-espacio-peatonal-contrapropuesta-para-renovacion-del-centro-de-valencia>
- Francia, L. (n.d.). ¿Y si se establecen más restricciones, esta vez a través de los índices de uso? *Ulima*. Retrieved December 9, 2021, from <https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Advocatus/article/view/4419/4334>
- Franco, Á., & Zabala, S. (2012). *Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía*. 8–13. <http://dearq.uniandes.edu.co>

- Gallardo, L. (2013). Lugar y arquitectura. Reflexión de la esencia de la arquitectura a través de la noción de lugar. *Arquitectura Revista*, 9(2), 161–169. <https://doi.org/10.4013/arq.2013.92.09>
- Gehl, A. (2014). *Sao Paulo – Pilot Projects by Gehl - Making Cities for People - Issuu*.
https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu_1453_saopaulo_pilot_projects_/8
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (1a ed.). Ediciones Infinito.
<https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja>
- Guerra, M., Pérez, A., Arauz, S., Arsemena, A., & Perén, J. (2019). CARACTERIZACIÓN DEL FLUJO PEATONAL VS TRANSITABILIDAD EN ESPACIOS DE TRANSICIÓN: CASO ESTACIÓN VÍA ARGENTINA Y PIEX. *Revistas Universidad de Panamá*, Vol.1(Nº 1), 1–7.
<https://revistas.up.ac.pa/index.php/SusBCity/article/view/462/380>
- Guerrero, A. (2017). *Vegetación y Arquitectura, más allá de lo normal* (nº4).
http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/9660/Car_Ambientalmente4.pdf?sequence=1
- Guerrero, L. (1998). Componentes de la tipología arquitectónica. *Zaloamati*, 55–69. <https://doi.org/10.16/CSS/JQUERY.DATATABLES.MIN.CSS>
- Guillamón, D., & Hoyos, D. (n.d.). *MOVILIDAD SO STENIBLE De la teoría a la práctica*.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación* (6ta Edición). MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.Hernandez,Fernandez,yBaptista-MetodologiaInvestigacionCientifica6taed.pdf>
- Herrmann, M., Mora, R., & Véjares, P. (2020). Identification of elements of the urban landscape which encourage walking in Santiago. *Scielo*, 43.
<https://www.scielo.cl/pdf/ru/n43/0717-5051-ru-43-00004.pdf>
- Hoyos, R. (n.d.). *Aplicación de las cubiertas verdes en el medio local como solución al déficit de zonas verdes en Medellín*. Retrieved December 9, 2021, from <https://repository.udem.edu.co/handle/11407/1145>
- iluminet. (2021). *mobiliario urbano | Iluminet revista de iluminación*.
<https://www.iluminet.com/?s=mobiliario+urbano>

- Jara, P. (2015). *Confort térmico, su importancia para el diseño arquitectónico y la calidad ambiental del espacio*. 106–121.
<https://www.revistas.usach.cl/ojs/index.php/amasc/article/view/2529/2318>
- Lacalle, E., Martínez, T., & Martínez, S. (2015). *Renovación urbana del área centro de San Isidro – ARQA*.
<https://arqa.com/arquitectura/urbanismo/renovacion-urbana-del-area-centro-de-san-isidro.html>
- Luengo, M., & Arreaza, H. (n.d.). LA ERGONOMÍA EN EL DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO. Caso: Ciudad de Mérida, Venezuela. *Universidad Los Andes*. Retrieved December 9, 2021, from
https://www.aepro.com/files/congresos/2005malaga/ciip05_1235_1251.262.pdf
- Maestre, M. (2015). *Peatonalización de la Calle Real - Ayuntamiento de Torreldones*. <https://www.torrelodones.es/movilidad/peatonizacion-de-la-calle-real>
- Magallanes, C., & Espinosa, C. (2013). Ciudades, peatonalización y consumo en la ciudadanía. *Instituto Politécnico Nacional de México*, 46–55.
<https://repositoriodigital.ipn.mx/bitstream/123456789/25382/1/5-CiudadesPeatonizacionConsumo.pdf>
- Martínez; Lourdes. (2017). *Localización y diseño de una zona de prioridad peatonal en el Centro Histórico de Lima*.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. (2016). *PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO*.
<https://www.munilavictoriach.gob.pe/web/Administracion/documents/ReglamentoZonificaciónUrbana.pdf>
- Muñoz, K. (2016). Sistema de espacios públicos peatonales para la conectividad entre las márgenes ribereñas, Alameda Chabuca Granda, Lima, 2015. *Revistas Pucp*, N° 4, 69–87.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/investigaterritorios/article/view/21453/1102>
- Ortega, C. (2018). *Peatonalización de la calle Madero: análisis del cambio en el ámbito comercial* [Universidad Autónoma Metropolitana - Zaloamati].
<http://zaloamati.azc.uam.mx/handle/11191/5929?locale-attribute=en>

- Paredes, C. (2021). *Regeneración Urbana del Espacio Público y Movilidad Urbana de la Zona Central Metropolitana de Chiclayo, 2019* [Universidad Nacional de Trujillo].
[https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/17760/Paredes Garcia%2C Carlos German.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/17760/Paredes%20Carlos%20German.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Pérez, R. (2013). *Diseño y construcción de alcantarillados sanitario, pluvial y drenaje en ... - Rafael Pérez Carmona - Google Libros* (1ª ed.). Biblioteca de .
<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Gtw3DgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=#v=onepage&q&f=false>
- Raúl, G. (2009). *Construir como proyecto: Una introducción a la materialidad arquitectónica - García Jorge Raúl - Google Libros* (Nobuko (ed.); 1ª Ed.).
<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Q61MEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA5&dq=definicion+de+materialidad+arquitectura&ots=bpc40qWTsx&sig=IMgnuYs9fiUIv3EI93WLRMdmxTI#v=onepage&q&f=false>
- Reque, J. (2019). *Movilidad sostenible como regenerador del espacio público en el Centro Histórico de la Ciudad de Chiclayo* [Universidad Cesar Vallejo].
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/37510/Chaname _RJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/37510/Chaname_RJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Santa Cruz, M. (2020). *Estrategias de itinerarios peatonales para la accesibilidad urbana en la Avenida Balta del mercado de Chiclayo*. [Universidad Cesar Vallejo].
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/49517/Sanchez _SCME-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/49517/Sanchez_SCME-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Talavera, R., Soria, J., & Valenzuela, L. (2014). La calidad peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana. *Dialnet*, 60(1), 161–187.
<https://doi.org/10.5565/rev/dag.55>
- Urtilla, A., & Jimenez, J. (2010). *DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO PARA LOGRAR LA DINÁMICA SOCIAL EN LA CIUDAD*. 12(1), 115–124.
<https://www.redalyc.org/pdf/401/40113202011.pdf>
- Valenzuela, L., & Talavera, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *Red de Revistas Científicas de América Latina, El Caribe*, vol 41(nº 123), 5–27.

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19637101001>

Valerie, F. (1985). *Jerarquías y Roles de los Materiales de construcción y objetos representativos*. 143–150.

http://www.chungara.cl/Vols/1985/Vol15/Jerarquias_y_rols_de_los_materiales_de_construccion.pdf

Vidal, T., Berroeta, H., Masso, A. Di, Valera, S., & Però, M. (2014). Apego al lugar, identidad de lugar, sentido de comunidad y participación en un contexto de renovación urbana. *Http://Dx.Doi.Org/10.1174/021093913808295172*, 34(3), 275–286. <https://doi.org/10.1174/021093913808295172>

Zumelzu, A., Barría, T., & Barrientos-Trinanes, M. (2020). Effects of the urban form on pedestrian accessibility in neighborhoods in Southern Chile. *Redalyc.Org*, 16(1), 1–22. <https://doi.org/10.4013/ARQ.2020.161.01>

ANEXOS

ANEXO 01: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variables Dependiente: Recuperación de la imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo	Evaluar la situación actual de transitabilidad peatonal, en relación a la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo	La imagen Urbana se define como la representación imaginaria de la dimensión socio-urbana de una determinada ciudad o parte de la misma, construida alrededor de las dinámicas habitables, resultando en una representación diacrónica de elementos individuales que generan una identidad. (Ítalo Calvino, 2005)	La imagen de una ciudad está formada por un conjunto de elementos representativos, a través de sus espacios habitables y actividades dinámicas que hacen que un lugar sea identificable para la sociedad.	Físico - Urbano	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro en infraestructura - Deterioro en mobiliarios y elementos urbanos - Deterioro en vegetación y arborización 	<p>Nominal</p> <p>Ficha de Observación</p>
				Físico - Social	<ul style="list-style-type: none"> -Necesidades urbanas -Identidad y percepción del lugar -Elementos representativos -Flujos de circulación Peatonal -Inclusión Social -Movilidad Sostenible (ciclovía) -Informalidad 	<p>Nominal</p> <p>Totalmente en desacuerdo</p> <p>En desacuerdo</p> <p>Neutral</p> <p>De acuerdo</p> <p>Totalmente de acuerdo</p>

Variable Independiente: Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal	<p>Analizar los componentes físico-espaciales de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo</p>	<p>Siguiendo la metodología Pilot Sites, de la vida pública y sus espacios públicos, se designa al peatón como el usuario estratégico dentro de los espacios de la ciudad y su transitabilidad, generando contextos y dinámicas urbanas, que activen y transformen la ciudad, a través de todos los elementos y criterios que conforman el espacio, desde las mirillas del peatón, hacia las miradas urbanas, proponiendo ejes que aborden la proximidad de la escala humana y permitiendo que las calles ocupen un lugar central como espacios públicos, siendo de vital importancia para su desarrollo y sostenibilidad. (Gehl Architects 2014)</p>	<p>Los peatones son designados como usuarios estratégicos del espacio urbano en términos del espacio público, creando un contexto y una dinámica en los usos y transitabilidad de las calles. Desde el peatón hasta los paisajes urbanos que transforman la ciudad determinando todos los elementos y estándares que la componen, imprescindibles para su desarrollo y conformando un eje que le permite convertirse en un espacio como escenario central.</p>	<p>Físico - Espacial</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sensación Térmica - Déficit de Vegetación - Sistema de alcantarillado - Actividades Económicas - Elementos Urbanos - Materiales representativos - Contaminación visual 	<p>Nominal</p> <p>Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Neutral De acuerdo Totalmente de acuerdo</p>
	<p>Diagnosticar los factores urbano-arquitectónicos de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo</p>			<p>Urbano Arquitectónico</p> <ul style="list-style-type: none"> - Equipamiento Urbano - Actividades compatibles - Materialidad - Flujos peatonales - componentes simbólicos y Mobiliario Urbano 	<p>Nominal</p> <p>Ficha de Observación</p>
	<p>Establecer los factores que se identificaron en la planificación para la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo</p>			<p>Factores de Planificación</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caracterización del lugar - Tipología arquitectónica - Criterios de planificación 	<p>Ordinal</p> <p>Ficha de Análisis</p>

ANEXOS 02: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES
¿De qué manera los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal, influyen en la Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo?	Determinar los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo	Los Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal influyen de manera positiva en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo, mejorando y revalorando su identidad	<p>V.D.: Factores de Diseño para la Transitabilidad Peatonal.</p> <p>V.I.: Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo.</p>
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	DIMENSIONES
¿De qué manera la situación actual de transitabilidad peatonal se relaciona a la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo?	Evaluar la situación actual de transitabilidad peatonal, en relación a la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo	La evaluación de la situación actual de transitabilidad peatonal identificará la relación con la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo	Físico - Urbano
			Físico - Urbano
¿En qué medida los componentes físico-espaciales de transitabilidad peatonal influyen en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo?	Analizar los componentes físico-espaciales de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo	El análisis de los componentes físico-espaciales de transitabilidad identificarán su influencia en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo	Físico Espaciales
¿En qué medida los factores urbano-arquitectónicos de transitabilidad peatonal influyen en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo?	Diagnosticar los factores urbano-arquitectónicos de transitabilidad peatonal que influyen en la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo	El diagnóstico de los factores urbano-arquitectónicos de transitabilidad peatonal permitirán influir en la recuperación de la imagen urbana del centro Histórico de Chiclayo.	Factores urbano-Arquitectónicos
¿Cuáles son los factores que se identificaron en la planificación para la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo?	Establecer los factores que se identificaron en la planificación para la recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo	Los factores identificados en la planificación mejorarán la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo	Factores de Planificación

ANEXO 03:

INSTRUMENTOS – VALIDACIONES – MUESTRA- CONFIABILIDAD

VARIABLE INDEPENDIENTE

CUESTIONARIO: FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

La encuesta por desarrollar es de manera anónima y su propósito es obtener información para la Recuperación de la Imagen Urbana y sus Espacios de Transitabilidad Peatonal.

No hay respuestas buenas o malas. Lo que nos interesa son respuestas verdaderas. Se solicita de manera cordial responder a las preguntas con la sinceridad correspondiente, para poder obtener resultados eficaces y verídicos una vez finalizada la encuesta.

GENERO: M _____ F _____ EDAD: _____

ESCALA DE CONVERSION				
TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NEUTRAL	DE ACUERDO	TOTALMENTE DE ACUERDO
1	2	3	4	5

ITEM	PREGUNTA O CONSULTA	1	2	3	4	5
FÍSICO - ESPACIAL						
1	¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?					
2	¿Cree usted que el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal?					
3	¿Considera que la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad?					
4	¿Considera que los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar, generan una aglomeración de actividades en la ciudad?					
5	¿Considera que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulatorio), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal?					
6	¿Considera que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal?					
7	¿Cree usted que los espacios de transitabilidad peatonal, deban contar con diferentes materiales representativos del lugar?					

VARIABLE DEPENDIENTE

CUESTIONARIO: RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO

La encuesta por desarrollar es de manera anónima y su propósito es obtener información para la Recuperación de la Imagen Urbana y sus Espacios de Transitabilidad Peatonal.

No hay respuestas buenas o malas. Lo que nos interesa son respuestas verdaderas. Se solicita de manera cordial responder a las preguntas con la sinceridad correspondiente, para poder obtener resultados eficaces y verídicos una vez finalizada la encuesta.

GENERO: M _____ F _____ EDAD: _____

ESCALA DE CONVERSION				
TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NEUTRAL	DE ACUERDO	TOTALMENTE DE ACUERDO
1	2	3	4	5

ITEM	PREGUNTA O CONSULTA	1	2	3	4	5
FÍSICO - SOCIAL						
1	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad?					
2	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar?					
3	¿Considera importante que las necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana?					
4	¿Considera usted que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles?					
5	¿Cree usted que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana?					
6	¿Considera necesario la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos podotáctil) como método de inclusión social?					
7	¿Considera necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovía), como parte de la recuperación de la imagen urbana?					
8	¿Cree usted que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal?					



**MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

FICHA DE OBSERVACIÓN 01:

**TÍTULO
INVESTIGACIÓN**

**FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD
PEATONAL PARA INFLUIR EN LA
RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL
CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO**

**AUTOR:
ROBERT YAMIR
ESCALANTE VELEZ**

FO-01

VARIABLE

**RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE
CHICLAYO**

DIMENSIÓN: FÍSICO – URBANO

DETERIORO EN INFRAESTRUCTURA

**DETERIORO EN MOBILIARIOS Y ELEMENTOS
URBANOS**

DETERIORO DE ESPACIOS ARBÓREOS

FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN



**MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

FICHA DE OBSERVACIÓN 02:

**TITULO
INVESTIGACIÓN**

**FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD
PEATONAL PARA INFLUIR EN LA
RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL
CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO**

**AUTOR:
ROBERT YAMIR ESCALANTE
VELEZ**

FO-02

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

DIMENSIÓN: URBANO - ARQUITECTÓNICO

EQUIPAMIENTO URBANO

ACTIVIDADES COMPATIBLES

MATERIALIDAD

FLUJOS PEATONALES

**COMPONENTES
SIMBÓLICOS Y
MOBILIARIO URBANO**

FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA

**FOTOGRAFÍA Y
DIAGRAMA**

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN



**MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

FICHA DE OBSERVACIÓN 02:

**TITULO
INVESTIGACIÓN**

**FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD
PEATONAL PARA INFLUIR EN LA
RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL
CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO**

**AUTOR:
ROBERT YAMIR
ESCALANTE VELEZ**

FA-01

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN

Indicador: TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

CONCLUSIÓN



**MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

FICHA DE OBSERVACIÓN 02:

**TITULO
INVESTIGACIÓN**

**FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD
PEATONAL PARA INFLUIR EN LA
RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL
CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO**

**AUTOR:
ROBERT YAMIR
ESCALANTE VELEZ**

FA-02

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN

Indicador: CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

CONCLUSIÓN



**MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

FICHA DE OBSERVACIÓN 02:

**TITULO
INVESTIGACIÓN**

**FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD
PEATONAL PARA INFLUIR EN LA
RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL
CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO**

**AUTOR:
ROBERT YAMIR
ESCALANTE VELEZ**

FA-03

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN

Indicador: CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

**FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA**

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

CONCLUSIÓN

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario Recuperación de la imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo".

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando tanto al área de ARQUITECTURA como a sus aplicaciones. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	CARLOS ENRIQUE IBANEZ CUBAS
Grado profesional:	Maestría (<input checked="" type="checkbox"/>) Doctor (<input type="checkbox"/>)
Area de Formación académica:	Arquitectura
Areas de experiencia profesional:	Especialista en Saneamiento físico legal
Institución donde labora:	Universidad Señor de Sipán - Universidad César Vallejo - Cofopri
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (<input type="checkbox"/>) Más de 5 años (<input checked="" type="checkbox"/>)

2. PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

- Validar lingüísticamente el instrumento, por juicio de expertos.
- Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo a la dimensión del área según la autora.

Categoría	
ESENCIAL	El ítem es esencial para obtener información respecto indicador.
UTIL, PERO PRESCINDIBLE	El ítem es útil para obtener información, sin embargo, puede ser opcional para lo que se va a medir.
INNECESARIO	No es relevante para obtener información del indicado.



Carlos Enrique Ibanez Cubas
ARQUITECTO
E.A.P. N° 5911

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO: "Factores de Diseño de
Transitabilidad Peatonal"**

DIMENSIÓN: FÍSICO - ESPACIAL					
INDICADOR	Item	Esencial	Util pero prescindible	Innecesario	Observaciones/ Recomendaciones
SENSACIÓN TÉRMICA	¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
DÉFICI DE VEGETACIÓN	¿Cree usted que el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
SISTEMAS DE ALCANTARILLADO	¿Considera que la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad?	X			
USOS DE SUELO	¿Considera que los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar, generan una aglomeración de actividades en la ciudad?	X			
CONTAMINACIÓN VISUAL	¿Considera que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulatorio), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
ELEMENTOS URBANOS	¿Considera que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal?	X			
MATERIALES REPRESENTATIVOS	¿Cree usted que los espacios de transitabilidad peatonal, deban contar con diferentes materiales representativos del lugar?	X			




Carlos Enrique Izquierdo Cubela
 ARQUITECTO
 C.A.P. N° 2882

Firma de Evaluador

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario Recuperación de la imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo".

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando tanto al área de ARQUITECTURA como a sus aplicaciones. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	CARLOS ENRIQUE IBANEZ CUBAS
Grado profesional:	Maestría (<input checked="" type="checkbox"/>) Doctor (<input type="checkbox"/>)
Area de Formación académica:	Arquitectura
Areas de experiencia profesional:	Especialista en Saneamiento físico legal
Institución donde labora:	Universidad Señor de Sipán - Universidad César Vallejo - Cofopri
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (<input type="checkbox"/>) Más de 5 años (<input checked="" type="checkbox"/>)

2. PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

- Validar lingüísticamente el instrumento, por juicio de expertos.
- Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo a la dimensión del área según la autora.

Categoría	
ESENCIAL	El ítem es esencial para obtener información respecto indicador.
UTIL, PERO PRESCINDIBLE	El ítem es útil para obtener información, sin embargo, puede ser opcional para lo que se va a medir.
INNECESARIO	No es relevante para obtener información del indicado.



Carlos Enrique Ibanez Cubas
ARQUITECTO
E.A.P. N° 5911

CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO: "Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo"

DIMENSIÓN: FÍSICO - SOCIAL					
INDICADOR	Item	Esencial	Útil pero prescindible	Innecesario	Observaciones/ Recomendaciones
IDENTIDAD Y PERCEPCIÓN DEL LUGAR	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad?	X			
	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar?	X			
NECESIDADES URBANAS	¿Considera importante que las necesidades urbanas como los servicios públicos, abastecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana?	X			
ELEMENTOS REPRESENTATIVOS	¿Considera usted que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles?	X			
FLUJOS DE CIRCULACIÓN PEATONAL	¿Cree usted que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana?	X			
INCLUSIÓN SOCIAL	¿Considera necesario la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos pedotáctil) como método de inclusión social?	X			
MOVILIDAD SOSTENIBLE (CICLOVÍA)	¿Considera necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovia), como parte de la recuperación de la imagen urbana?	X			
INFORMALIDAD COMERCIAL	¿Cree usted que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal?	X			



Carlos Enrique Rojas Caba
 ARQUITECTO
 E.A.F. N° 5882

Firma de Evaluador

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario Recuperación de la imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo".

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando tanto al área de ARQUITECTURA como a sus aplicaciones. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	Karina Rivadeneyra Huaroto
Grado profesional:	Maestría (x) Doctor ()
Área de Formación académica:	Arquitectura
Áreas de experiencia profesional:	Urbanismo / Espacio Público
Institución donde labora:	Universidad Señor de Sipán
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (x)

2. PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

- Validar lingüísticamente el instrumento, por juicio de expertos.
- Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo a la dimensión del área según la autora.



Categoría	
ESENCIAL	El ítem es esencial para obtener información respecto indicador.
UTIL, PERO PRESCINDIBLE	El ítem es útil para obtener información, sin embargo, puede ser opcional para lo que se va a medir.
INNECESARIO	No es relevante para obtener información del indicado.



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO: "Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal"

DIMENSIÓN: FÍSICO - ESPACIAL					
INDICADOR	Item	Esencial	Útil pero prescindible	Innecesario	Observaciones/ Recomendaciones
SENSACIÓN TÉRMICA	¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
DÉFICIT DE VEGETACIÓN	¿Cree usted que el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
SISTEMAS DE ALCANTARILLADO	¿Considera que la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad?	X			
USOS DE SUELO	¿Considera que los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar, generan una aglomeración de actividades en la ciudad?	X			
CONTAMINACIÓN VISUAL	¿Considera que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulante), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
ELEMENTOS URBANOS	¿Considera que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal?	X			
MATERIALES REPRESENTATIVOS	¿Cree usted que los espacios de transitabilidad peatonal, deben contar con diferentes materiales representativos del lugar?	X			



Firma de Evaluador

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario Recuperación de la imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo".

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando tanto al área de ARQUITECTURA como a sus aplicaciones. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	Karina Rivadeneyra Huaroto
Grado profesional:	Maestría (x) Doctor ()
Área de Formación académica:	Arquitectura
Áreas de experiencia profesional:	Urbanismo / Espacio Público
Institución donde labora:	Universidad Señor de Sipán
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (x)

2. PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

- Validar lingüísticamente el instrumento, por juicio de expertos.
- Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo a la dimensión del área según la autora.



Categoría	
ESENCIAL	El ítem es esencial para obtener información respecto indicador.
UTIL, PERO PRESCINDIBLE	El ítem es útil para obtener información, sin embargo, puede ser opcional para lo que se va a medir.
INNECESARIO	No es relevante para obtener información del indicado.



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO: "Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo"

DIMENSIÓN: FÍSICO - SOCIAL					
INDICADOR	Ítem	Esencial	Útil pero prescindible ■	Innecesario □	Observaciones/ Recomendaciones ■
IDENTIDAD Y PERCEPCIÓN DEL LUGAR	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad?	X			
	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar?	X			
NECESIDADES URBANAS	¿Considera importante que las necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana?	X			
ELEMENTOS REPRESENTATIVOS	¿Considera usted que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles?	X			
FLUJOS DE CIRCULACIÓN PEATONAL	¿Cree usted que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana?	X			
INCLUSIÓN SOCIAL	¿Considera necesario la integración de elementos regulatorios (rampas de accesibilidad, bandes, y pavimentos pedonales) como método de inclusión social?	X			
MOVILIDAD SOSTENIBLE (CICLOVÍA)	¿Considera necesario la implementación de la movilidad sostenible (ciclovía), como parte de la recuperación de la imagen urbana?	X			
INFORMALIDAD COMERCIAL	¿Cree usted que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal?	X			



Firma de Evaluador

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal".

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando tanto al área de ARQUITECTURA como a sus aplicaciones. Agradecemos su valiosa colaboración.

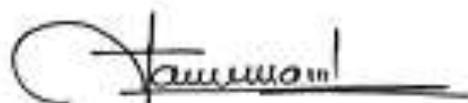
1. DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	Luis Enrique Tarma Carlos
Grado profesional:	Maestría () Doctor (X)
Área de Formación académica:	Arquitectura
Áreas de experiencia profesional:	Arquitectura, Gestión Pública, Investigación
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo - UPAO
Tiempo de experiencia profesional en el área :	2 a 4 años () Más de 5 años (X)

2. PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

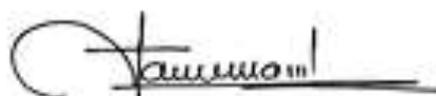
- Validar lingüísticamente el instrumento, por juicio de expertos.
- Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo con la dimensión del área según la autora.

Categoría	
ESENCIAL	El ítem es esencial para obtener información respecto indicador.
UTIL, PERO PRESCINDIBLE	El ítem es útil para obtener información, sin embargo, puede ser opcional para lo que se va a medir.
INNECESARIO	No es relevante para obtener información del indicado.



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO: "Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal"

DIMENSIÓN: FÍSICO - ESPACIAL					
INDICADOR	Item	Esencial	Útil pero prescindible	Innecesario	Observaciones/ Recomendaciones
SENSACIÓN TÉRMICA	¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
DÉFICIT DE VEGETACIÓN	¿Cree usted que el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
SISTEMAS DE ALICANTILLADO	¿Considera que la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad?	X			
USOS DE SUELO	¿Considera que los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar, generan una aglomeración de actividades en la ciudad?	X			
CONTAMINACIÓN VISUAL	¿Considera que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulante), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal?	X			
ELEMENTOS URBANOS	¿Considera que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal?	X			
MATERIALES REPRESENTATIVOS	¿Cree usted que los espacios de transitabilidad peatonal, deben contar con diferentes materiales representativos del lugar?	X			



Firma de Evaluador

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Cuestionario Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal".

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando tanto al área de ARQUITECTURA como a sus aplicaciones. Agradecemos su valiosa colaboración.

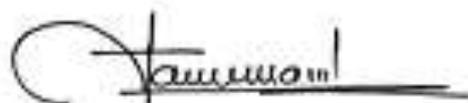
1. DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	Luis Enrique Tarma Carlos
Grado profesional:	Maestría () Doctor (X)
Área de Formación académica:	Arquitectura
Áreas de experiencia profesional:	Arquitectura, Gestión Pública, Investigación
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo - UPAO
Tiempo de experiencia profesional en el área :	2 a 4 años () Más de 5 años (X)

2. PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

- Validar lingüísticamente el instrumento, por juicio de expertos.
- Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo con la dimensión del área según la autora.

Categoría	
ESENCIAL	El ítem es esencial para obtener información respecto indicador.
UTIL, PERO PRESCINDIBLE	El ítem es útil para obtener información, sin embargo, puede ser opcional para lo que se va a medir.
INNECESARIO	No es relevante para obtener información del indicado.



CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CUESTIONARIO: "Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo"

DIMENSIÓN: FÍSICO - SOCIAL					
INDICADOR	Item	Esencial	Útil pero prescindible	Innecesario	Observaciones/ Recomendaciones
IDENTIDAD Y PERCEPCIÓN DEL LUGAR	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad?	X			
	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar?				
NECESIDADES URBANAS	¿Considera importante que las necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana?	X			
ELEMENTOS REPRESENTATIVOS	¿Considera usted que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles?	X			
FLUJOS DE CIRCULACIÓN PEATONAL	¿Cree usted que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana?	X			
INCLUSIÓN SOCIAL	¿Considera necesario la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos podotáctil) como método de inclusión social?	X			
MOVILIDAD SOSTENIBLE (CICLOVÍA)	¿Considera necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovia), como parte de la recuperación de la imagen urbana?	X			
INFORMALIDAD COMERCIAL	¿Cree usted que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal?	X			



Firma de Evaluador

Ficha de Observación

PROCESO:

La Ficha de observación, se generará con el propósito de obtener información sobre las características del lugar en los espacios de transitabilidad peatonal y las condiciones que generan el deterioro de la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo.

La Ficha de Observación contará con las siguientes características.

Fotografía y Diagrama: Recopilación de fotografías y elaboración de esquemas que permitan evaluar las condiciones existentes del lugar.

Descripción: Explicación de la situación expuesta.

Observación General: Diagnóstico crítico de la evaluación presentada.

Estas Fichas de Observación serán elaboradas de acuerdo con las variables dimensiones e indicadores determinados.

VARIABLE DEPENDIENTE:

Recuperación de la Imagen Urbana del Centro Histórico de Chiclayo

DIMENSIÓN:

Físico – Urbano

INDICADORES:

Deterioro en Infraestructura
Deterioro en Mobiliarios y Elementos Urbanos
Deterioro de Espacios Arbóreos

VARIABLE INDEPENDIENTE:

Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal

DIMENSIÓN:

Urbano - Arquitectónico

INDICADORES:

Equipamiento Urbano
Actividades compatibles
Materialidad
Flujos peatonales
Componentes simbólicos y Mobiliario Urban

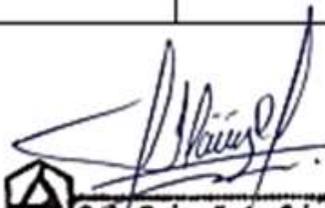
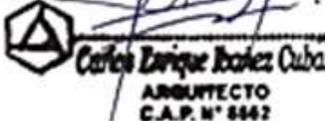
 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACION 01:		FO-01	
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ
	VARIABLE	RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		
DIMENSIÓN: FÍSICO – URBANO				
DETERIORO EN INFRAESTRUCTURA	DETERIORO EN MOBILIARIOS Y ELEMENTOS URBANOS	DETERIORO DE ESPACIOS ARBÓREOS		
FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA		
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN		

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: CARLOS ENRIQUE IBÁÑEZ CUBAS
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA


Carlos Enrique Ibañez Cubas
 ARQUITECTO
 C.A.P. N° 8442

 ESCUELA DE POSGRADO <small>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</small> MAESTRÍA EN ARQUITECTURA	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FO-02
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: URBANO - ARQUITECTÓNICO				
EQUIPAMIENTO URBANO	ACTIVIDADES COMPATIBLES	MATERIALIDAD	FLUJOS PEATONALES	COMPONENTES SIMBÓLICOS Y MOBILIARIO URBANO
FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: CARLOS ENRIQUE IBÁÑEZ CUBAS
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA

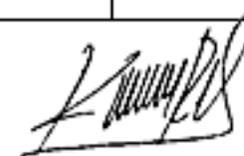
 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 01:		FO-01	
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ
	VARIABLE	RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		
DIMENSIÓN: FÍSICO – URBANO				
DETERIORO EN INFRAESTRUCTURA	DETERIORO EN MOBILIARIOS Y ELEMENTOS URBANOS	DETERIORO DE ESPACIOS ARBÓREOS		
FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA		
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN		

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: KARINA RIVADENEYRA HUAROTO
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA



 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRIA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FO-02
	TITULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSION: URBANO - ARQUITECTONICO				
EQUIPAMIENTO URBANO	ACTIVIDADES COMPATIBLES	MATERIALIDAD	FLUJOS PEATONALES	COMPONENTES SIMBÓLICOS Y MOBILIARIO URBANO
FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN

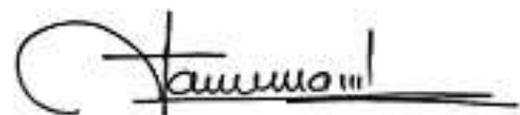
APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: KARINA RIVADENEYRA
HUAROTOGRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA



 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 01:		FO-01	
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ
	VARIABLE	RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		
DIMENSIÓN: FÍSICO – URBANO				
DETERIORO EN INFRAESTRUCTURA	DETERIORO EN MOBILIARIOS Y ELEMENTOS URBANOS	DETERIORO DE ESPACIOS ARBÓREOS		
FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA		
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN		

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS

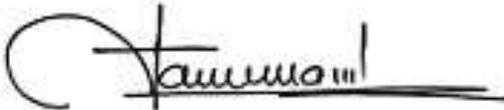
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: POSDOCTOR en Didáctica de la Investigación Científica



 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FO-02
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: URBANO - ARQUITECTÓNICO				
EQUIPAMIENTO URBANO	ACTIVIDADES COMPATIBLES	MATERIALIDAD	FLUJOS PEATONALES	COMPONENTES SIMBÓLICOS Y MOBILIARIO URBANO
FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: POSDOCTOR en Didáctica de la Investigación Científica



Ficha de Análisis:

PROCESO:

La Ficha de Análisis, se generará con el propósito de obtener información sobre las condiciones existentes del lugar, en sus diferentes espacios de transitabilidad peatonal y elementos que conforman sus calles, y que han consolidado la imagen urbana del centro histórico de Chiclayo.

La Ficha de Análisis contará con las siguientes características.

Fotografía y/o Diagrama: Recopilación de fotografías y elaboración de esquemas que permitan evaluar las condiciones y componentes existentes del lugar.

Descripción: Explicación de la situación expuesta.

Conclusión: Diagnóstico crítico de la evaluación presentada.

Estas Fichas de Análisis serán elaboradas de acuerdo con las variables dimensiones e indicadores determinados.

VARIABLE INDEPENDIENTE:

Factores de Diseño de Transitabilidad Peatonal

DIMENSIÓN:

Factores de Planificación

INDICADORES:

Tipología Arquitectónica

Criterios de Planificación

Caracterización del Lugar

 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-01
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

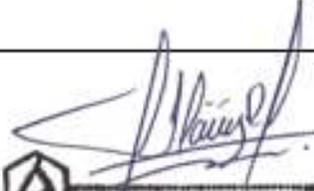
APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: CARLOS ENRIQUE IBAÑEZ CUBAS
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA




 ESCUELA DE POSGRADO <small>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</small> MAESTRÍA EN ARQUITECTURA	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-02
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSION: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: CARLOS ENRIQUE IBAÑEZ CUBAS

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA



Carlos Enrique Ibañez Cubas
ARQUITECTO
C.A.P. N° 6662

 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-03
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: CARLOS ENRIQUE IBAÑEZ CUBAS

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA



Carlos Enrique Ibañez Cubas
ARQUITECTO
C.A.P. N° 8442



MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA

FICHA DE OBSERVACIÓN 02:

TÍTULO
INVESTIGACIÓN

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD
PEATONAL PARA INFLUIR EN LA
RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL
CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO

AUTOR:
ROBERT YAMIR
ESCALANTE VELEZ

FA-01

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN

Indicador: CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA

FOTOGRAFÍA Y/O
DIAGRAMA

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

DESCRIPCIÓN

CONCLUSIÓN

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: KARINA RIVADENEYRA HUAROTO

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA

 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-02
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: KARINA RIVADENEYRA HUAROTO
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA



 ESCUELA DE POSGRADO <small>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</small> MAESTRÍA EN ARQUITECTURA	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-03
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

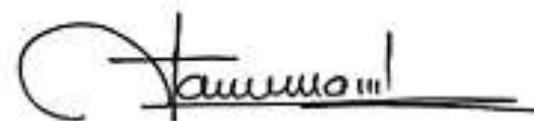
APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: KARINA RIVADENEYRA HUAROTO
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER EN ARQUITECTURA



 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-01
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS

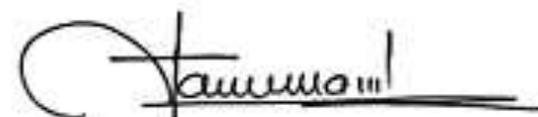
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: POSDOCTOR en Didáctica de la Investigación Científica



 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-02
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANBITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANBITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS

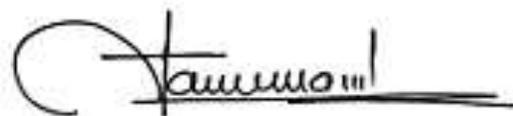
GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: POSDOCTOR en Didáctica de la Investigación Científica



 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRIA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 02:			FA-03
	TITULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO	AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ	
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR				
FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA	FOTOGRAFÍA Y/O DIAGRAMA
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
CONCLUSIÓN				

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: LUIS ENRIQUE TARMA CARLOS

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: POSDOCTOR en Didáctica de la Investigación Científica



ANEXOS 04: MUESTRA POBLACIONAL

Fórmula para obtener Muestra Poblacional:

Se dispone de un total de 58.5 ha, con una densidad de 1300/ha, la cual, por ser representativa del distrito, contará con una población total de **(76050 hab.)**.

Por tener una población medible, de acuerdo con los criterios de inclusión y exclusión determinados, se considera la fórmula de población finita:

$$n = \frac{N * Z_a^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_a^2 * p * q}$$

Dónde:

- N = Total de la población
- $Z_a^2 = 1.96^2$ (si la seguridad es del 95%)
- p = proporción esperada (en este caso 5% = 0.05)
- q = 1 – p (en este caso 1-0.05 = 0.95)
- d = precisión (en este caso deseamos un 3%)

$$\frac{1.96^2 \times 76050 \times 0.05 \times 0.95}{((76050-1) \times 0.05^2 + 1.96^2 \times (0.05 \times 0.95))}$$

$$\frac{13,877.2998}{190.304976}$$

N=73 Personas

ANEXOS 05: VALIDACIÓN PRUEBA LAWSHE

ESENCIAL															
Jueces	item1	item2	item3	item4	item5	item6	item7	item8	item9	item10	item11	item12	item13	item14	item15
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
PROPORCION	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

n	enunciado / items	Lawshe	Tristan Lawshe	Decisión L	Decision T-L
item1	¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?	1.00	1.00	excelente	excelente
item2	¿Cree usted que el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal?	1.00	1.00	excelente	excelente
item3	¿Considera que la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad?	1.00	1.00	excelente	excelente
item4	¿Considera que los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar, generan una aglomeración de actividades en la ciudad?	1.00	1.00	excelente	excelente
item5	¿Considera que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulante), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal?	1.00	1.00	excelente	excelente
item6	¿Considera que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal?	1.00	1.00	excelente	excelente
item7	¿Cree usted que los espacios de transitabilidad peatonal, deben contar con diferentes materiales representativos del lugar?	1.00	1.00	excelente	excelente
item8	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad?	1.00	1.00	excelente	excelente
item9	¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar?	1.00	1.00	excelente	excelente
item10	¿Considera importante que las necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana	1.00	1.00	excelente	excelente
item11	¿Considera usted que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles?	1.00	1.00	excelente	excelente
item12	¿Cree usted que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana?	1.00	1.00	excelente	excelente
item13	¿Considera necesario la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos podotáctil) como método de inclusión social?	1.00	1.00	excelente	excelente
item14	¿Considera necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovía), como parte de la recuperación de la imagen urbana?	1.00	1.00	excelente	excelente
item15	¿Cree usted que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal?	1.00	1.00	excelente	excelente
LAWSHE INSTRUMENTO (CVI)		1.00	1.00		
CVI items aceptables					



FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO

La encuesta a desarrollar es de manera anónima, con el propósito de obtener información para la Recuperación de la Imagen urbana y sus espacios de Transitabilidad Peatonal.
 No hay respuestas buenas o malas. Lo que nos interesa son respuestas verdaderas.
 Se solicita de manera cordial responder a las preguntas con la sinceridad correspondiente, para poder tener resultados eficaces y verídicos una vez finalizada la encuesta.

FÍSICO - ESPACIAL

	Totalmente en ...	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de ...
¿Considera ust...	<input type="radio"/>				
¿Cree usted qu...	<input type="radio"/>				
¿Considera que...	<input type="radio"/>				
¿Considera que...	<input type="radio"/>				
¿Considera que...	<input type="radio"/>				
¿Considera que...	<input type="radio"/>				
¿Cree usted qu...	<input type="radio"/>				



FÍSICO - SOCIAL

	Totalmente en ...	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de ...
¿Considera ust...	<input type="radio"/>				
¿Considera ust...	<input type="radio"/>				
¿Considera imp...	<input type="radio"/>				
¿Considera ust...	<input type="radio"/>				
¿Cree usted qu...	<input type="radio"/>				
¿Considera nec...	<input type="radio"/>				
¿Considera nec...	<input type="radio"/>				
¿Cree usted qu...	<input type="radio"/>				



ANEXOS 06: RESULTAOS

Encuestas

ALFA DE CRONBACH - PRUEBA PILOTO Índice de coeficiente de Alfa de Cronbach – Valoración de Proporciones

Encuestados	Ítems: Dimensión Físico - Espacial						
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
E1	5	5	5	5	5	4	4
E2	5	3	5	5	5	5	5
E3	5	5	5	5	5	5	5
E4	5	5	5	5	5	5	5
E5	5	5	5	5	5	5	5
E6	5	5	5	5	5	5	5
E7	5	5	5	5	5	5	5
E8	5	5	5	5	5	5	5
E9	5	4	5	4	5	4	4
E10	5	5	5	5	5	5	5
E11	4	4	5	5	4	5	4
E12	4	5	5	4	5	4	5
E13	4	4	4	4	4	4	4
E14	5	4	5	4	4	5	3
E15	4	4	4	4	4	4	4
E16	5	4	5	4	5	5	5
E17	5	5	5	5	5	5	5
E18	5	5	5	3	5	5	5
E19	5	5	5	5	5	5	5
E20	5	5	5	5	5	5	5

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	20	100,0

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,819	7

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

En las tablas 1 y 2, se observa que el cálculo del coeficiente Alfa de Cronbach resultó 0,819, indicando que el instrumento cuenta con un nivel de grado Alto de confiabilidad, validando su uso en la recolección de datos.

Índice de coeficiente de Alfa de Cronbach – Valoración de Proporciones

Encuestados	Ítems: Dimensión Físico - Social							
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8
E1	4	4	5	5	5	5	3	5
E2	5	4	5	4	3	5	5	5
E3	5	5	5	5	5	5	5	5
E4	5	5	5	5	5	5	4	5
E5	3	3	5	3	5	5	5	5
E6	5	4	5	5	4	5	5	5
E7	5	5	5	5	5	5	5	5
E8	5	4	5	5	5	5	5	5
E9	5	4	4	5	5	5	4	5
E10	5	5	5	5	5	5	5	5
E11	4	4	5	4	4	5	3	4
E12	4	5	5	5	5	5	4	5
E13	4	4	4	3	4	5	3	4
E14	3	4	4	4	4	5	4	4
E15	4	4	4	4	4	4	4	4
E16	5	4	5	5	5	4	4	5
E17	5	5	5	5	5	5	5	5
E18	5	5	5	5	5	5	4	3
E19	5	5	5	5	5	5	5	5
E20	5	5	5	5	5	5	5	5

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	20	100,0

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,802	8

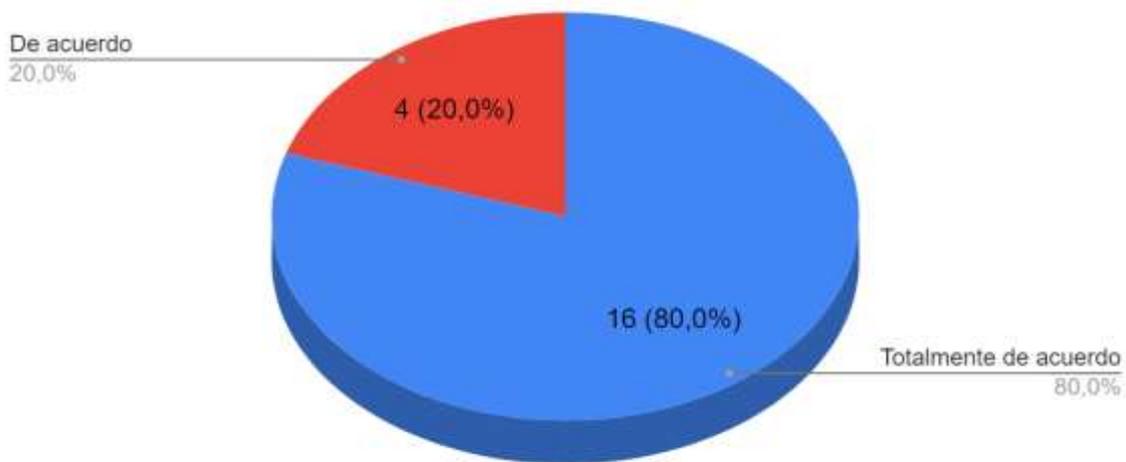
a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

En las tablas 3 y 4, se observa que el cálculo del coeficiente Alfa de Cronbach resultó 0,802, indicando que el instrumento cuenta con un nivel de grado Alto de confiabilidad, validando su uso en la recolección de datos.

FÍSICO - ESPACIAL

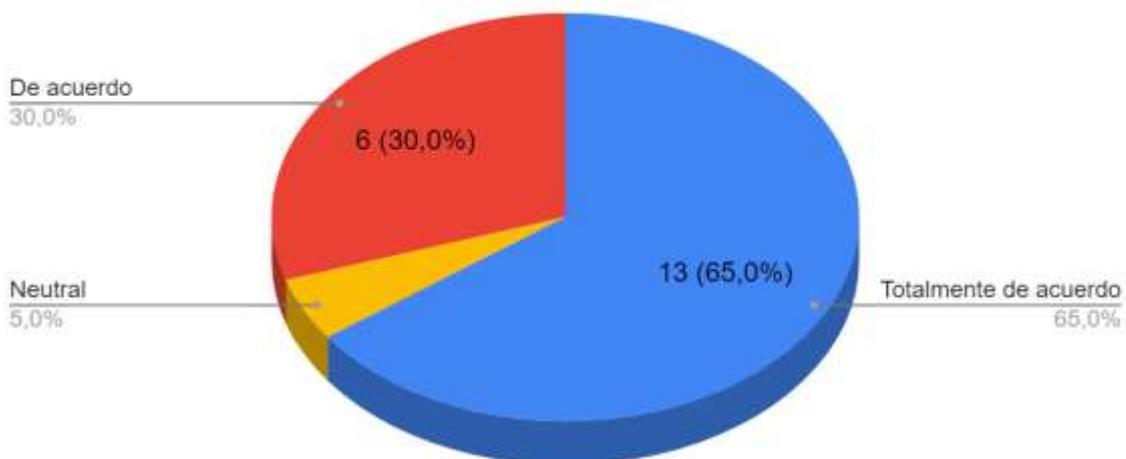
¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL [¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?]



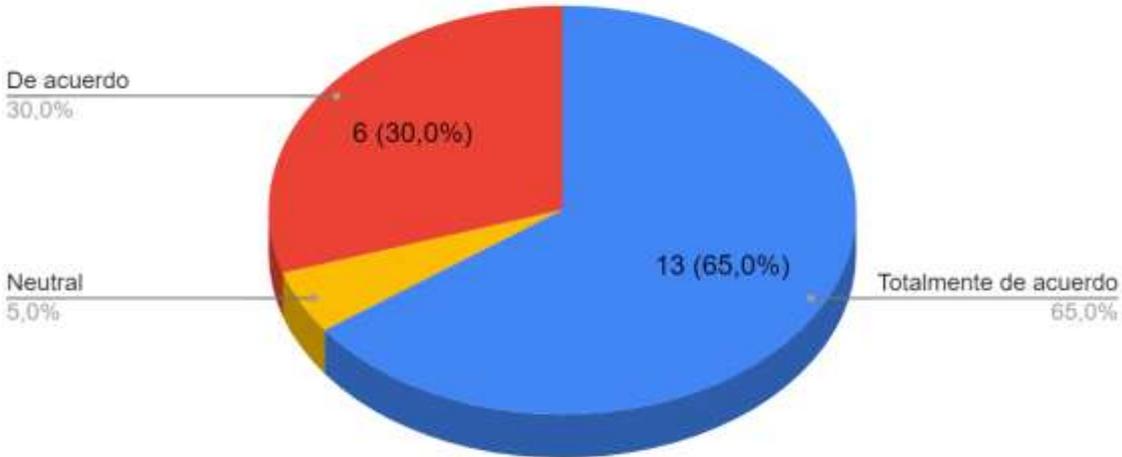
¿Cree usted que el déficit de vegetación impacta en los espacios de transitabilidad peatonal?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL [¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?]



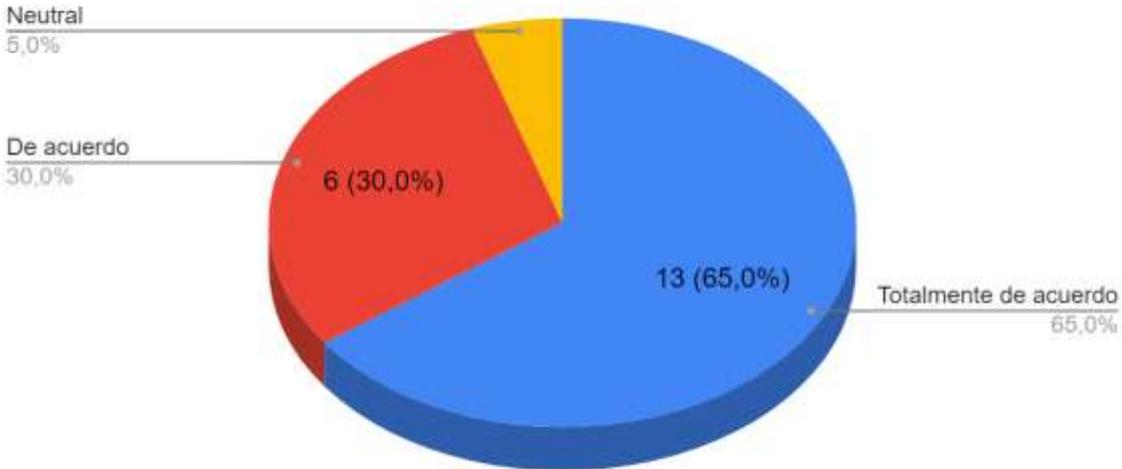
¿Considera que la falta de sistemas de alcantarillado genera zonas de riesgo por inundabilidad en los espacios de la ciudad?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL [¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?]



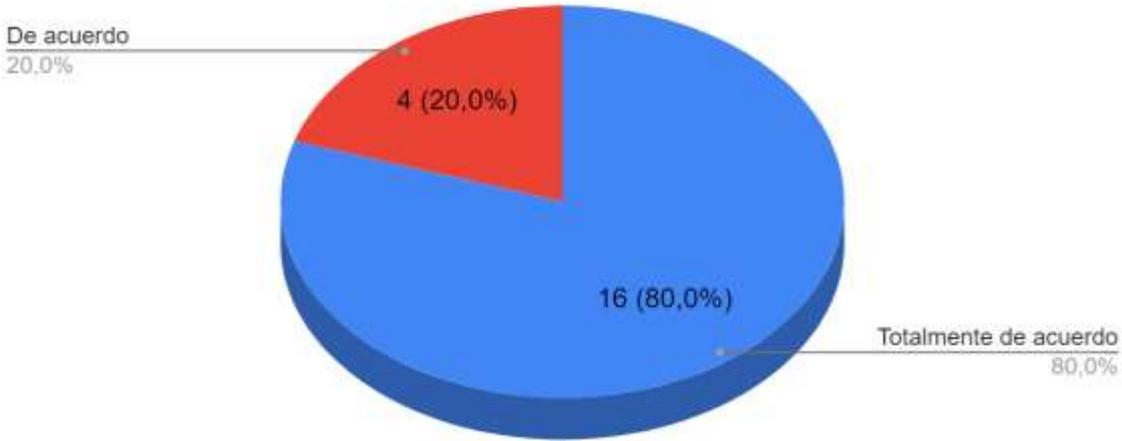
¿Considera que los diversos usos de suelo (zonas con equipamientos comerciales, financieros, transportes, vivienda, etc.) en un mismo lugar, generan una aglomeración de actividades en la ciudad?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL [¿Considera usted que la sensación térmica repercute en el libre flujo de los espacios de transitabilidad peatonal?]



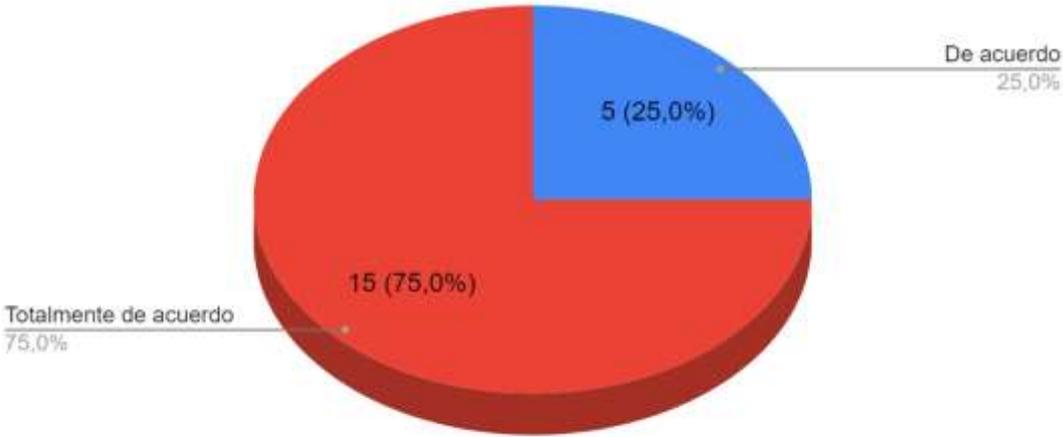
¿Considera que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulatorio), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL [¿Considera que existe actualmente contaminación visual (Cableado eléctrico, anuncios publicitarios, comercio ambulatorio), que afectan los espacios de transitabilidad peatonal?]



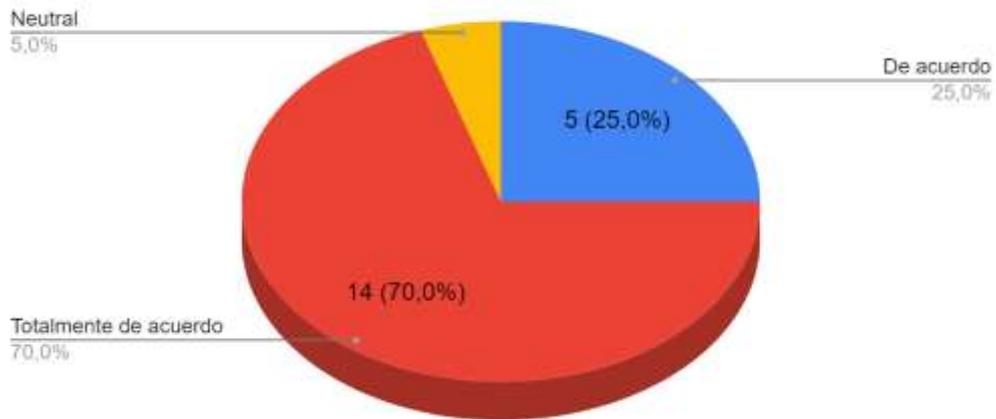
¿Considera que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL [¿Considera que la adecuada implementación de los elementos urbanos permitirá mejorar los espacios de Transitabilidad Peatonal?]



¿Cree usted que los espacios de transitabilidad peatonal, deban contar con diferentes materiales representativos del lugar?

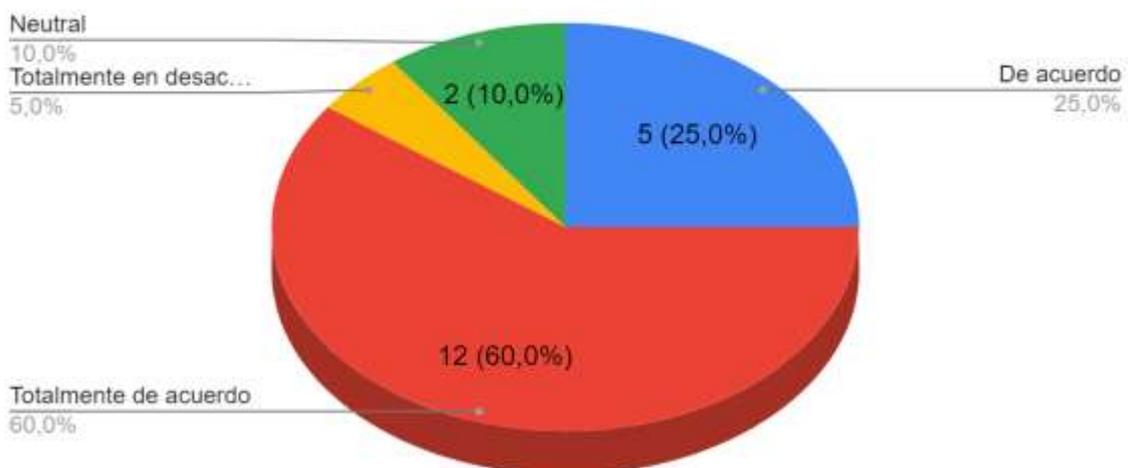
Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Cree usted que los espacios de transitabilidad peatonal, deban contar con diferentes materiales representativos del lugar?



FÍSICO - SOCIAL

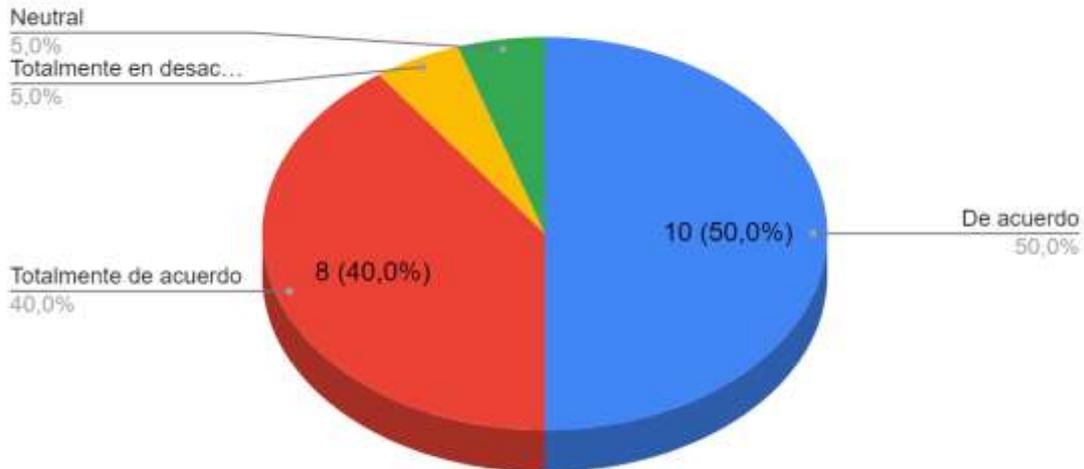
¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad cuenten con su propia identidad?



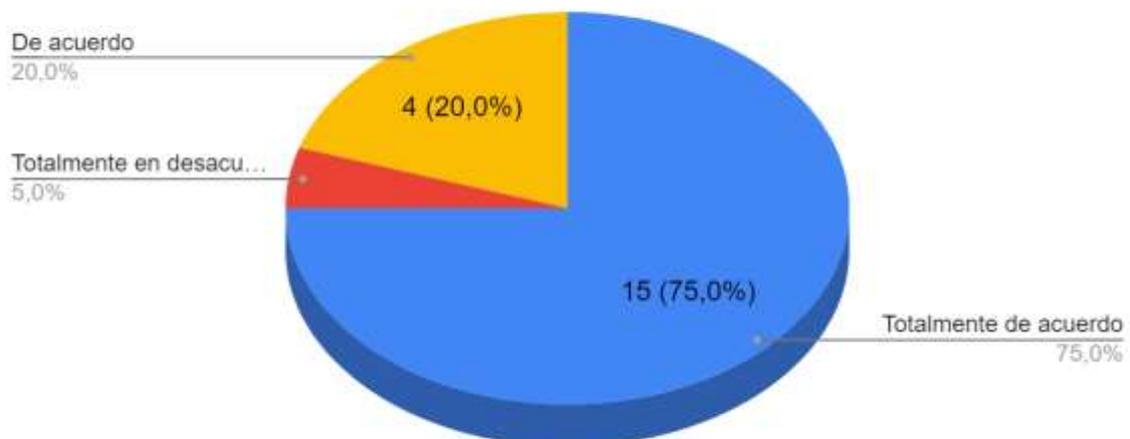
¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Considera usted que es necesario que los espacios de la ciudad generen una percepción del lugar?



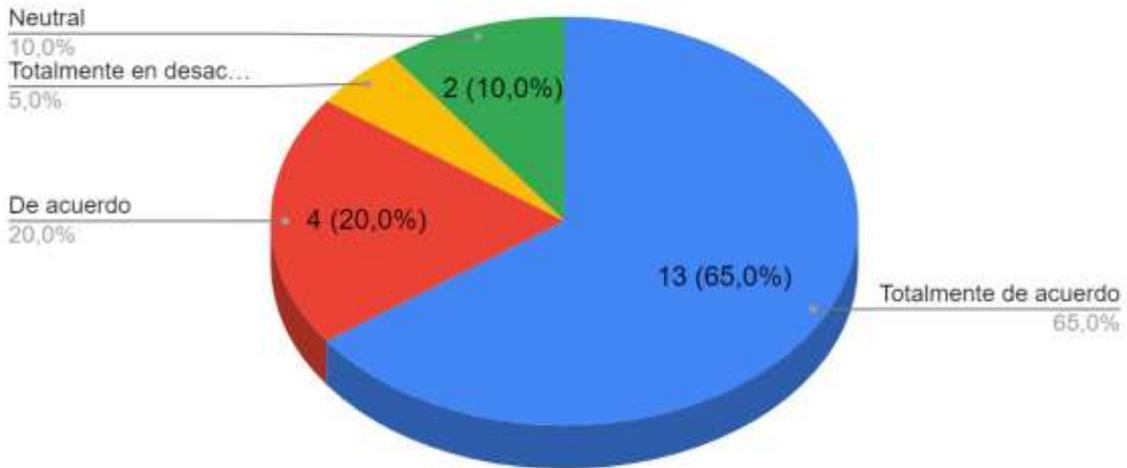
¿Considera importante que las necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Considera importante que las necesidades urbanas como los servicios públicos, embellecimiento de las calles, y seguridad, sean implementados para la recuperación de la imagen urbana?



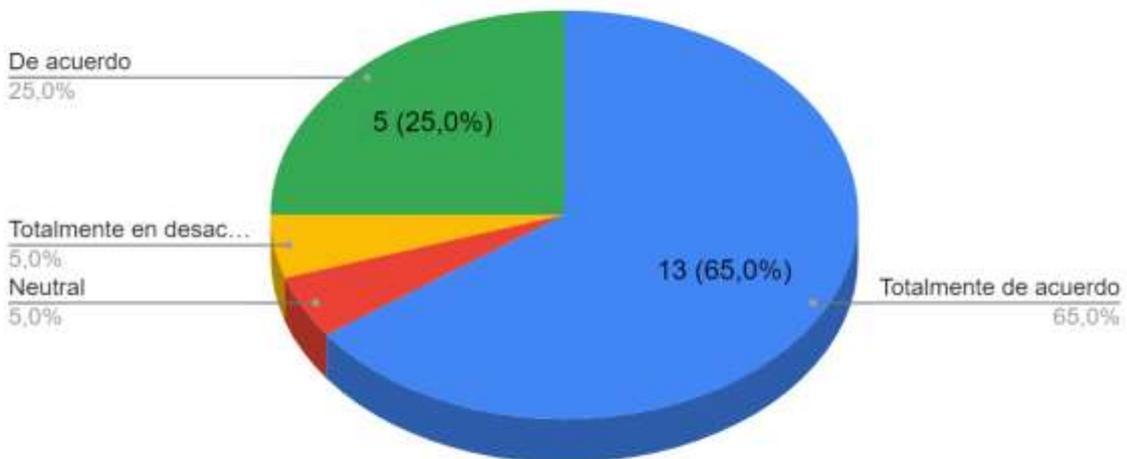
¿Considera usted que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Considera usted que los elementos representativos del centro histórico deben ser reconocibles?



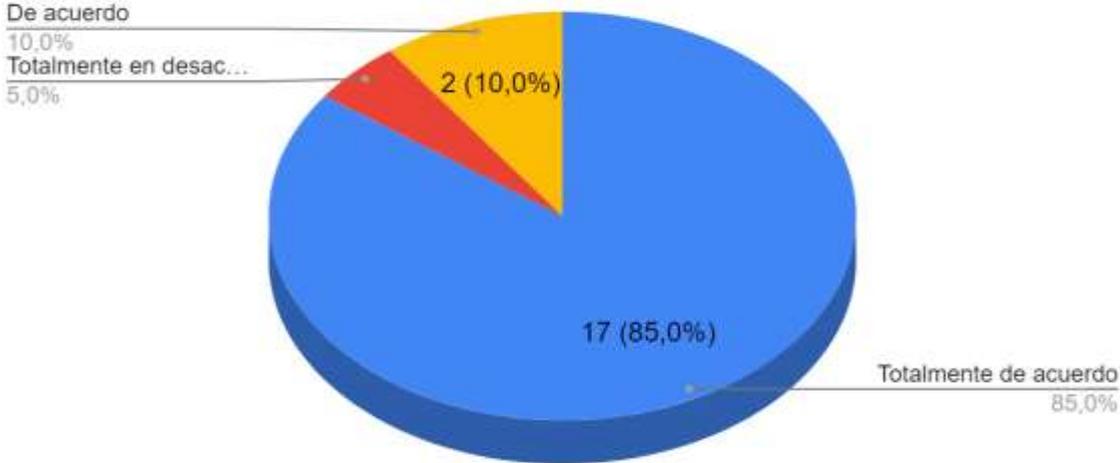
¿Cree usted que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Cree usted que los flujos de circulación peatonal son parte indispensable para la recuperación de la imagen urbana?



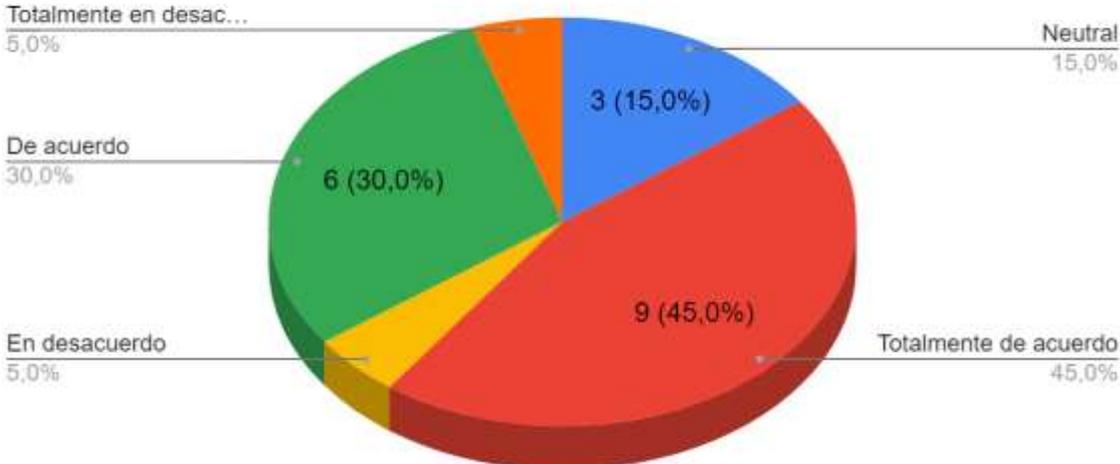
¿Considera necesario la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos podotáctil) como método de inclusión social?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Considera necesario la integración de elementos reglamentarios (rampas de accesibilidad, barandas, y pavimentos podotáctil) como método de inclusión social?



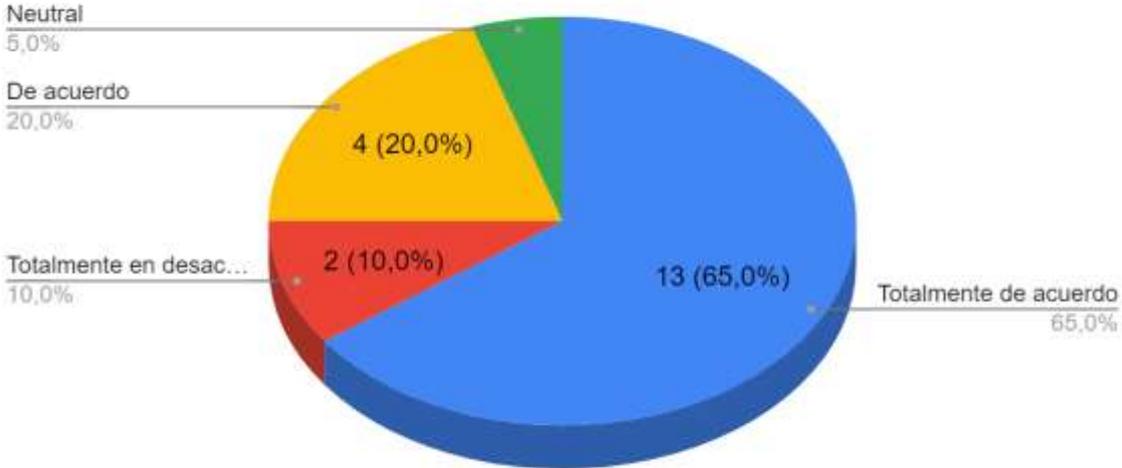
¿Considera necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovía), como parte de la recuperación de la imagen urbana?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Considera necesaria la implementación de la movilidad sostenible (ciclovía), como parte de la recuperación de la imagen urbana?



¿Cree usted que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal?

Recuento de FÍSICO - ESPACIAL ¿Cree usted que la informalidad comercial ha deteriorado el uso de los espacios de transitabilidad peatonal?



FICHAS DE OBSERVACIÓN

 <p>ESCUELA DE POSGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE OBSERVACIÓN 01:		<h1>FO-01</h1>	
	TITULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ
	VARIABLE	RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		
DIMENSIÓN: FÍSICO – URBANO				
DETERIORO EN INFRAESTRUCTURA	DETERIORO EN MOBILIARIOS Y ELEMENTOS URBANOS	DETERIORO DE ESPACIOS ARBÓREOS		
				
<p>Con el paso del tiempo las construcciones han sido afectadas por fenómenos naturales y falta de mantenimiento, algunas han colapsado, en Chiclayo existen inmuebles históricos que se pueden recuperar y poner en valor para su conservación.</p>	<p>Se identificaron elementos urbanos en las veredas, los cuales en su mayoría presentan estado de deterioro, farolas rotas, con su estructura dañada, sin luminaria, las señalizaciones malogradas generan caos vehicular, contenedores de basura oxidados, es necesaria su intervención para lograr un funcionamiento eficiente de los espacios públicos y elevar la calidad de vida de las personas en el medio construido.</p>	<p>Se observó que las jardineras existentes cumplen la función de cultivo de arbusto, área de descanso, contenedor de residuos, se encuentran en mal estado por falta de cuidado y mantenimiento, algunas con fisuras por las raíces de los árboles.</p>		



MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

FICHA DE OBSERVACIÓN 02:

TITULO INVESTIGACIÓN

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO

AUTOR:
ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ

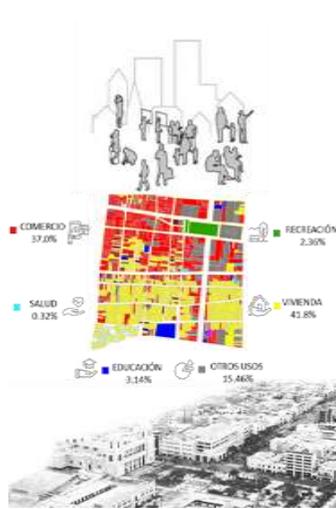
FO-02

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

DIMENSIÓN: URBANO - ARQUITECTÓNICO

USO URBANO



ACTIVIDADES COMPATIBLES



MATERIALIDAD



FLUJOS PEATONALES



COMPONENTES SIMBÓLICOS Y MOBILIARIO URBANO



El gráfico muestra que el sector de la zona monumental cuenta con diversos usos, predominando el comercio y la vivienda.

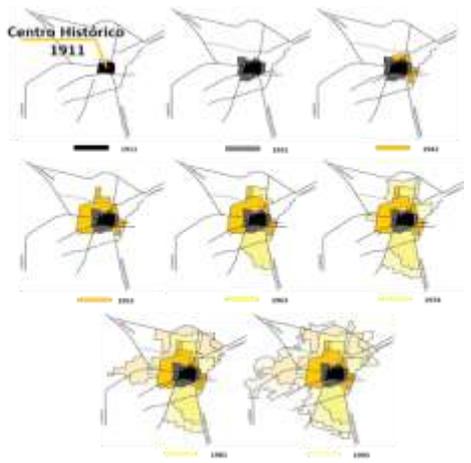
Resalta como actividad principal el comercio, es indispensable también la recreación y en mayor porcentaje cerca al centro urbano destaca la vivienda.

El pavimento de asfalto predomina en las pistas de la ciudad, algunas calles aún mantienen el adoquín; veredas de concreto y adoquín en algunas; la materialidad en las edificaciones la mayoría de ladrillo y de adobe las más antiguas.

El gráfico muestra las calles con mayor afluencia peatonal en la zona monumental de Chiclayo, la calle Elías Aguirre ahora como vía peatonal como eje principal.

Se observaron mobiliarios como módulos de comercio, bancas, farolas, jardineras, basureros y algunos componentes simbólicos de la ciudad.

FICHAS DE ANÁLISIS

 <p>MAESTRÍA EN ARQUITECTURA</p>	FICHA DE ANÁLISIS 01:		FA-01	
	TÍTULO INVESTIGACIÓN	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO		AUTOR: ROBERT YAMIR ESCALANTE VELEZ
	VARIABLE	FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL		
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN				
Indicador: CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR				
				
<p>El distrito de Chiclayo se encuentra ubicado en la provincia del mismo nombre, perteneciente a la región Lambayeque. Cuenta con una población de 807.737 hab. a nivel Provincial (Proyección PDUA_Chiclayo).</p>	<p>Fue fundada por españoles en 1720, como villorrio de paso y descanso para comerciantes, en 1827 elevada a la categoría de villa, se propuso la fundación del primer colegio de la ciudad en 1833 y aparecen establecimientos eclesiásticos. En 1835, durante el gobierno del presidente, coronel Felipe Santiago Salaverry le fue conferido el título de «Ciudad Heroica»</p>	<p>La delimitación del Centro Histórico de Chiclayo determinado por la municipalidad (2018) comprende el eje Av. Balta, entre Ca. Junín y Ca. Pedro Ruiz, (12 cuadras) y Ca. Manuel María Izaga, entre Ca. Sáenz Peña y Av. Miguel Grau, conformada por 8 cuadras.</p>		
<p>CONCLUSIÓN: SE DETERMINA QUE EL CRECIMIENTO URBANO DEL DISTRITO DE CHICLAYO, INICIÓ CON LA ZONA MONUMENTAL DE LA CIUDAD LA CUAL PERMITIÓ CONFORMAR EL CASCO URBANO Y DELIMITAR AL CENTRO HISTÓRICO EN BASE A SUS ELEMENTOS Y EQUIPAMIENTOS DE LA ÉPOCA.</p>				



MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

FICHA DE ANÁLISIS 02:

TITULO INVESTIGACIÓN

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO

AUTOR:
ROBERT YAMIR
ESCALANTE VELEZ

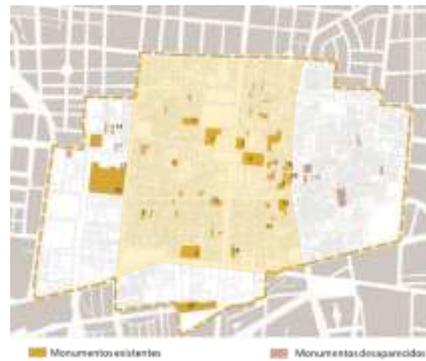
FA-02

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN

Indicador: TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA



En el sector se han identificado lotes de hasta 7 pisos, en cuanto a la materialidad predominan las construcciones de ladrillo, pero aún existen también de adobe, como uso predomina el comercio, pero al conformarse el sector por ejes principales de la ciudad los usos son diversos.

En la zona urbana monumental de la ciudad se tiene registro de un total de 63 inmuebles según el Listado Nacional de la Dirección Regional de Cultura, de los cuales han desaparecido cerca del 43%. El gráfico muestra los monumentos existentes que corresponden a un 57%.

El estilo arquitectónico en las infraestructuras construidas en el centro histórico es diversa, se identifican de estilo neoclásico como la Catedral, la Municipalidad y mayor parte de edificios de ese sector con su estilo republicano, etc. en los cuales resaltan molduras y ornamentos en sus fachadas, vanos alargados y balcones en algunos casos.

La imagen urbana muestra elementos en estado de deterioro, farolas sin mantenimiento, rampas, veredas y pistas agrietadas, contenedores de basura que no abastecen a la población, desorden visual causado por la variedad de colores, cantidad de publicidad y cables.

CONCLUSIÓN: SE DETERMINA QUE EL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO TIENE UN PERFIL URBANO DESORDENADO PUES SE IDENTIFICA LA FALTA DE PLANIFICACIÓN EN SU CRECIMIENTO Y DESARROLLO, AÚN MANTIENE INMUEBLES Y ELEMENTOS IMPORTANTES QUE CARACTERIZAN UN ESTILO REPUBLICANO, PERO ES NECESARIO SU INTERVENCIÓN Y PUESTA EN VALOR PARA LOGRAR SU DESARROLLO SOCIAL Y CULTURAL.



MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

FICHA DE ANÁLISIS 03:

TITULO INVESTIGACIÓN

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL PARA INFLUIR EN LA RECUPERACIÓN DE LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO

AUTOR:
ROBERT YAMIR
ESCALANTE VELEZ

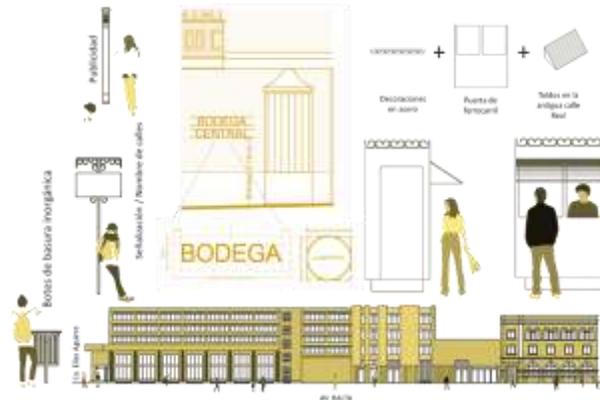
FA-03

VARIABLE

FACTORES DE DISEÑO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL

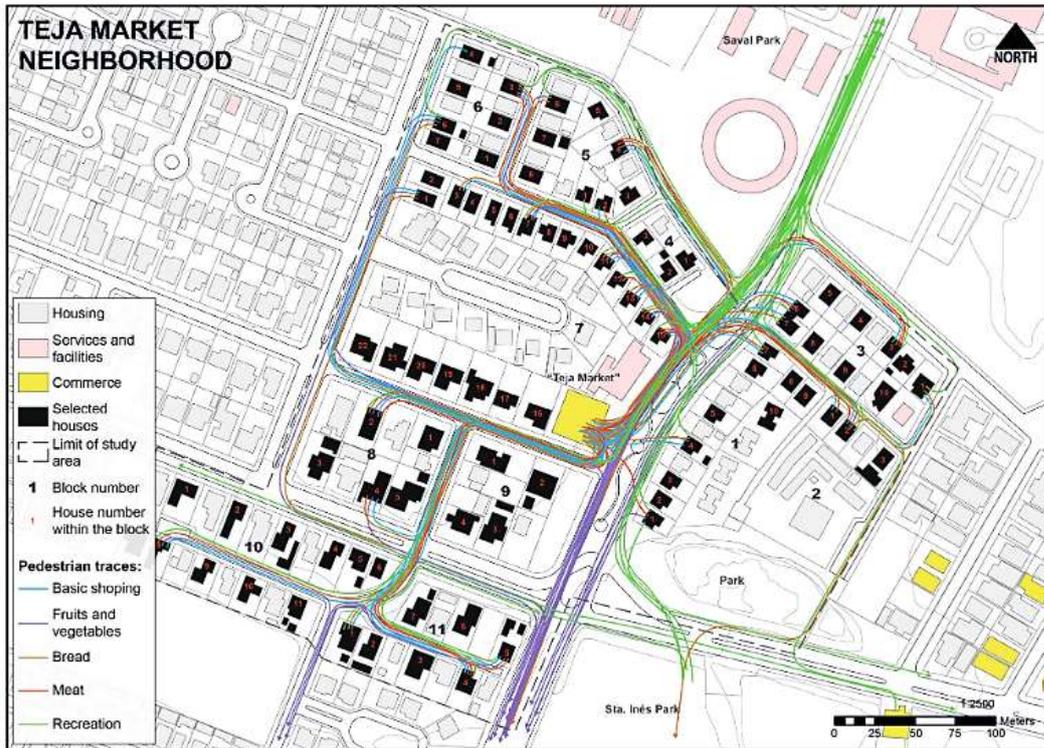
DIMENSIÓN: FACTORES DE PLANIFICACIÓN

Indicador: CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN



CONCLUSIÓN: SE IDENTIFICAN CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN PARA LA MEJORA EN LA IMAGEN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CHICLAYO SE PLANTEA ESTABLECER UN REGLAMENTO QUE PERMITA RESPETAR Y RESCATAR EL CARÁCTER CULTURAL PROPONIENDO TAMBIEN NUEVOS ELEMENTOS Y MOBILIARIOS QUE GARANTICE EL CONFORT AL PEATÓN.

ANEXO 07: FIGURAS Y REGISTRO FOTOGRÁFICO



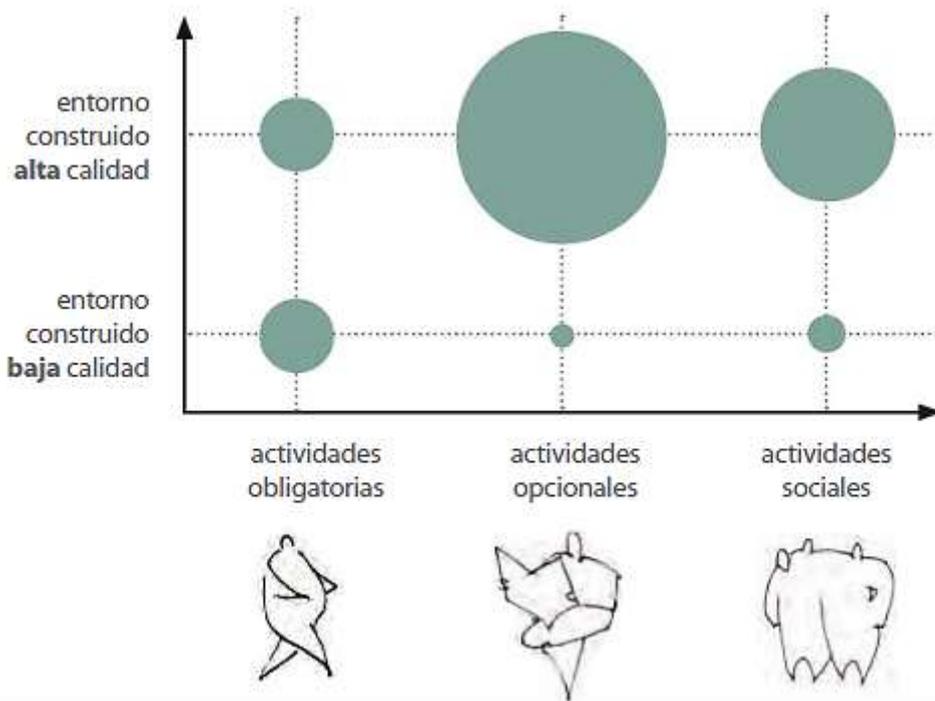
Mapa de Patrón y Movimiento de Rutas

Fuente: Author's Construc, 2018



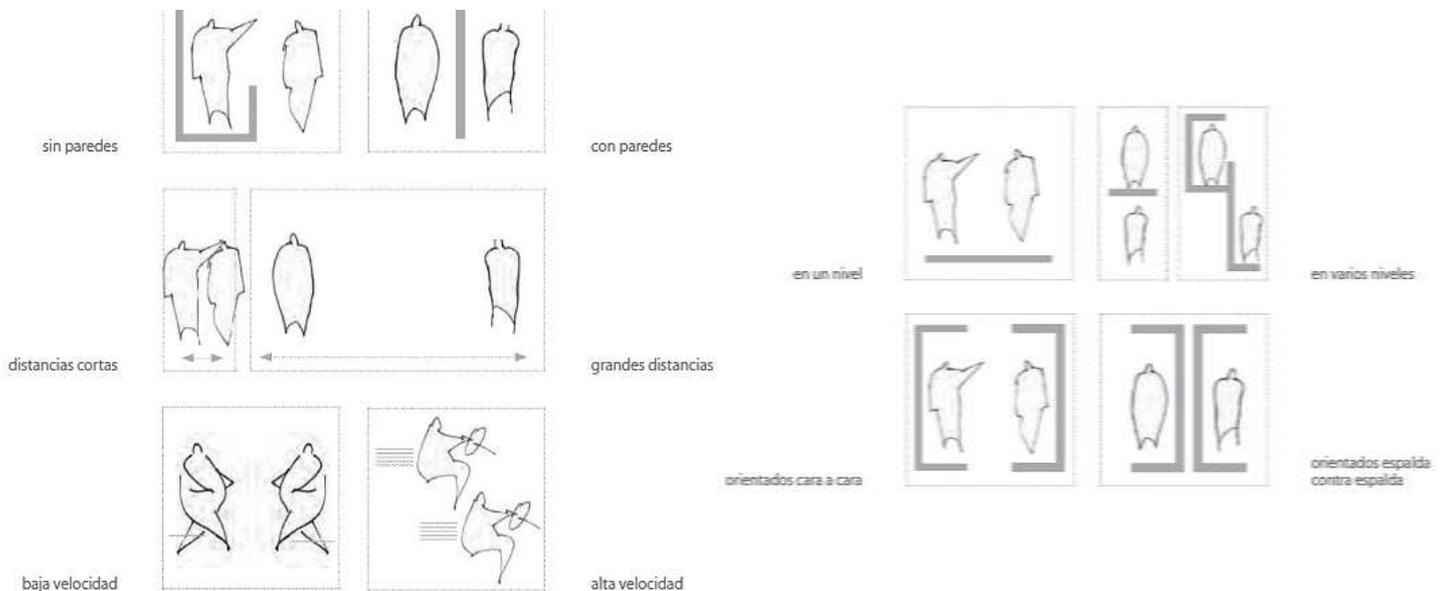
Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México

Fuente: Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (Gaceta Oficial del Distrito Federal, agosto de 2011)



La Interconexión entre la Vida Urbana y la Calidad del Espacio Urbano: El Ejemplo de Nueva York

Fuente: Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (Gaceta Oficial del Distrito Federal, agosto de 2011)



Alentar o Rechazar - Viendo y oyendo a Otros