



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

**“La Regeneración Urbana como estrategia para la intervención de la imagen en la Av. Sánchez Carrión del distrito El Porvenir 2021”**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

**AUTORES:**

García Chinchay José Mayner (ORCID: 00000003-3547-1518)

Rojas Benites Indry Llakelyne (ORCID: 0000-0003-0160-4685)

**ASESOR:**

Arq. César Julio Sánchez Vásquez (ORCID: 0000-0001-7772-6799)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Urbanismo Sostenible

Trujillo-Perú

2021

## **DEDICATORIA**

Mayner: Dedico esta investigación de manera especial a mi familia, pues sin ellos no lo había logrado, siempre están presentes en todo momento motivándome y apoyándome para seguir adelante, este trabajo va para ustedes los amo.

Llakelyne: A mi familia, a mi tía Emilsen, a mi mamá Consuelo, a mi abuelo José que está en el cielo, a mis papás y a mi hija Flavia, por siempre estar conmigo, por el ánimo y apoyo.

## **AGRADECIMIENTO**

Nuestro más grande agradecimiento a nuestras familias, que siempre estuvieron con nosotros, apoyándonos en cada momento que a pesar de las dificultades son los únicos quienes siempre estarán presentes.

Y gracias a nuestro asesor Julio Sánchez, quién nos orientó siempre de manera alegre a seguir con nuestras decisiones.

## Índice de contenidos

<b>DEDICATORIA</b> .....	<b>i</b>
<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	<b>ii</b>
<b>Índice</b> .....	<b>iii</b>
<b>RESUMEN</b> .....	<b>vi</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>vii</b>
<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>II. MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>5</b>
<b>III. METODOLOGÍA</b> .....	<b>16</b>
<b>3.1 Tipo y diseño de investigación</b> .....	<b>16</b>
<b>3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización</b> .....	<b>17</b>
<b>3.3 Escenario de estudio.</b> .....	<b>19</b>
<b>3.4 Participantes</b> .....	<b>19</b>
<b>3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos</b> .....	<b>20</b>
<b>3.6 Procedimiento</b> .....	<b>21</b>
<b>3.7 Método de análisis de la información</b> .....	<b>22</b>
<b>3.8 Aspectos Éticos</b> .....	<b>29</b>
<b>IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b> .....	<b>49</b>
<b>V. CONCLUSIONES</b> .....	<b>63</b>
<b>VI. RECOMENDACIONES</b> .....	<b>67</b>
<b>REFERENCIAS</b> .....	<b>68</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>71</b>
<b>Anexo 01</b> .....	<b>71</b>
<b>Anexo 02: Validación de instrumento de la ficha de observación</b> ....	<b>75</b>
<b>Anexo 03: Ficha de análisis documental</b> .....	<b>77</b>
<b>Anexo 04: Ficha de Observación</b> .....	<b>78</b>
<b>Anexo 05: Reporte Turnitin</b> .....	<b>82</b>

## Índice de tablas

<b>Tabla 1.</b> Matriz de categorización.....	18
<b>Tabla 2.</b> Procedimiento para la obtención de datos .....	21
<b>Tabla 3.</b> Análisis documental "Estrategia de Regeneración Urbana en Castilla y León - España" .....	22
<b>Tabla 4.</b> Análisis documental: La movilidad como herramienta para la regeneración urbana .....	23
<b>Tabla 5.</b> Análisis documental: "La regeneración urbana de un polo industrial: Filadelfia y su estrategia en desarrollo económico local" .....	25
<b>Tabla 6.</b> Puntuación del Nivel de Contaminación residual .....	27
<b>Tabla 7.</b> Características del Nivel de Contaminación residual .....	27
<b>Tabla 8.</b> Puntuación del Nivel de Contaminación visual.....	28
<b>Tabla 9.</b> Características del Nivel de Contaminación visual.....	28
<b>Tabla 10.</b> Nivel de Intervención.....	29
<b>Tabla 11.</b> Cantidad de negocios encontrados en el área de estudio .....	50
<b>Tabla 12.</b> Número de Rampas de Accesibilidad.....	50
<b>Tabla 13.</b> Estructuras construidas sobre aceras. ....	51
<b>Tabla 14.</b> Medidas de las aceras de la Av. Sánchez Carrión .....	52
<b>Tabla 15.</b> Número de peatonales y vehiculares entre las 8:00 am - 12: pm....	53
<b>Tabla 16.</b> Número de peatonales y vehiculares entre las 12:00 pm-6:00pm....	55
<b>Tabla 17.</b> Numeración de zonas de contaminación residual .....	57
<b>Tabla 18.</b> Número de decibeles en la Av. Sánchez Carrión .....	58
<b>Tabla 19.</b> Número de negocios que están dentro de los niveles de contaminación visual .....	59
<b>Tabla 20.</b> Número de ambulantes en la Av. Sánchez Carrión .....	60
<b>Tabla 21.</b> Ambulantes informales en la Av. Sánchez Carrión.....	60
<b>Tabla 22.</b> Desarrollo de discusión de resultados.....	61
<b>Tabla 23.</b> Matriz de consistencia.....	71

## Índice de Figuras

<b>Figura 1.</b> Demarcación del área de estudio .....	19
<b>Figura 2.</b> Uso actual de las edificaciones - Cuadra 4.....	30
<b>Figura 3.</b> Uso actual de las edificaciones - Cuadra 5.....	31
<b>Figura 4.</b> Uso actual de las edificaciones - Cuadra 6.....	32
<b>Figura 5.</b> Uso actual de las edificaciones - Cuadra 7.....	33
<b>Figura 6.</b> Uso actual de las edificaciones - Cuadra 8.....	34
<b>Figura 7.</b> Uso actual de las edificaciones - Cuadra 9.....	35
<b>Figura 8.</b> Uso actual de las edificaciones - Cuadra 10.....	36
<b>Figura 9.</b> Condiciones de accesibilidad urbana – Cuadra 4.....	37
<b>Figura 10.</b> Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 5 .....	38
<b>Figura 11.</b> Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 6.....	39
<b>Figura 12.</b> Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 7 .....	40
<b>Figura 13.</b> Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 8.....	41
<b>Figura 14.</b> Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 9.....	42
<b>Figura 15.</b> Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 10.....	43

<b>Figura 16.</b> Flujos peatonales y vehiculares entre las 8:00am – 12:00pm .....	44
<b>Figura 17.</b> Flujos peatonales y vehiculares entre las 12:00pm-6:00pm .....	45
<b>Figura 18.</b> Nivel de Contaminación residual - Contaminación acústica .....	46
<b>Figura 19.</b> Nivel de Contaminación Visual .....	47
<b>Figura 20.</b> Puntos de comercio ambulatorio .....	48

#### Índice de Gráficos

<b>Gráfico 1.</b> Uso actual de las edificaciones.....	49
<b>Gráfico 3.</b> Flujo Peatonal entre las 8:00am-12:00pm .....	53
<b>Gráfico 4.</b> Flujo Vehicular entre las 8:00am – 12:00 pm.....	54
<b>Gráfico 6.</b> Flujo Peatonal entre las 12:00pm – 6:00 pm.....	55
<b>Gráfico 7.</b> Flujo Vehicular entre las 12:00pm - 6:00pm .....	56

## RESUMEN

El objetivo de esta investigación fue analizar e identificar las diferentes características y problemas urbanos que aquejan el área de estudio que lo conforman 7 cuadras de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 respectivamente.

Para el análisis de la investigación se realizó un trabajo de campo, se aplicaron fichas de observación, y se trasladó la información a láminas con las descripciones y fotografías correspondientes, para así identificar y analizar los problemas en cuanto a imagen urbana que proyecta la avenida. La metodología de investigación que se abordó tiene un enfoque cualitativo, y el nivel de investigación es exploratoria – descriptiva. La finalidad de esta investigación es usar a la regeneración urbana como estrategia para la intervención de la imagen del área de estudio.

**Palabras clave:** Regeneración, urbana, imagen urbana.

## **Abstract**

The objective of this research was to analyze and identify the different characteristics and urban problems that afflict the study area that make up 7 blocks of Sánchez Carrión Avenue between blocks 4 and 10 respectively.

For the analysis of the research, a field work was carried out, observation cards were applied, and the information was transferred to sheets with the corresponding descriptions and photographs, in order to identify and analyze the problems in terms of urban image projected by the avenue. The research methodology that was addressed has a qualitative approach, and the research level is exploratory - descriptive. The purpose of this research is to use urban regeneration as a strategy for the intervention of the image of the study area.

**Keywords:** Urban, regeneration, urban image



## I. INTRODUCCIÓN

La ciudad es el fruto de varias construcciones que han ido originando a lo largo de los años y que continuamente han sido modificados en su estructura por diferentes causas, para dar como resultado la imagen que se conoce en la actualidad, algunas edificaciones se mantienen en pie, pero con usos diferentes a los que les dieron origen, como el cambio de vivienda a comercio, o incluso edificaciones originales tienen un valor histórico por su paso en el tiempo. La ciudad es el espacio en donde se desenvuelve una comunidad con las diferentes actividades que realizan los ciudadanos quienes la habitan. Cada ciudad va adquiriendo cambios significativos, debido al incremento de la población, a las necesidades de estos, por ejemplo, en su arquitectura, la necesidad del usuario en sentirse cómodo en la vivienda, en un lugar de trabajo, en un parque, en una calle, etc. Estas características son significativas para la intervención en la imagen urbana, que presentan problemas como el deterioro de un área específica, ya sea por la ambigüedad de los predios que la conforman, por la saturación de elementos que perjudican la imagen urbana, o por la ausencia de espacios verdes lo que ha generado una desintegración en el contexto urbano.

El proceso de una ciudad es ir evolucionando junto con sus habitantes, pero en nuestra sociedad no se desarrolla de esta manera, es así que al aumentar la población, la ciudad no tiene los recursos necesarios para generar un desarrollo óptimo, esto se percibe en lugares inseguros, con dificultades en la accesibilidad, espacios abandonados, tugurizados, que afectan la calidad de vida urbana para los ciudadanos.

El Porvenir es el Pueblo Joven más antiguo de la Provincia de Trujillo y originalmente se le conocía como “Tiro al Blanco” porque pertenecía a un club de tiro del mismo nombre. Su asentamiento comenzó en 1934 con cuatro familias asentadas a lo largo del canal “La Mochica”, un canal de agua que conecta la plantación de azúcar de Laredo con el pueblo de Trujillo. A partir de 1949 el flujo de migrantes aumentó con la llegada de nuevos contingentes de trabajadores; según el informe socio-demográfico realizado por el INEI sobre el crecimiento y distribución total de la población en el 2017 el distrito cuenta con 190 461

habitantes y tiene una superficie de 36.7 km<sup>2</sup> siendo el segundo distrito más poblado después de Trujillo. El «Plan de desarrollo municipal distrital concertado de El Porvenir 2015-2021» (Municipalidad Distrital de El Porvenir, 2015), señaló que el distrito se caracteriza por tener un territorio que concentra un alto nivel de producción artesanal de calzado y otros derivados del cuero siendo una de las más importantes y reconocidas del país.

Centramos el proyecto de investigación en una de las avenidas más importantes y transitadas del distrito, la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10, caracterizado por la presencia de comercio de productos para la fabricación de calzado, que es la actividad más importante del distrito reconocido a nivel nacional; producto de estas actividades se genera otros tipos de negocios formales e informales, como restaurantes, tiendas dedicadas a vender electrodomésticos, y otros productos ajenos a la fabricación de calzado, está la presencia de vendedores ambulantes que ocupan aceras y calzadas, y los diferentes negocios que se encuentran en la zona de estudio utilizan parte de la acera para la colocación de productos y paneles publicitarios generando incomodidad en los peatones, la utilización de postes de alumbrado público como medio de publicidad por parte de terceros, el desecho de residuos contaminantes en las calles, y el ruido que se genera por la congestión vehicular, etc. estos problemas son ocasionados por los mismos pobladores de la localidad y alrededores, degradando la imagen urbana de la avenida.

Esta investigación pretende, determinar el nivel de intervención en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito El Porvenir, usando como estrategia a la regeneración urbana, identificando zonas vulnerables en cuanto a la degradación de su imagen urbana. Resulta importante exponer su valor en la ciudad, para que los residentes urbanos y las autoridades asignen en lo individual y lo colectivo, una mayor prioridad.

## **Preguntas de investigación:**

### **Formulación del problema**

¿Cuál es el nivel de intervención en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito El Porvenir?

## **Preguntas de investigación:**

1. ¿Cuáles son los usos actuales de las edificaciones que comprende la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir?
2. ¿Cuáles son las condiciones de accesibilidad urbana de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir?
3. ¿Cuáles son las zonas de mayor aglomeración vehicular y peatonal de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir?
4. ¿Qué tipos de contaminación ambiental encontramos en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir?
5. ¿Qué estrategias de la regeneración urbana permite optimizar la imagen que proyecta la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir?

## **Justificación:**

La investigación se justifica dado que los resultados servirán para que los ciudadanos y autoridades conozcan los problemas actuales que presenta la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10, que afectan directamente a la imagen urbana; el instrumento de evaluación utilizada permite identificar características

de los problemas encontrados en el área de estudio; a través de mapeos, descripciones, fichas de observaciones y fotografías.

## **Objetivos:**

### **Objetivo General**

Determinar el nivel de intervención en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito El Porvenir, usando como estrategia a la regeneración urbana.

### **Objetivos específicos:**

1. Identificar los usos actuales de las edificaciones que comprende la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.
2. Identificar las condiciones de la accesibilidad urbana de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.
3. Identificar las zonas de mayor aglomeración vehicular y peatonal de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.
4. Identificar los tipos de contaminación ambiental en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.
5. Describir que estrategias dentro de una regeneración urbana permitiría optimizar la imagen que proyecta la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir

## II. MARCO TEÓRICO

En España, Ureta, C. (2017) en su trabajo de investigación: “La regeneración urbana integral como estrategia para mejorar los barrios: Evolución en el ámbito de Andalucía en tiempos de crisis”. Esta investigación tuvo como propósito analizar la capacidad de las diferentes estrategias de regeneración de barrios, a través de programas, proyectos, planificaciones que hayan sido puestos en práctica en la comunidad de Andalucía para intervenir en el mejoramiento urbano afectando de manera positiva la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. El contenido está estructurado en tres capítulos, el primer capítulo es introductorio, donde está el planteamiento de la investigación, el segundo capítulo contiene teorías conformado por cuatro partes, en donde se desarrolla: “la calidad de vida urbana como meta de desarrollo”, “la problemática de los barrios a regenerar en Europa”, y “el análisis, descripción y comparación de los diferentes instrumentos para la regeneración de barrios vulnerables”; el tercer capítulo presenta un análisis de casos de proyectos de regeneración de barrios vulnerables en el tiempo donde hubo una crisis socioeconómica, el análisis se lleva a cabo para calificar si los proyectos resultaron eficaces. La metodología de la investigación tiene un enfoque descriptivo – explicativo y analítico. Y tiene por conclusiones que, las políticas urbanas pueden llegar a influir en el posible beneficio para los ciudadanos, tomando en cuenta el bienestar al momento de plantear estrategias de intervención. Así mismo se concluye que con el paso de los años el presupuesto para poder intervenir en las mejoras urbanas de las ciudades ha ido disminuyendo debido a la crisis socioeconómica del 2000-20013.

Labori, M. (2008). “La Cualificación de la Imagen Urbana para el fomento del Turismo: Rehabilitación y Renovación del Centro Histórico de Pinar del Río (Cuba)”. El objetivo fue elaborar una propuesta de plan integral para la recuperación: rehabilitación y renovación del centro histórico de la ciudad de Pinar del Río de forma que contribuya al turismo de la zona de estudio. La metodología es cuantitativa, ejecutada por encuestas y entrevistas a la población y turistas. La muestra está conformada por 53 personas 32 de sexo femenino y 21 de sexo masculino, representando el 60.4% y 39%, respectivamente. En

conclusión, que la recuperación del centro histórico generará turismo de mejor calidad que ayude al desarrollo económico de los pobladores, a la agrupación de aspectos históricos, arquitectónicos, socioculturales y ambientales, perfeccionando la estructura urbana, el medio ambiente de la ciudad y la imagen urbana que esta proyecta.

En Guatemala, Lanz (2016) en su tesis "Parque Recreativo y revitalización del entorno urbano adyacente en el barrio Santiago, Chiquimulilla, Santa Rosa", tuvo como objetivo diseñar y proyectar el Parque Recreativo del Barrio Santiago, enfocado a la agrupación del contexto natural y rehabilitación urbana adyacente. La metodología que utilizó fue de enfoque cuantitativo de tipo análisis de caso. Se encuestaron a 60 personas, 34 femeninas y 24 masculinos de diferentes edades y los encuestados respondieron que el parque se encuentra en condiciones regulares, ya que hay presencia de bares y comercio informal, el 100% de los encuestados contestaron que es necesario la implementación de un nuevo parque, se determinó que la mayoría de los encuestados manifiestan que dentro del espacio urbano debe existir zonas recreativas para la distracción, disfrute y comodidad de los habitantes. En conclusión, los planes de regeneración urbana y revitalización son instrumentos que permiten solucionar diferentes problemas que aquejan a espacios determinados generando beneficios en el aspecto urbano, económico y social.

Sánchez. N, (2018). En su tesis el "Diseño de Regeneración Urbana en la Cooperativa 5 de junio del Cantón Duran - Ecuador", el Objetivo general fue planificar la regeneración urbana de la Cooperativa 5 de junio mediante planificaciones que aporten a mejorar las condiciones de habitabilidad del sector; a través de la implementación de equipamientos, transpirabilidad y espacios verdes. La metodología del trabajo fue del tipo "descriptiva"; debido a que trata de establecer una descripción lo más completa se aplicó la encuesta y ficha de observación a una población de 270 habitantes del sector, lo cual se determinó la carencia de espacios públicos que se integre al contexto existente. En conclusión, esta investigación es importante ya que el uso de estrategias urbanas de cada predio asentado contando con una planificación urbana para lograr juntar los espacios urbanos y los habitantes; teniendo en cuenta el

desarrollo social y cultural, con el fin de realizar una óptima calidad de vida e imagen urbana.

Ramírez M, (2020). En su tesis "Estrategia de regeneración urbana para la recuperación de espacios públicos del Asentamiento Humano La Molina I - Distrito Veintiséis de Octubre - 2019." Tuvo por objetivo de diseñar Estrategias de Regeneración Urbana para la recuperación de Espacios Públicos en el asentamiento humano La Molina I- 2019 con el fin de mejorar el contexto de los espacios públicos, la vida urbana de los ciudadanos y la imagen que tiene el asentamiento humano, a la vez analizar y describir los problemas urbanísticos que presenta el AA.HH. La Molina I. La metodología de esta investigación es cualitativa y cuantitativa, de tipo no experimental y el nivel de investigación es descriptivo-propositivo. La muestra está conformada por todos los espacios públicos (4 áreas recreativas, 2 avenidas y 14 calles) y 150 habitantes del AA.HH. La Molina I, se elaboraron 6 fichas de observación, 2 encuestas, 1 entrevistas y 1 análisis documental con la finalidad de recolección los datos para ser analizados en el programa Excel. En conclusión, La Molina I es un claro ejemplo de varios asentamientos ubicados en las periferias de las ciudades siendo olvidadas por las autoridades, donde no cuentan con servicios básicos, infraestructura vial y con una planificación para recuperar los espacios públicos a causa del abandono dando una mala imagen para la vista de los pobladores perjudicando las diferentes actividades recreativas, sociales y culturales. Esta investigación es muy importante ya que demuestra claramente el estado de deterioro en el que se encuentran estos espacios actualmente, por esta razón existe la necesidad de rescatar en el aspecto urbano a través de actividades sociales, por lo tanto, es que se plantean Estrategias de Regeneración Urbana.

Peralte. A, (2019). En su tesis titulada "Regeneración urbana integrada para la reducción de dinámicas urbanas entre parque principal y plazuela Elías Aguirre – Chiclayo" su objetivo es generar una propuesta de regeneración urbana integrada como solución de la reducción de las dinámicas urbanas entre parque principal y plazuela Elías Aguirre – Chiclayo. La metodología de este trabajo es de carácter cualitativo, dentro de una investigación exploratoria – descriptiva y propositiva. La muestra está conformada por un total de 28 manzanas urbanas y vías colindantes que conforman el área de estudio, se procesaron ficha de

observación: Se utilizó para identificar los ítems establecidos en el modelo práctico, resultando un instrumento eficaz para obtener información en campo, obteniendo 08 lotes de predios urbanos con edificaciones sin uso o en estado de abandono, 05 lotes de predios urbanos sin uso o edificaciones existentes, que generan vacíos urbanos, 09 puntos de mayor concentración de contaminación sonora y los tramos de las calles San José y Elías Aguirre como las zonas de mayor contaminación visual, los cuales perjudican la imagen urbana; se identificó la desproporción del 14.64% de área verde a diferencia con el concreto con un 85.36%. Se identificaron 09 puntos de mayor interrupción de los flujos peatonales y vehiculares; estas características encontradas en el área de estudio corresponden a la interpretación de la ficha de observación. En conclusión, la investigación permite proponer una estrategia de regeneración urbana integrada como un método de solución ante los problemas encontrados en el área de estudio, esta estrategia puede ser un modelo de solución para localidades que tengan problemas similares.

## **REGENERACIÓN URBANA**

“Regenerar: Dar nuevo ser a algo que degeneró, restablecerlo o mejorarlo.” (Real Academia Española, 2016).

Se define como una actuación integral que logra una mejora económica, física, social y ambiental de un área urbana expuesta a degradación (Roberts, 2000).

La regeneración trata de la intervención de áreas urbanas ya establecidas en el centro de la ciudad y se utiliza como un mecanismo para transformar un proceso de decadencia económica, demográfica y social a través de una intervención que en muchos casos viene marcada por la acción pública. (ONU-HABITAT 2016).

La regeneración urbana participa en la recuperación de un espacio degradado por diferentes problemas del contexto urbano. En una sociedad cuyo objetivo es la estabilidad y la estabilidad social por lo que es claro la necesidad de actuar, sobre todo en las regiones donde la degeneración de la vida urbana y la calidad espacial dificultan el desarrollo de sus pobladores poniendo en riesgo la dignidad y los derechos primordiales de los ciudadanos. (Tormo, J. 2016).



La regeneración urbana es un proceso que pretende mejorar los aspectos físicos, ambientales, sociales y económicos de un lugar ya consolidado que presenta diferentes problemas afectando su entorno y a la ciudadanía quienes lo habitan. El objetivo de la regeneración urbana es intervenir en un área determinada, haciendo uso de estrategias que se adapten al contexto y que pueda optimizar la imagen y la funcionalidad de esta.

### **Desarrollo económico local**

Según la OIT (Organización Internacional del Trabajo), el desarrollo económico es un proceso cooperativo, en el que interviene el sector público y privado de un territorio que, a través de un modelo y puesto en práctica, aprovechando los recursos y ventajas locales puede generar empleo y estimular las actividades económicas. La economía es la base de un País en desarrollo.

Una parte del desarrollo económico local tiene que ver con la innovación, si bien es cierto con el paso de los años todo proceso sufre una transformación para así poder obtener a corto y largo plazo un efecto positivo en su desarrollo. He aquí la importancia de tener en cuenta el mundo de la globalización y las nuevas tecnologías que con el paso del tiempo van transformándose con el objetivo de aportar, ayudar a hacer la vida más fácil. La integración de nuevos procesos genera un cambio en los mecanismos de fabricación, las cuales conducen al aumento de la productividad y reducción de costos, que al mismo tiempo repercuten de manera positiva en el aumento de la demanda.

Muy aparte del sistema que comprende el desarrollo económico local, está el territorio en donde se ejecuta, si cumple con las expectativas de los usuarios ya sea quienes lo habitan o lo visitan. Sí el área urbana se encontrase en un estado activo, con espacios públicos atractivos, áreas verdes para la comodidad de los usuarios, etc, las condiciones de vida de los ciudadanos mejorarían, se hace referencia a las condiciones de vida están relacionadas con el bienestar y directamente relacionada con la pobreza. A diferencia con un área urbana en estado inactivo, con espacios decadentes, sin área verde, en estado de abandono, las condiciones de vida se verían afectado de manera negativa.

## **Movilidad Urbana**

La movilidad urbana se refiere a los desplazamientos que tienen un origen y destino en las ciudades, ya sea por medios motorizados como, buses, motos, automóviles, etc. o también por medios que no requieran un motor como las bicicletas, así mismo una manera como nos desplazamos es hacerlo a pie. Las ciudades altamente dinámicas vinculadas con el desarrollo económico, adquieren importancia no solo por las actividades de desarrollo que realizan y aportan a la sociedad, sino también por el hecho de que están en constante movimiento, trasladándose de un lugar a otro, esto conlleva a que las condiciones de vialidad estén en óptimas condiciones, si fuese lo contrario provocaría incomodidad, estrés para el ciudadano, al querer trasladarse.

Según PNUMA, (2009) - Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. En los últimos años, la necesidad por mejorar la infraestructura vial se ha visto reflejado por un solo lado, ya que las acciones utilizadas tienen como objetivo incrementar el volumen vial, en generar nuevas vías, incrementar nuevos carriles, nuevas infraestructuras para poder albergar la capacidad de medios de transportes existentes. Por el aumento desmedido de automóviles que se trasladan por las ciudades es provocado por la preferencia de las personas al utilizar este tipo de medio como transporte, no solo generando congestión vehicular que afectan al tráfico sino también afecta el tiempo, costo de las personas al momento de querer trasladarse; otros efectos negativos y más profundos son de carácter social, medioambiental y económico; todo ello resulta ser perjudicial para la habitabilidad del ciudadano.

## **Espacios verdes y biodiversidad urbana**

Las zonas verdes urbanas se diferencian de otros ecosistemas porque no dependen de la producción propia ni del agua de lluvia, sino que interviene la mano del hombre, para la producción, cuidado y mantenimiento de los espacios verdes, incluso importando otros tipos de vegetación de otros territorios para tener mayor biodiversidad. La biodiversidad urbana se refiere a la variedad de organismos vivos que se encuentran en las zonas urbanas y a los ecosistemas en los que se encuentran. Generalmente el término biodiversidad se asocia con

las zonas rurales, por su amplio territorio libre de edificaciones, pero cabe resaltar que en las zonas urbanas también existe biodiversidad.

Según Gasteiz, V. (2010). La mayoría de las personas experimenta una “necesidad de naturaleza”, que resulta difícil de satisfacer ante el crecimiento de las ciudades y si se quiere disfrutar de la naturaleza se requiere trasladarse a zonas donde sí las encuentren. Mantener contacto con la naturaleza es un problema presente ante un mundo más organizado, para grandes sectores de la población.

## **IMAGEN URBANA**

Según Barraza (2018). La imagen urbana, “es el conjunto de elementos naturales y artificiales que conforman a una ciudad o asentamiento urbano”.

Gutiérrez, H. (2008). Menciona que la imagen urbana comprende elementos naturales y artificiales que se mezclan para proyectar un marco visual para los ciudadanos y otras ciudades. La imagen urbana es importante, ya que es una carta de presentación ante la sociedad. Por ejemplo, un ciudadano tiene un concepto de tal lugar, siendo peligroso, seguro, transitable, con mucha basura, comercial, etc. Es así que el ciudadano que conoce la zona, tiene claro la imagen que la zona tiene ante su percepción.

Según Lynch K. (1960). En su libro “La imagen de la ciudad”, resalta que la imagen urbana está conformada por elementos que hacen de un lugar o espacio identificable para los habitantes. Siendo así que un lugar público, ciudad o lugar con una buena imagen urbana, deberá contar con elementos que darán una mejor legibilidad al espacio urbano. La legibilidad es un recurso para Lynch, de los lugares; sirve como un elemento que fortalece la organización y orientación de la población ajena a un lugar. Una ciudad legible será aquella en la cual los habitantes identifiquen y den un concepto acerca de los lugares que han concurrido.

## **Usos actuales de las edificaciones.**

El uso actual de un edificio se refiere al conjunto de actividades que realizan las personas en un edificio o parte de él, el tipo de actividades que podrían realizarse debe estar permitido por normativas urbanísticas. Teniendo como base la zonificación y el uso de suelo. La zonificación es un esquema de división de una ciudad con el objetivo de distribuir el tipo de usos de suelo, la densidad poblacional por área territorial, tamaño de predios, etc. El uso de suelo es el empleo que se le da al suelo y la intensidad del uso de manera generalizada, constituye un pre requisito para la zonificación.

Hoy en día, no se limita a diseñar un edificio para un solo uso exclusivo ya sea solo para vivienda, oficinas, tiendas, etc. Las edificaciones optan por ser mixtas, por ejemplo, en un edificio multifamiliar, se podría utilizar la planta baja para uso comercial; en una vivienda unifamiliar podría ocurrir lo mismo, es así que se emplea espacios para el desarrollo de otras actividades y no necesariamente para vivienda, la edificación mixta ofrece a los ciudadanos áreas que integran trabajo, tiendas, desarrollo de otras actividades, etc. Es así que se puede adaptar el uso de los edificios según se requiera.

## **Accesibilidad urbana.**

La accesibilidad es la integración de características que debe tener un espacio urbano, una edificación, un producto o servicio para así ser usado en situación de seguridad, comodidad e igualdad por todos los ciudadanos sin distinción alguna, por ejemplo, una persona con habilidades diferentes que tenga un problema en su desarrollo motriz, no tiene por qué ser excluido de disfrutar de la seguridad, comodidad que ofrece el entorno. Una buena accesibilidad es aquella que pasa desprevénida por los ciudadanos, que resulta de fácil acceso para los usuarios al momento de transitar un lugar, esto implica más allá que proponer una alternativa al modo de acceso, busca una propuesta, un diseño que sea equitativo para todos, cómodo, seguro y estético. El requisito fundamental en cuanto al diseño es que sea seguro, si no cumple con esta característica en el uso deja de ser accesible.

La accesibilidad urbana abarca todos los elementos que podemos encontrar al momento de salir de nuestra vivienda. Todo el mobiliario urbano o público, como las rampas, aceras, pasos de cebra, señalizaciones; así como también señales para las personas con habilidades diferentes. Así mismo se considera a la interrupción del acceso peatonal por la presencia de estructuras que ocupan parte o en su totalidad las aceras.

**Rampas:** Una rampa es un elemento inclinado que conecta dos planos de distinto nivel entre las aceras y las calzadas, estas deben ubicarse frente a los cruces peatonales de las calzadas vehiculares. Su eje debe ser perpendicular al borde de la acera. Cuanta mayor altura tenga la acera sobre la calzada, mayor será a dimensión necesaria para el desarrollo adecuado de la rampa, sin que exista inconveniente al poder trasladarse por la rampa, sobre todo para las personas con habilidades diferentes que utilizan sillas de ruedas, según el reglamento nacional de edificaciones (RNE) el ancho mínimo para las rampas es de 0.90m.

**Aceras:** Son espacios de concreto que bordean las calzadas y predios, destinados para la libre circulación del peatón, según el reglamento nacional de edificaciones (RNE) el ancho mínimo en veredas en avenidas debe ser de 3 metros mínimos, los sardineles 0.20 cm de alto por 0.15 de ancho, pintadas con color amarillo, debe tener rampas para las personas con habilidades diferentes, el material con que están construidas las veredas es de concreto simple.

**Bermas:** Es la zona longitudinal de la vía que separa las calzadas y no está destinada a la circulación. Se caracteriza por tener una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles.

**Calzada:** Es parte de la calle o de la carretera destinada al libre tránsito de los vehículos. Se compone de carriles, dependiendo de las dimensiones y tipos de vías.

**Estacionamiento:** Forma parte de la calzada, usada para el descanso de automóviles.

**Mobiliario Urbano:** Son aquellos equipos que forman parte del contexto urbano, por ejemplo: basureros, luminarios, paraderos, bancas, bebederos de agua, etc.

### **Flujos peatonales y vehiculares.**

Los flujos peatonales, hace referencia a la cantidad de transeúntes que pasan por una calle a determinadas horas.

Los flujos vehiculares se refieren a la cantidad de vehículos que transitan por una calle a determinadas horas, y los posibles inconvenientes que esto genera si existen aglomeraciones.

### **Contaminación ambiental.**

La contaminación La contaminación es la introducción de un contaminante en un ambiente natural que causa, malestar, daño y resulta ser perjudicial para un ecosistema. Por lo general la contaminación deriva de las actividades humanas. El contaminante puede ser una sustancia química, el sonido, incluso elementos naturales como el calor o la luz que puede llegar a exceder los niveles normales, causando problemas ambientales.

#### **- Contaminación del suelo.**

Los residuos sólidos son materiales que ya han hecho su trabajo y terminan siendo residuos. Por lo tanto, un desperdicio se vuelve innecesario y sin valor para las personas, y se eliminan al enviarse a vertederos o pueden reciclarse para su reutilización. Según el Ministerio del Ambiente (Minam, 2021) los peruanos generamos 21 mil toneladas de desechos residuales al día, de ese total más de la mitad resultan ser desechos de alimentos. Muchos de los desechos originados que deberían ir a los vertederos o rellenos sanitarios no llegan a su destino ya se por la falta de maquinaria, personal, o interés por parte de los municipios encargados, estos desechos son dejados en zonas urbanas como avenidas, calles, generalmente fuera de espacios comerciales como, por ejemplo: los mercados minoristas y mayoristas. La acumulación de estos desechos dejados por varios días en un lugar genera incomodidad para los transeúntes por los olores fuertes que emana y también es peligrosa para la salud del ser humano por la presencia de moscas y roedores que pueden transmitir diferentes enfermedades.

- **Contaminación acústica.**

El exceso de ruido generado por diversos factores, que sobrepasan los niveles de decibeles permitidos. Durante el siglo pasado el sonido ocasionado por los automóviles fue menor ya que los vehículos no estaban circulando masivamente como lo es en la actualidad, los vehículos hacen uso del claxon de manera exagerada por la presión, ansiedad de estar en el tráfico por mucho tiempo, por el aumento de vehículos, es una realidad permanente en varias localidades.

La Organización mundial de la Salud (OMS) explica al sonido como la primera molestia ambiental en las naciones industrializados, los efectos ocasionados por el sonido dañan la salud auditiva y la salud física del ser humano, como además están afectan de manera negativa su historia social, y psicológica, debido a que interfiere en las comunicaciones, ocasionando estrés y la desconcentración de los individuos. Por Ordenanza Municipal en la Provincia de Trujillo, los valores de ruido permitidos en el exterior para zonas comerciales son de 70 dB durante el día, mientras que en la noche está permitido 60 dB.

- **Contaminación visual.**

Se refiere a los componentes que perjudica la imagen de una cierta región urbana a causa del exceso de información visual, como: exceso de anuncios publicitarios, productos comerciales que ocupan parte de las aceras, cables, postes, grafitis, anuncios publicitarios. La contaminación por publicidad se agrava cuando está la necesidad de ganar espacio publicitario que conduce al incremento de publicidad ilegal. Las campañas políticas son también una fuerte fuente visual especialmente cuando los anuncios se colocan en espacios prohibidos. Los seres humanos no tienen la posibilidad de captar todo lo mencionado a la vez y puede generar estrés en ellos. También hay contaminación visual cuando los edificios no cumplen con los parámetros de construcción municipales y perturban la visión del paisaje urbano. Por lo tanto, los municipios tienen sus normas ya establecidas sobre los requerimientos al

momento de construir una edificación.

### **Comercio informal ambulatorio.**

Son actividades no estructuradas, carecen de formalidad y mantienen características deficientes o precarias, generalmente se establecen en las calles, fuera de otros negocios generando competencia, ya que los informales al no pagar alquiler, servicios básicos, personal, los productos que puedan vender resultan más barato a comparación con los productos de los comerciantes formales ya que estos si tienen que pagar un alquiler. Estas actividades no permitidas, cada vez se incrementa ya que resulta provechoso para el vendedor y el que compra, por el “precio bajo”. A pesar que los ciudadanos podrían quejarse de este tipo de actividades por la interrupción en las calles, son ellos mismos quienes compran y hacen uso de esas actividades.



### III. METODOLOGÍA

#### 3.1 Tipo y diseño de investigación

El presente trabajo es de carácter cualitativo, dentro de un nivel de investigación exploratoria – descriptiva. Es cualitativa dado que su esencia es entender y ahondar en los fenómenos, desde el punto de vista de los participantes (Guerrero, 2016).

**Es exploratoria** ya que se realizó un trabajo de campo que permitió conocer de cerca las características urbanas presentes en el lugar y la obtención de información de la problemática.

**Es descriptiva** con diseño de campo – bibliográfico – documental, porque detalla la situación actual de la avenida y describe sus puntos débiles, limitaciones, características y evalúa cada una de éstas.

#### 3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización

**Tabla 1.** Matriz de categorización.

CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	Aplicación de herramientas			
		Ficha de análisis documental	Ficha de observación	Registro fotográfico	Mapeo
REGENERACIÓN URBANA COMO ESTRATEGIA	Desarrollo económico local				
	Movilidad urbana				
	Espacios verdes y biodiversidad				
IMAGEN URBANA	Identificar los usos actuales de las edificaciones.				
	Identificar las condiciones de accesibilidad urbana.				
	Identificar zonas de mayor aglomeración vehicular y peatonal.				
	Identificar los tipos de contaminación ambiental.				
	Identificar los puntos de comercio informal ambulatorio.				

Fuente: Elaboración propia

### 3.3 Escenario de estudio.

**Figura 1.** Demarcación del área de estudio.



Fuente: Google earth – Marcación propia del escenario de estudio.

El área de estudio a intervenir es en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10, en la cuadra 4 se intercepta con la Av. Pumacahua siendo una de las principales del distrito; en la cuadra 5 se intercepta con la calle Micaela Bastidas, en la cuadra 6 se intercepta con la calle Francisco de Zela, en la cuadra 7 se intercepta con la calle José Olaya, en la cuadra 8 se intercepta con la calle Gabriel Aguilar, en la cuadra 9 se intercepta con la calle José Crespo y Castillo y en la cuadra 10 se intercepta con la calle Simón Bolívar.

### 3.4 Participantes

El tramo de estudio abarca 7 cuadras comprendidas entre la Av. Pumacahua, iniciando la cuadra 4 y la calle Simón Bolívar terminando la cuadra 10; la zona de estudio es de uso comercial zonal. Con un total de:

- ✓ 219 lotes contabilizados que dan al frente de la Av. Sánchez Carrión, sin contar los pasajes que se encuentran en la avenida que conducen a otros comercios o viviendas, se considera solo los primeros pisos de los predios ya que en estos están los diferentes negocios, a partir de los segundos

pisos de los predios son de uso residencial.

- ✓ 243 comercios dedicados a ofrecer un producto o servicio a la comunidad, el número sobrepasa los lotes contabilizados anteriormente ya que en un lote existen más de un negocio.
- ✓ 20 predios de uso residencial en el primer piso sin ningún tipo de negocio.
- ✓ 6 entidades bancarias, Banco Pichincha, Banco de la Nación, Financiera CrediScotia, Caja Arequipa, Credinka y León XIII.
- ✓ 2 instituciones educativas, José Carlos Mariátegui y Divino Niño Jesús.
- ✓ 6 establecimientos médicos entre consultorios dentales, laboratorios clínicos.
- ✓ 3 lotes destinados a servicios comunales, la Municipalidad del distrito, Juzgado de Paz y un centro religioso.
- ✓ 3 lotes abandonados y un lote en construcción.

### 3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

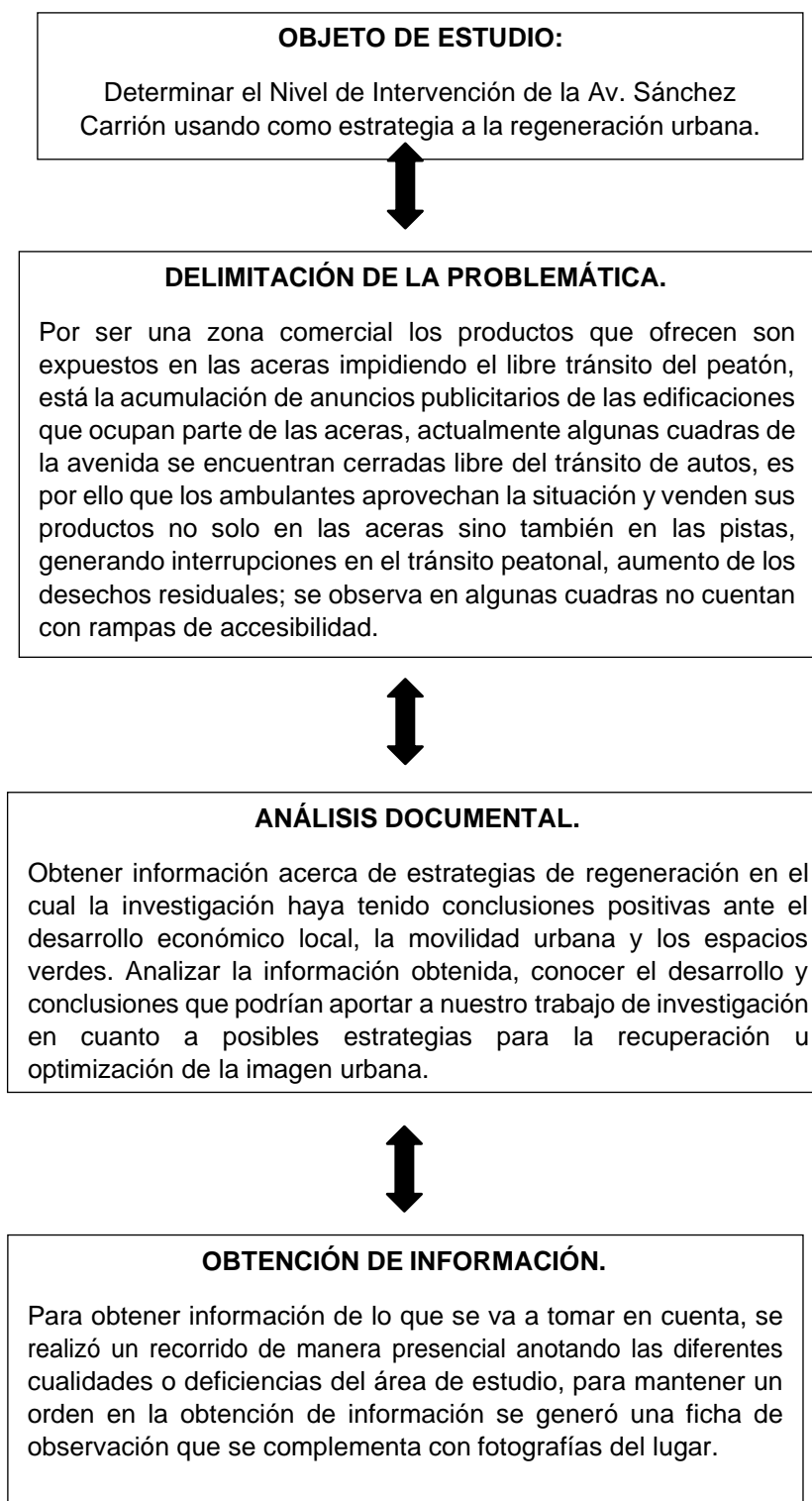
**Ficha de análisis documental:** Se utilizó esta ficha documental para conocer casos en los que se aplicó a la regeneración urbana como estrategia para la recuperación u optimización de zonas urbanas ya consolidadas, la información obtenida abarca de manera esencial los efectos en cuanto al desarrollo económico local, movilidad urbana y espacios verdes y biodiversidad.

**Ficha de observación:** Se utilizó para identificar los ítems establecidos en el cuadro práctico, para obtener de manera ordenada información del campo estudiado. El modo para la obtención de información se desarrolló haciendo un recorrido peatonal por las cuadras estudiadas, y con el llenado de la información de la ficha.

**Mapeo:** Por la información obtenida en la ficha de observación, se hizo un mapeo, diferenciando diferentes características encontradas en la avenida, se complementó con las fotografías.

### 3.6 Procedimiento.

**Tabla 2.** Procedimiento para la obtención de datos.



Fuente: Elaboración propia.

### 3.7 Método de análisis de la información.

#### A). Análisis documental.

**Tabla 3.** Análisis documental "Estrategia de Regeneración Urbana en Castilla y León - España".

<b>FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL</b>	
<b>Título de la investigación.</b>	La Estrategia de Regeneración Urbana en Castilla y León (ERUCyL).
<b>Autor (es), año de la publicación.</b>	Fernández, M, Rodrigo, E. (2018). – España.
<b>Referencia Bibliográfica y ubicación del documento.</b>	Fernández, M, Rodrigo, E. (2018). La Estrategia de Regeneración Urbana en Castilla y León (ERUCyL). Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales, 50(196), 375-383. <a href="https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76668">https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76668</a>
<b>Resumen de la investigación.</b>	La regeneración urbana usada como estrategia en Castilla y León, está orientada a la rehabilitación, renovación de la Comunidad Autónoma, mediante el análisis del contexto urbano y el análisis de las necesidades, para así definir los niveles de intervención, y sus posibles efectos positivos en el contexto urbano.
<b>Problemática de la investigación.</b>	Conjuntos residenciales que mantienen condiciones de diseño y constructivas con deficiencias, ya que son muy antiguas en conjunto con los barrios no planificados, que se generaron con el tiempo o como asentamientos humanos. Tiene objetivo llegar a conseguir que el sector público actúe sobre las ciudades y que se orienten de manera coordinada hacia la regeneración, rehabilitación y renovación urbana.

<p><b>Desarrollo de la investigación</b></p>	<p>Esta guía menciona que las intervenciones deben estar orientado a localidades vulnerables.</p> <p>Para la intervención de los espacios vulnerables, se realizó un diagnóstico de las necesidades de la regeneración urbana en Castilla y León, este método se materializa en una herramienta para poder realizar acciones. Se elaboró un índice que asume la proximidad de los espacios urbanos, que va más allá de las características físicas de la zona. Se planteó criterios que orienten a las posibles intervenciones: Impacto positivo y la integración en el contexto urbano, interacción entre edificación y espacio público, calidad sostenible de futuros proyectos que intervienen la ciudad.</p>
<p><b>Conclusiones de la investigación.</b></p>	<p>Conseguir que se efectúe la regeneración, rehabilitación o renovación, se plantea como objetivo principal para la intervención de la localidad. Es así, que con este tipo de intervenciones la ciudad mejore en sus aspectos económicos, sociales, ambientes y culturales.</p>

**Tabla 4.** Análisis documental: La movilidad como herramienta para la regeneración urbana.

<p><b>FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL</b></p>	
<p><b>Título de la investigación.</b></p>	<p>La Movilidad como herramienta para la Regeneración Urbana desde el espacio público: un taller de urbanismo en Zaragoza.</p>
<p><b>Autor (es), año de la publicación.</b></p>	<p>Bambó-Naya, R.; De La Cal, P.; Ezquerro, I.; García-Pérez, S.; Monclús, J. (2020). – España.</p>
<p><b>Referencia Bibliográfica y ubicación de la investigación.</b></p>	<p>Bambó-Naya, R.; De La Cal, P.; Ezquerro, I.; García-Pérez, S.; Monclús, J. (2020). La movilidad como herramienta para la regeneración urbana desde el espacio público: un taller de urbanismo en Zaragoza. En III Congreso Internacional ISUF-H. CIUDAD COMPACTA VS. CIUDAD DIFUSA. Editorial Universitat Politècnica de València. (20-05-2020):309-318.</p> <p><a href="https://doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.9662">https://doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.9662</a></p>

<p><b>Resumen de la investigación.</b></p>	<p>Con el crecimiento de ciudades, el aumento de la población, en la actualidad existe una preocupación de los espacios urbanos existentes. La investigación aborda la regeneración urbana de un barrio zaragozano de Torrero, con deficiencias en el ámbito económico, social, y de ubicación ya que se encuentra alejado de la ciudad. Luego de analizar y obtener un diagnóstico del área, se apostó por la intervención del barrio que pone como medio principal a la movilidad como elemento para poder optimizar las zonas públicas.</p>
<p><b>Problemática de la investigación.</b></p>	<p>El problema se basa en la congestión vial de la zona, a pesar de que se generaron crecimientos recientes no se consideró detener los efectos de la problemática vial, al contrario, se ha incrementado, desfavoreciendo la continuidad entre los tejidos urbano. Lo mismo ocurre con las intervenciones urbanas que se realizaron en la plaza de la Memoria Histórica, no se han aprovechado la oportunidad de crear espacios públicos, que actualmente el uso de estos es limitado por los problemas de ordenamiento.</p>
<p><b>Desarrollo de la investigación</b></p>	<p>Se analizó las deficiencias Torrero-La Paz cuanto, a la movilidad, su morfología, los espacios públicos, el paisaje y la sociología. Y a pesar que existan deficiencias, de igual manera ofrece oportunidades como la posición elevada en la que se encuentra y los elementos paisajísticos que lo rodean. Al aprovechar los recursos que tiene la ciudad se podría jerarquizar el sistema vial, eliminando así el tráfico de paso, ofreciendo solución a las deficiencias encontradas. (Tercer Cinturón, 2002). Por otro lado, se necesita establecer nuevas jerarquías en las zonas públicas, usar como estrategia al sistema de supermanzanas que permita reorganizar la circulación peatonal.</p>
<p><b>Conclusiones de la investigación.</b></p>	<p>Ante cualquier zona urbana vulnerable, debe tener presente un planteamiento que contenga niveles de intervenciones, con esto se puede tener un análisis más claro de lo que se quiere transformar, como el cambio en la movilidad interior y la regeneración de zonas públicas. El trabajo es cooperativo.</p>



**Tabla 5.** Análisis documental: “La regeneración urbana de un polo industrial: Filadelfia y su estrategia en desarrollo económico local”.

<b>FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL</b>	
<b>Título del documento.</b>	La regeneración urbana de un polo industrial: Filadelfia y su estrategia en desarrollo económico local.
<b>Autor (es), año de la publicación.</b>	Vaggione, P - Chona, G. (15 de noviembre del 2019).
<b>Referencia Bibliográfica y ubicación de la del documento.</b>	Vaggione, P - Chona, G. (15 de noviembre del 2019). “La regeneración urbana de un polo industrial: Filadelfia y su estrategia en desarrollo económico local”. <a href="https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/regeneracion-urbana-industrial-filadelfia-desarrollo-economico-local-pidc-corporacion/">https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/regeneracion-urbana-industrial-filadelfia-desarrollo-economico-local-pidc-corporacion/</a>
<b>Resumen del documento.</b>	Se describe el génesis del desarrollo económico en Filadelfia, acotando estrategias para el beneficio en conjunto de la población y ciudad. Si hay buena planificación urbana, desarrollo apto para el desplazamiento de las personas, generando empleos, nuevas actividades y comodidad entre la población, generará que la ciudad crezca mucho más, sea observada por el mundo como una ciudad con alta calidad de vida.
<b>Desarrollo del documento.</b>	Filadelfia pone énfasis en la economía como factor principal para el desarrollo de la ciudad, y el contexto urbano en donde se desarrolle esta economía. Existen estrategias para la administración de la ciudad, en la cual se incentiva al crecimiento económico, a través de regenerar zonas vulnerables para así fomentar el desarrollo de estas zonas que mantengan una conexión con los servicios públicos y viales. Para fomentar el desarrollo de las zonas regeneradas, se requiere la expansión de los servicios públicos y privados, para que las zonas se integren de manera equitativa. Los principios de la ciudad promueven el desarrollo posible que respete, conserve y restaure los recursos naturales.

<p style="text-align: center;"><b>Conclusiones del documento.</b></p>	<p>La administración de desarrollo local de la ciudad de Filadelfia, se encarga de gestionar, atraer e invertir recursos con el apoyo del sector público y privado para impulsar el desarrollo económico de la ciudad. Estimula la inversión empresarial, incentiva a la creación de empleos y que se revitalicen las zonas urbanas vulnerables.</p> <p>El documento expone, la necesidad de regenerar zonas vulnerables, que puedan integrarse con las zonas de alto nivel de desarrollo contando con los servicios necesarios. Se propone el desarrollo de usos mixtos en las zonas de crecimiento en donde debe realizarse la mejora en las infraestructuras viales a lo que se maneja a mejorarlo, y con las conexiones adecuadas de los servicios básicos de la ciudad.</p> <p>Las zonas urbanas vulnerables deben preservar su territorio integrándose con el sistema de transporte existente, equipamientos urbanos y servicios básicos.</p>
---	---

## **B) Obtención de datos.**

### **Identificar el uso de suelo actual de las edificaciones de la avenida.**

El objetivo del análisis es identificar el uso de suelo actual de las edificaciones que conforman la cuadra 4 hasta la 10 de la Av. Sánchez Carrión. Por ser una zona comercial, se obtuvo la información actualizada de los diferentes tipos de comercios existentes.

### **Identificar las condiciones de accesibilidad urbana.**

El objetivo del análisis es identificar las condiciones actuales de la accesibilidad urbana de la avenida en cuanto a rampas, estado de aceras y pistas, mobiliario urbano y señalizaciones de tránsito existentes en la cuadra 4 hasta la 10 de la Av. Sánchez Carrión.

### **Identificar los flujos peatonales y vehiculares de la avenida.**

El objetivo del análisis es identificar el número de peatones y vehículos que transitan por la zona (los flujos peatonales y vehiculares que se observa en Av. Sánchez Carrión); las causas que originan las aglomeraciones. La identificación se basará en la aglomeración de peatones y vehículos en diferentes puntos de la avenida.

### Identificar los tipos de contaminación ambiental.

El objetivo del análisis es identificar los tipos de contaminación observadas en la Av. Sánchez Carrión, la identificación se basará en lo observado en el trabajo de campo, con sus respectivas fotografías.

- Para determinar el nivel de contaminación existente en el suelo por la acumulación de desechos residuales en diferentes puntos de la avenida, se describió diferentes características en una tabla, estas mantienen una puntuación, con esta valoración obtendremos el nivel de contaminación existente.

**Tabla 6.** Puntuación del Nivel de Contaminación residual.

<b>NIVEL DE CONTAMINACIÓN RESIDUAL</b>	<b>PUNTUACIÓN DE ACUERDO A LAS CARACTERÍSTICAS</b>
NIVEL I – (Bajo)	I
NIVEL II – (Moderado)	II
NIVEL III – (Alto)	III

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 7.** Características del Nivel de Contaminación residual.

<b>PUNTUACIÓN EN CONTAMINACIÓN RESIDUAL</b>	<b>CARACTERÍSTICAS</b>
I	Acumulación desechos de productos (bolsas, envolturas, empaques) que ocupan las aceras.
I	Desechos líquidos (orines, aguas residuales en las aceras y calzadas.
I	Acumulación de desechos sólidos en las aceras, calzada y berma central.

Fuente: Elaboración propia.

- Para determinar los decibeles de contaminación acústica, se descargó el aplicativo Sonómetro (Sound Meter) para medir los decibeles, la medición se realizó fuera de las cuadras más transitadas, los que tienen comercios grandes y más concurridos, cerca al semáforo y a paraderos informales.
- Para establecer el nivel de contaminación visual, la saturación de anuncios publicitarios, productos comerciales y letreros que ocupan las veredas y fachadas, se describió diferentes características que mantienen una puntuación, es así que con la valoración dada se llegaría a saber el nivel de contaminación visual.

**Tabla 8.** Puntuación del Nivel de Contaminación visual.

<b>NIVEL DE CONTAMINACIÓN VISUAL</b>	<b>PUNTUACIÓN DE ACUERDO A LAS CARACTERÍSTICAS</b>
NIVEL I – (Bajo)	I
NIVEL II – (Moderado)	II
NIVEL III – (Alto)	III

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 9.** Características del Nivel de Contaminación visual.

<b>PUNTUACIÓN EN CONTAMINACIÓN VISUAL</b>	<b>CARACTERÍSTICAS</b>
I	Anuncios publicitarios desgastados por el tiempo y la suciedad.
I	Saturación de avisos publicitarios, productos o mercadería colocadas en rejas, puertas o ventanas- ocupación de la acera por mercadería o letreros comerciales.
I	Comerciantes ambulantes que ocupan aceras y pistas con sus mercaderías. – Paraderos informales de mototaxistas.

Fuente: Elaboración propia.

### **Identificar los puntos de comercio informal ambulatorio.**

El objetivo del análisis es identificar los puntos en donde se realiza el comercio ambulatorio informal haciendo uso de las veredas y pistas para colocar sus mercaderías; en la observación este tipo de actividades solo se realizan en las primeras cuadras del área de estudio.

### **Determinar el nivel de Intervención en la Av. Sánchez Carrión.**

Para determinar el nivel de intervención de la avenida, se estableció criterios de intensidad de acuerdo a las posibles intervenciones por parte de instituciones o personas encargadas para el posible mejoramiento del área de estudio.

**Tabla 10.** Nivel de Intervención.

<b>NIVEL DE INTERVENCIÓN</b>	<b>INTERVENCIÓN</b>	<b>APLICACIÓN</b>
<b>NIVEL I</b>	Institucional – Intervención de las autoridades.	Acciones por parte de la municipalidad.
<b>NIVEL II</b>	Cooperativa – Intervención de las autoridades con la intervención de la población.	Acciones por parte de la municipalidad con el aporte de los ciudadanos en el mejoramiento de sus predios.
<b>NIVEL III</b>	Institucional – Autoridades municipales e instituciones sin fines de lucro (ONG)	Acciones por parte de la municipalidad con el aporte de instituciones que ayudan sin obtener beneficios económicos.

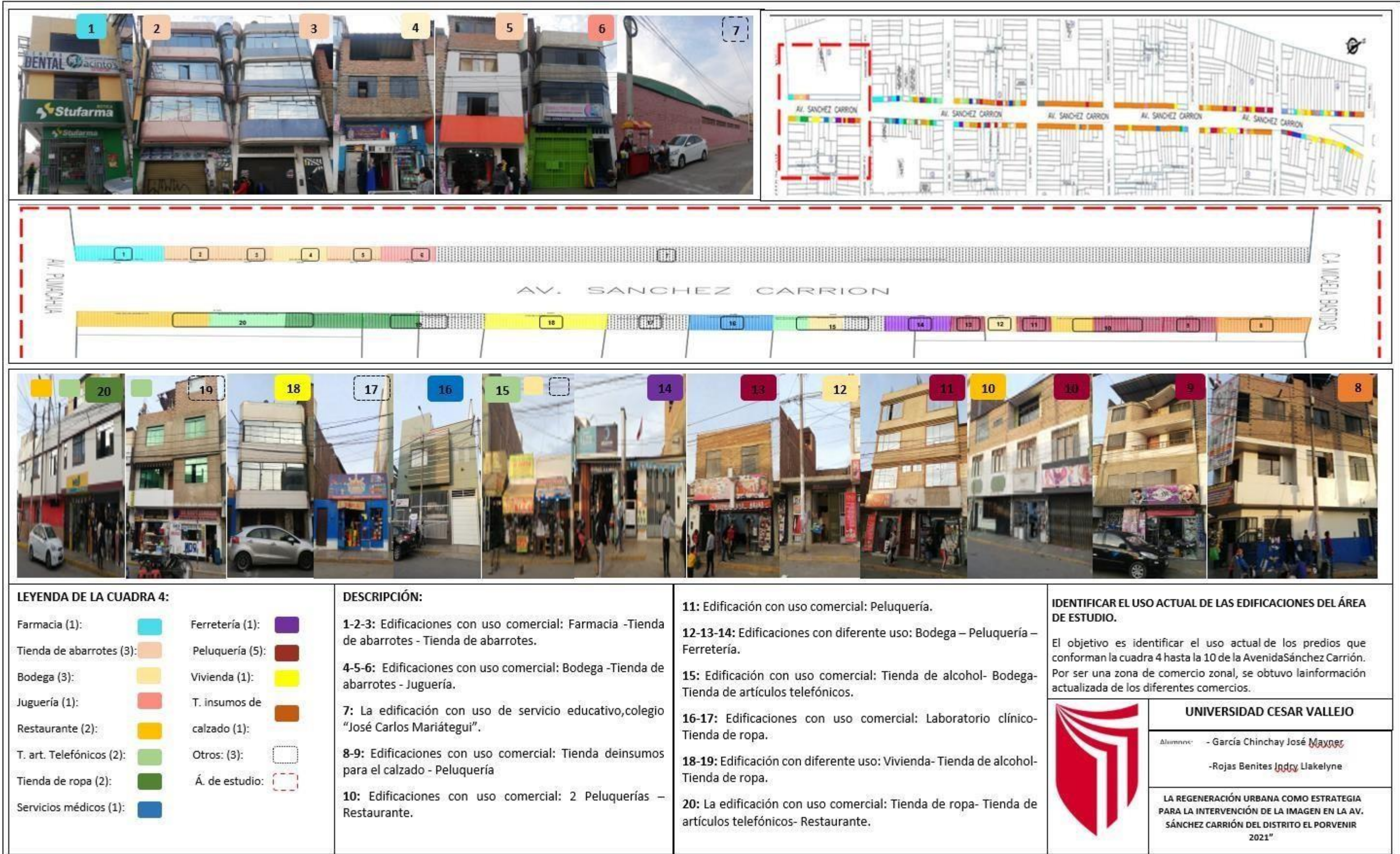
Fuente: Elaboración propia.

### **3.8 Aspectos Éticos**

**Veracidad:** La información descrita del presente trabajo es 100% verídica, obtenida del trabajo de campo realizado en el área de estudio, más la interpretación de diversas publicaciones referentes al tema.

**Originalidad:** El presente trabajo es de autoría de los dos integrantes quienes la conforman, sin cometer falta contra otros trabajos de información.

Figura 2. Uso actual de las edificaciones - Cuadra 4.



**IDENTIFICAR EL USO ACTUAL DE LAS EDIFICACIONES DEL ÁREA DE ESTUDIO.**

El objetivo es identificar el uso actual de los predios que conforman la cuadra 4 hasta la 10 de la Avenida Sánchez Carrión. Por ser una zona de comercio zonal, se obtuvo la información actualizada de los diferentes comercios.



**UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO**

Alumnos: - García Chinchay José *Mayner*  
- Rojas Benites *Jndry* Llakelyne

LA REGENERACIÓN URBANA COMO ESTRATEGIA PARA LA INTERVENCIÓN DE LA IMAGEN EN LA AV. SÁNCHEZ CARRIÓN DEL DISTRITO DEL PORVENIR 2021"

Figura 3. Uso actual de las edificaciones - Cuadra 5.

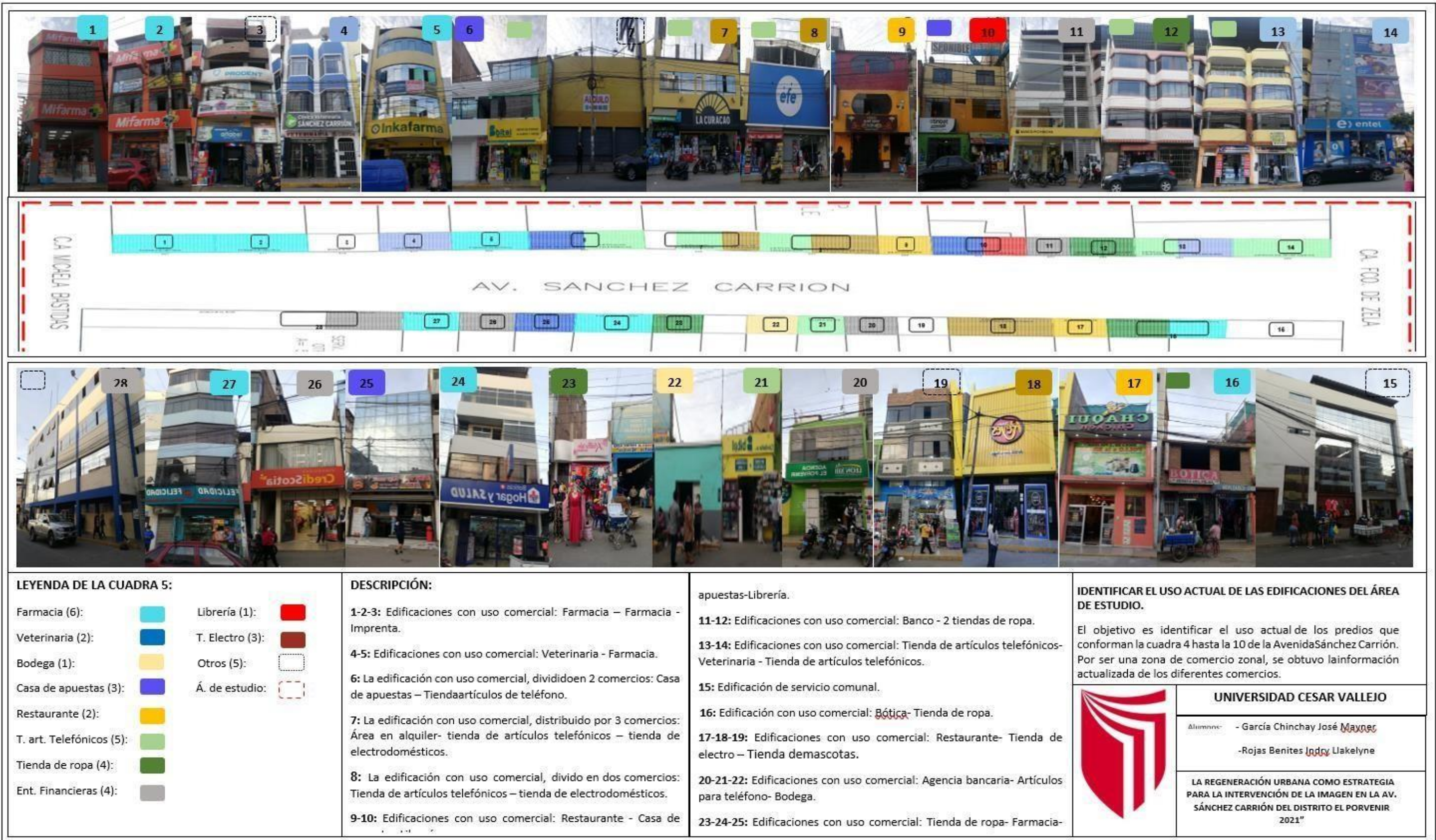


Figura 4. Uso actual de las edificaciones - Cuadra 6.

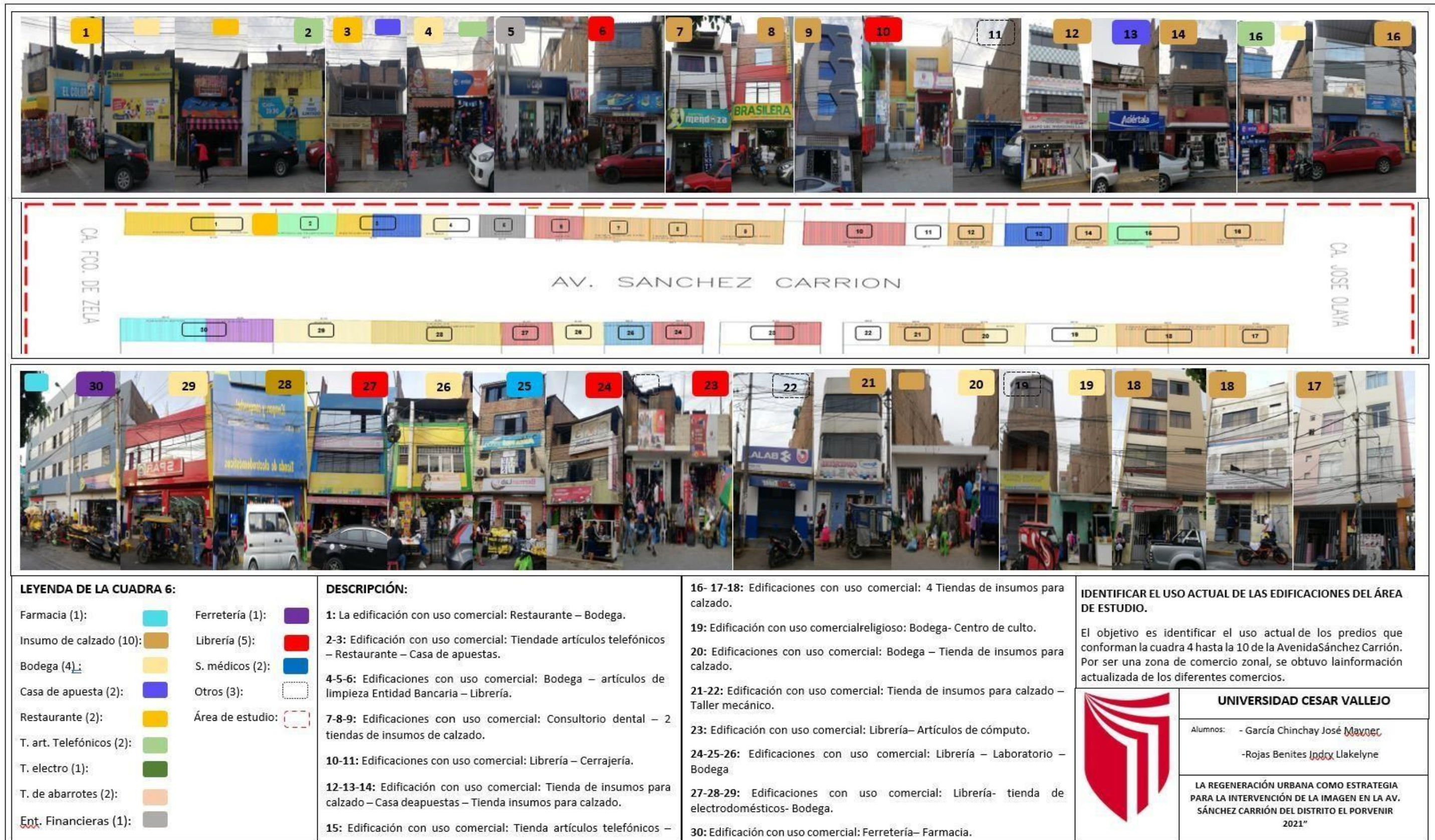




Figura 5. Uso actual de las edificaciones - Cuadra 7.

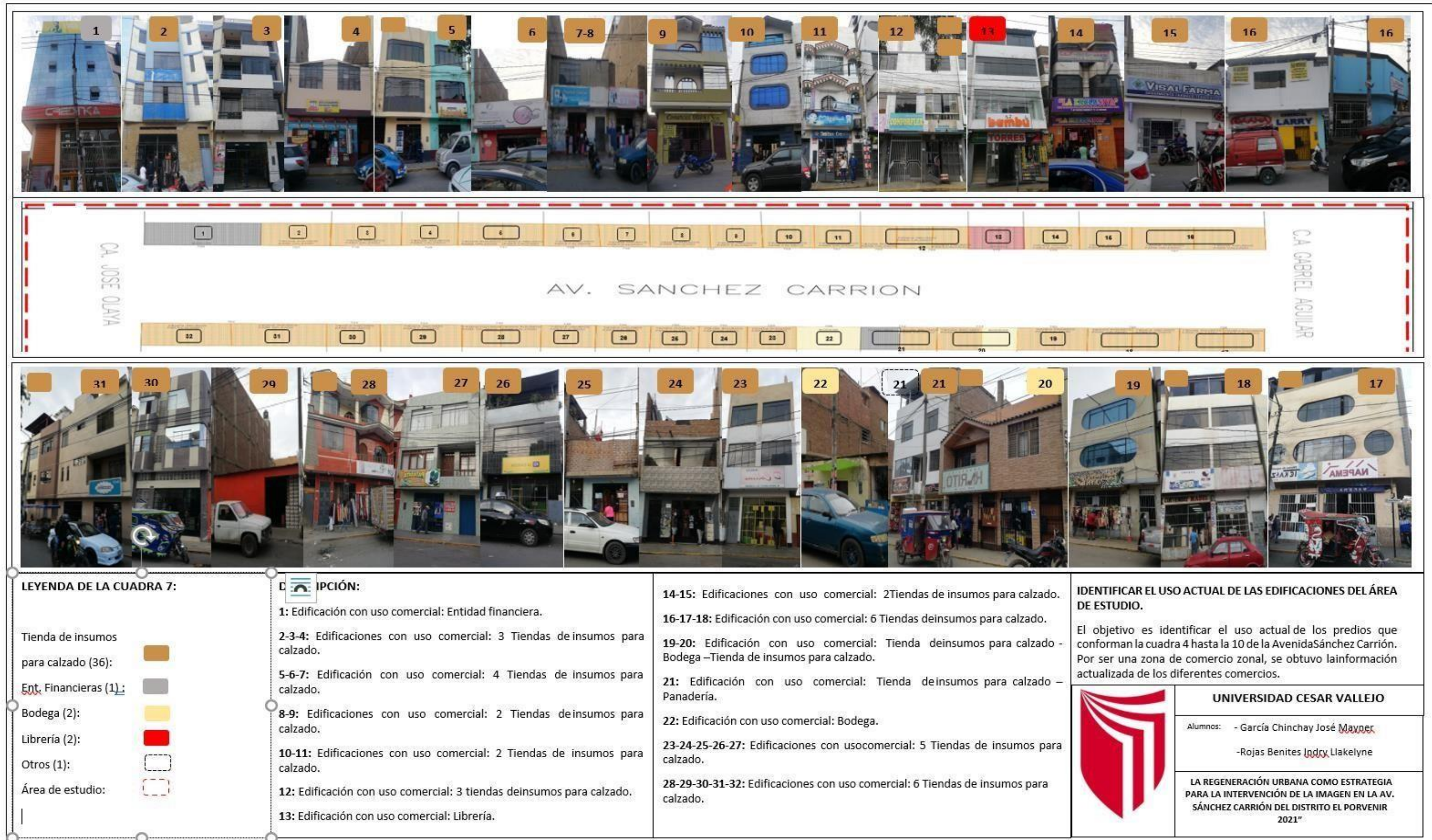


Figura 6. Uso actual de las edificaciones - Cuadra 8.

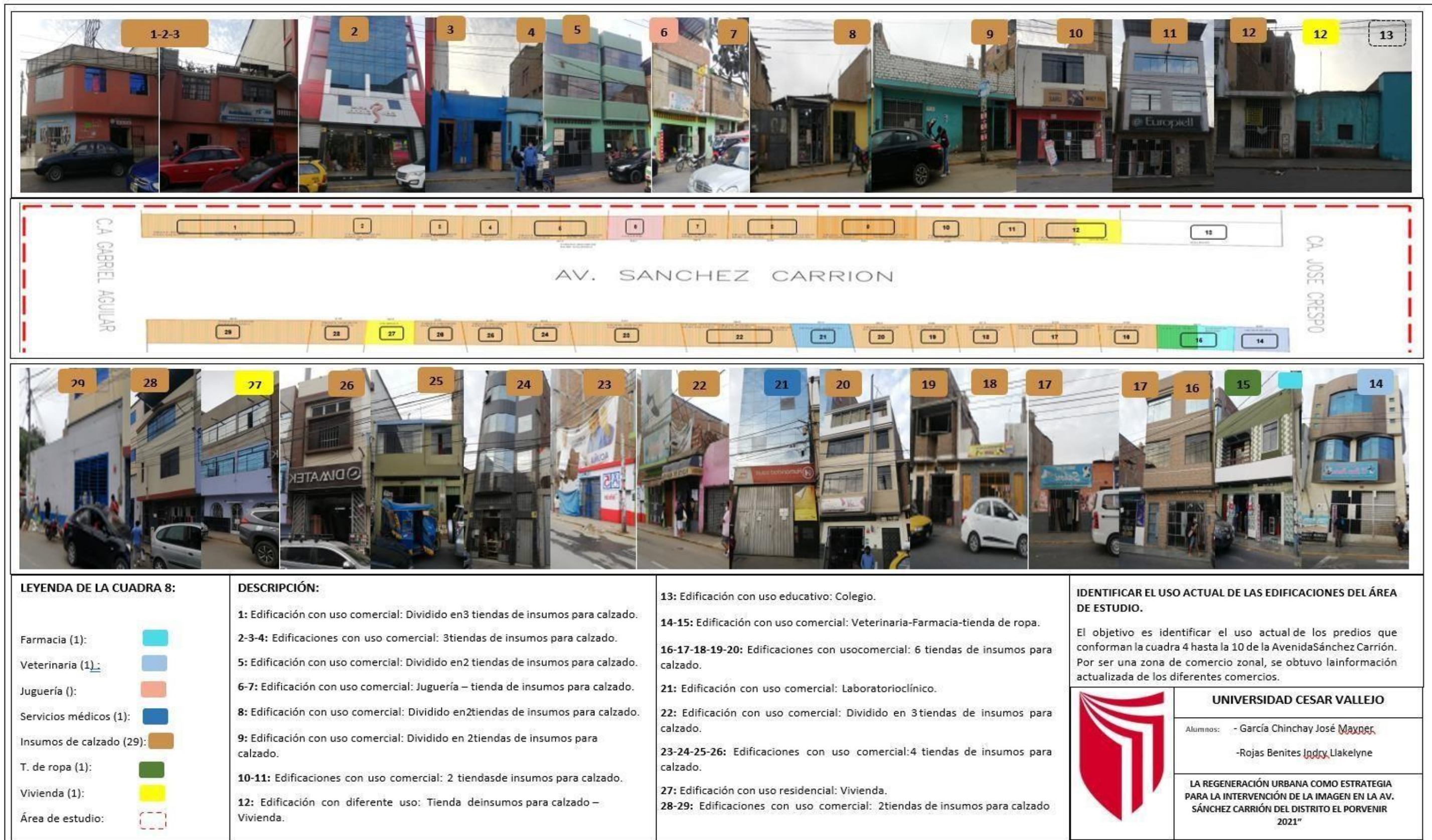


Figura 7. Uso actual de las edificaciones - Cuadra 9.

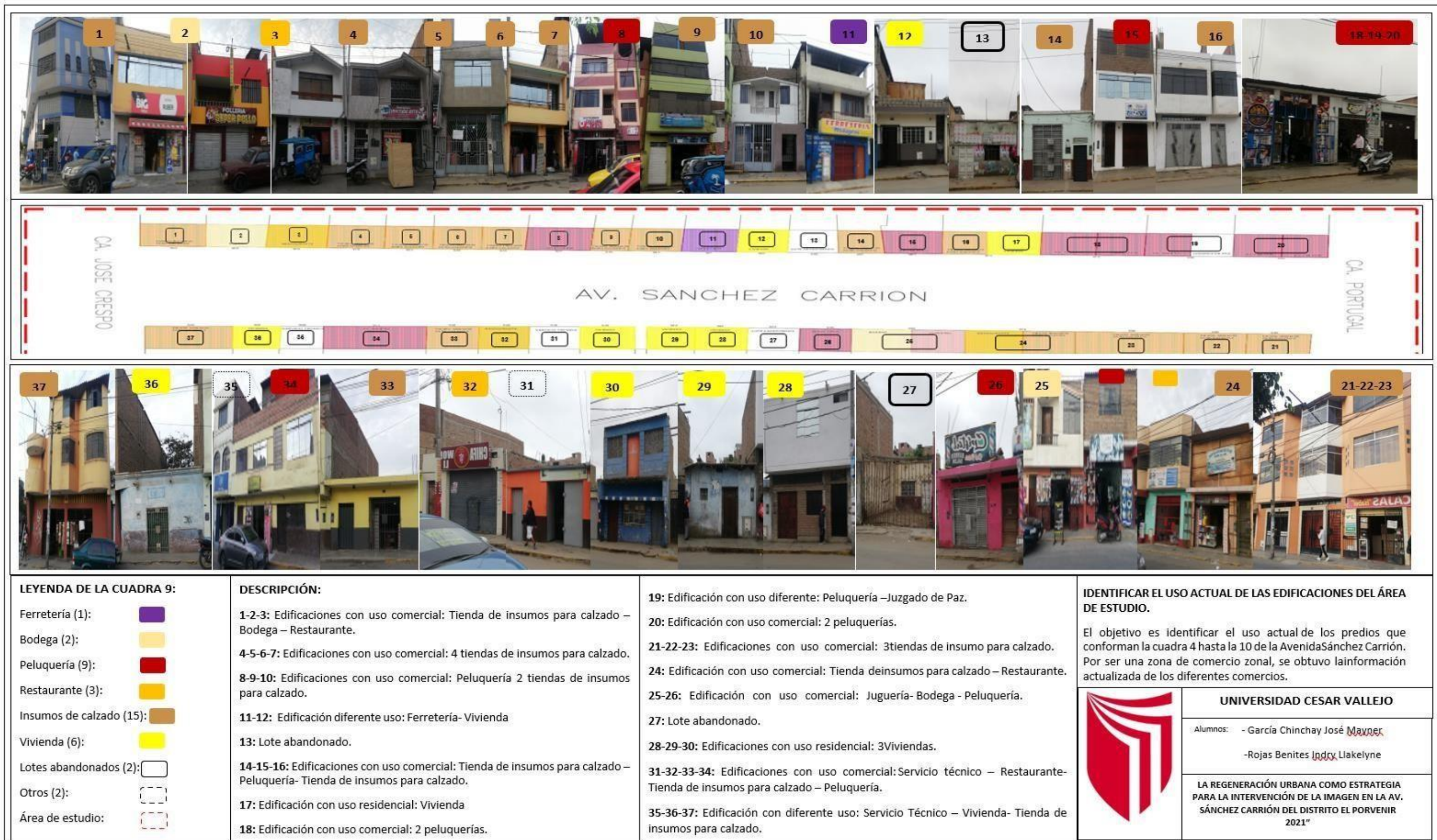
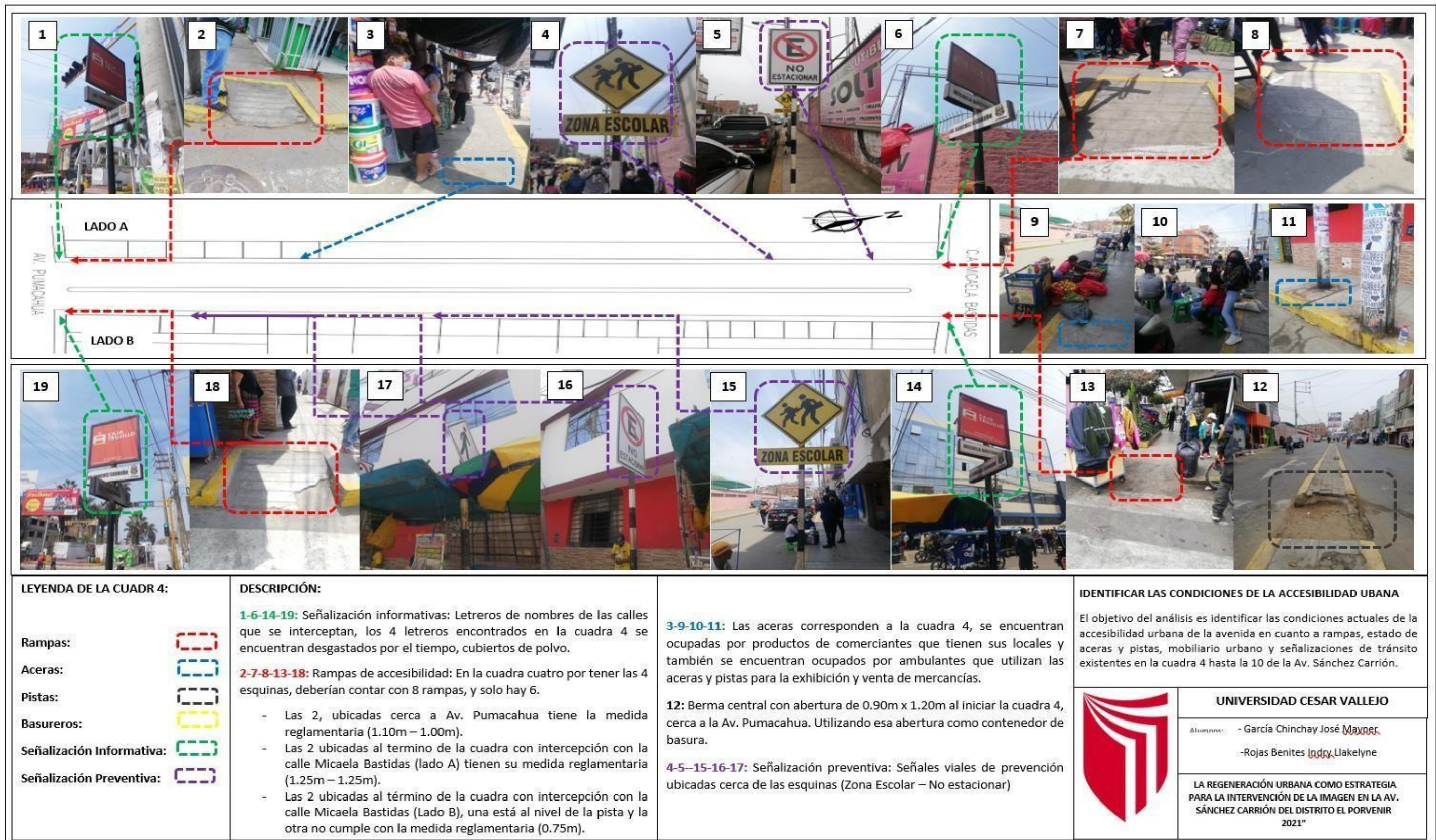


Figura 8. Uso actual de las edificaciones - Cuadra 10.



Figura 9. Condiciones de accesibilidad urbana – Cuadra 4.



09pFigura 10. Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 5.

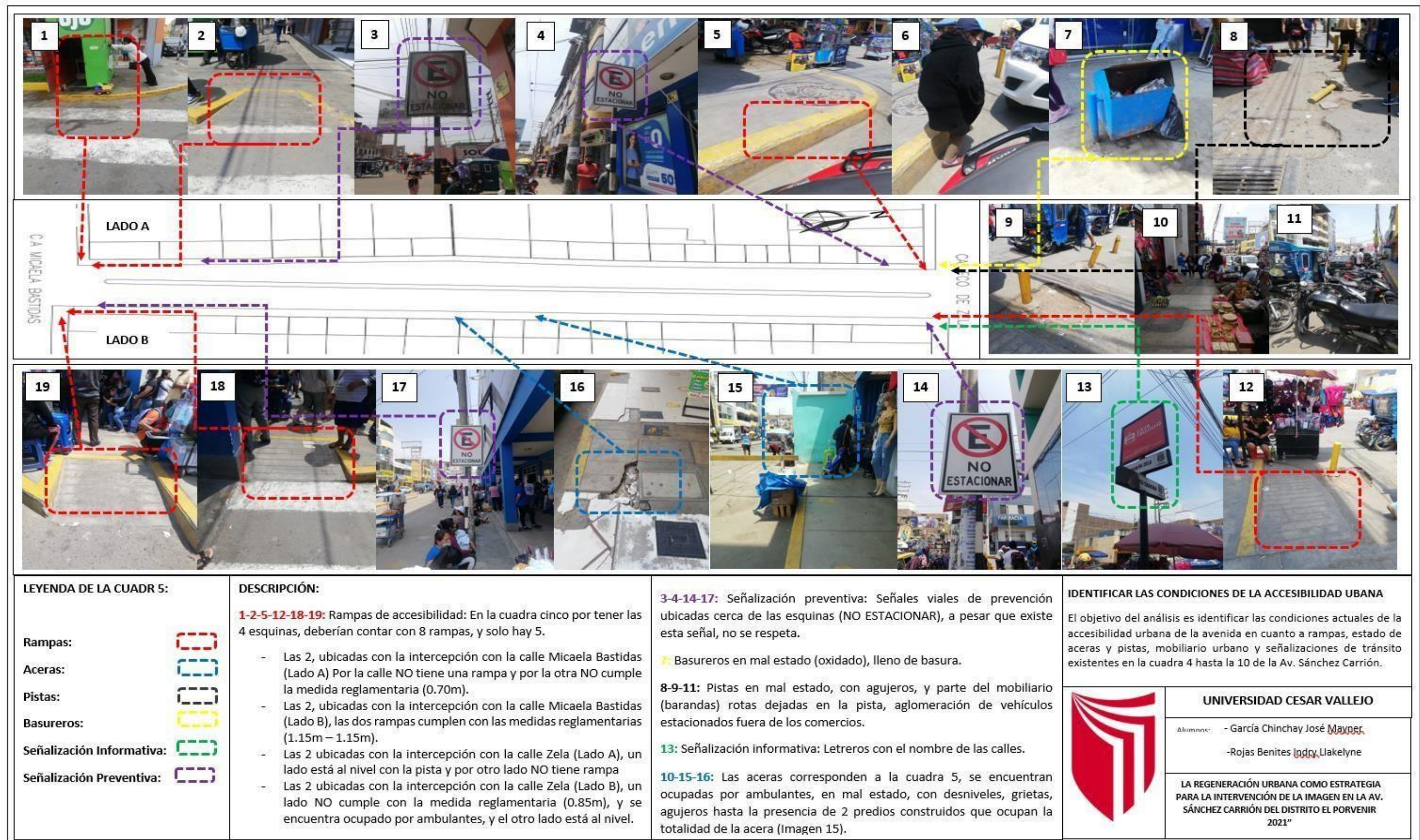


Figura 11. Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 6.



Figura 12. Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 7.

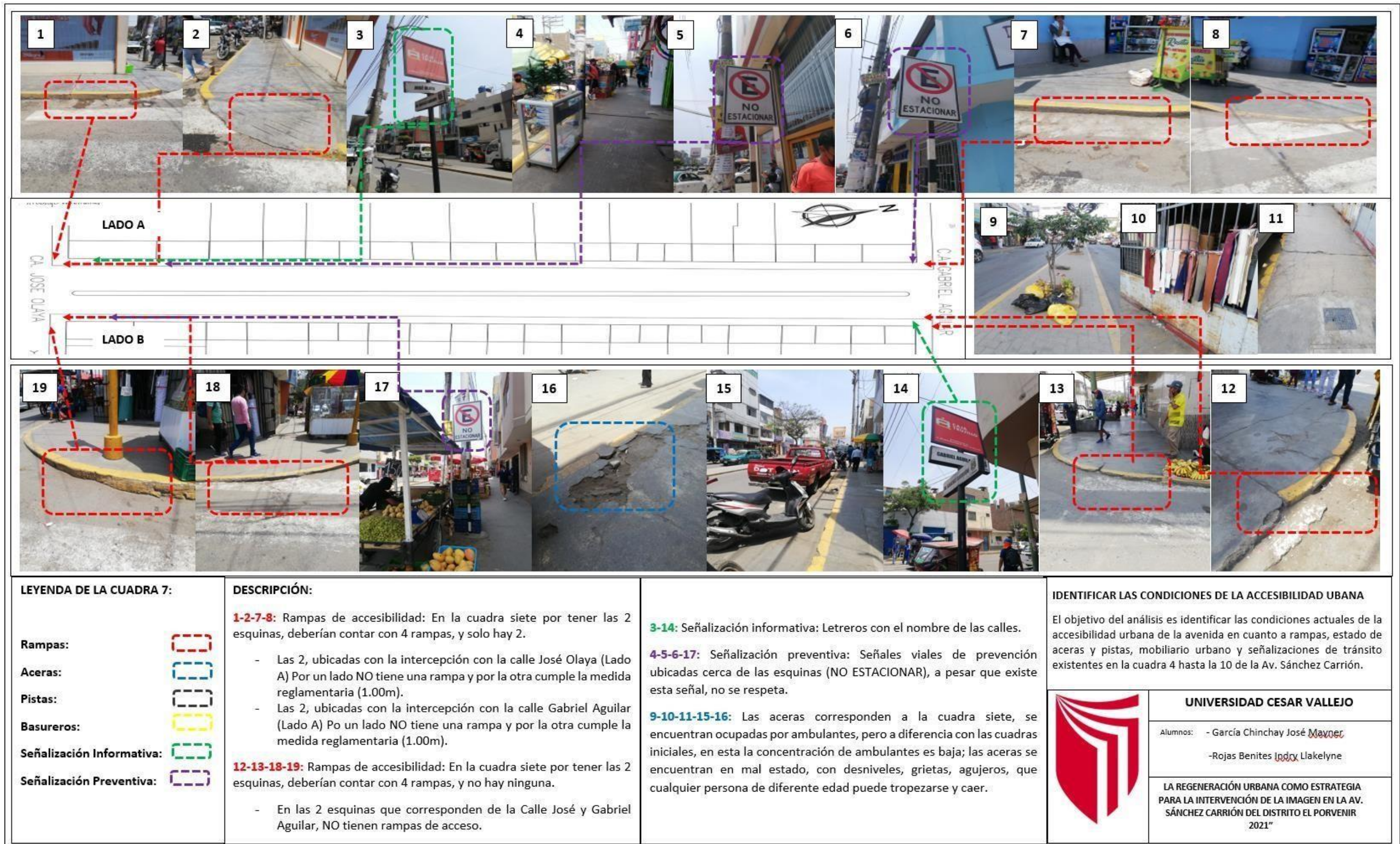




Figura 13. Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 8.

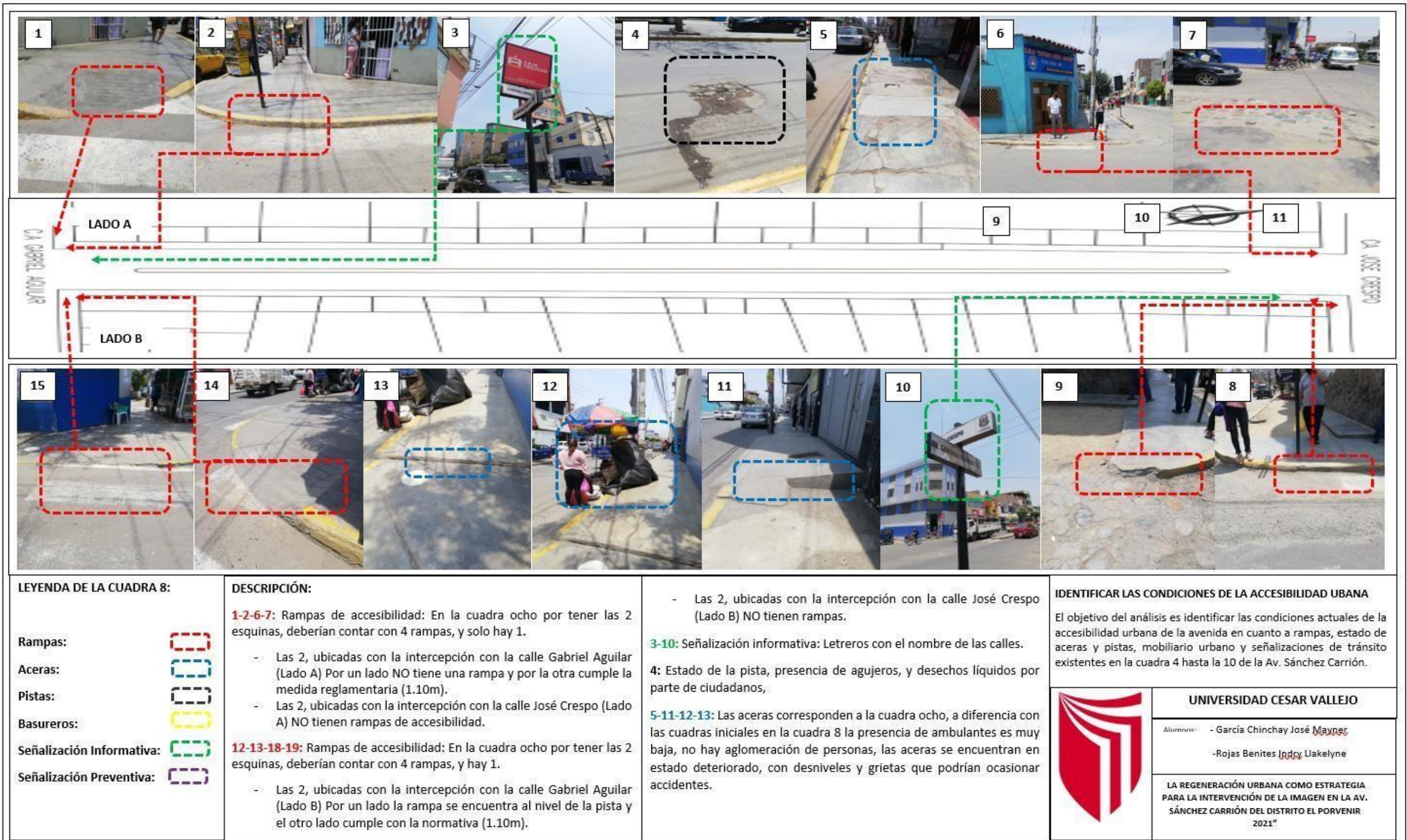


Figura 14. Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 9.

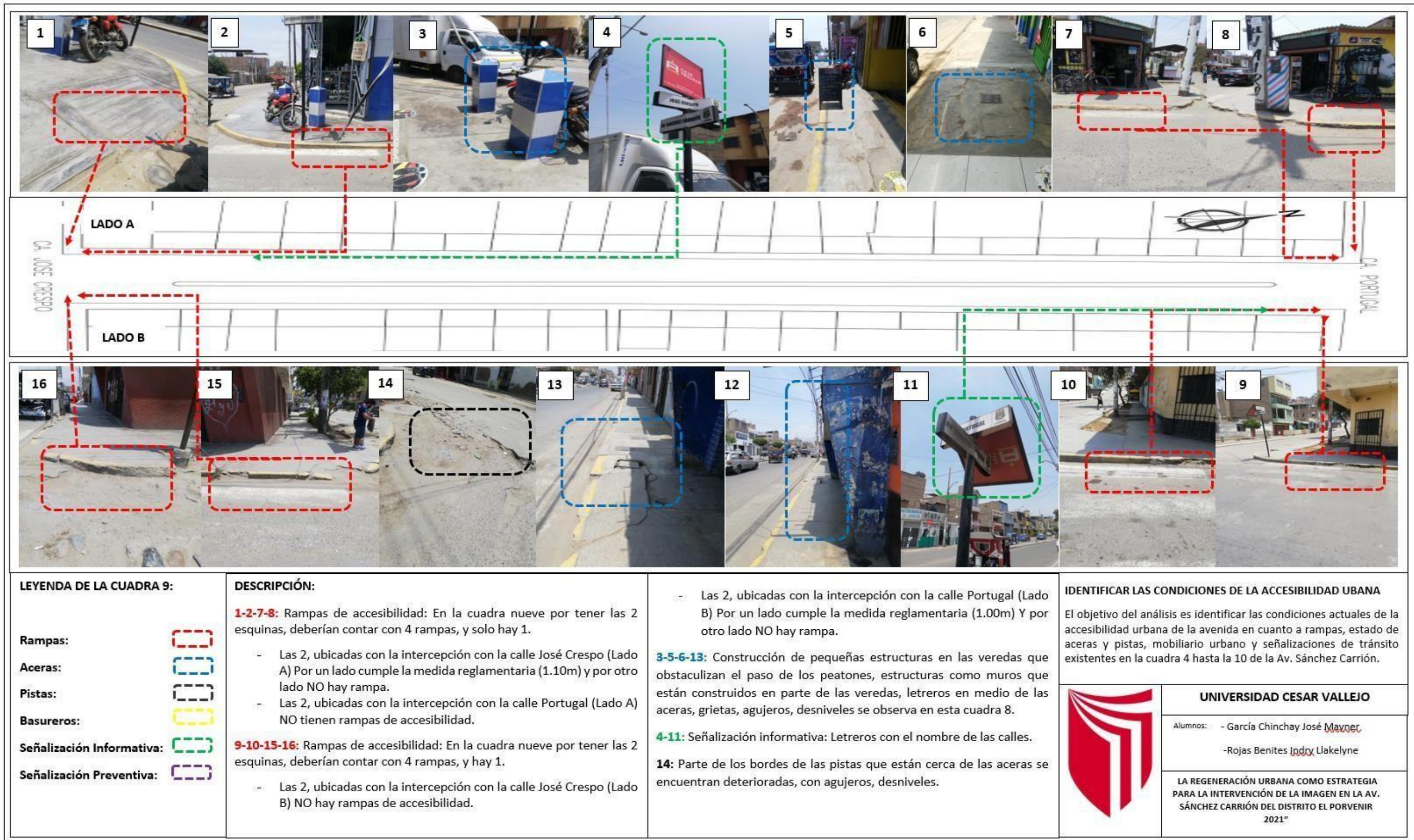


Figura 15. Condiciones de la accesibilidad urbana - Cuadra 10.

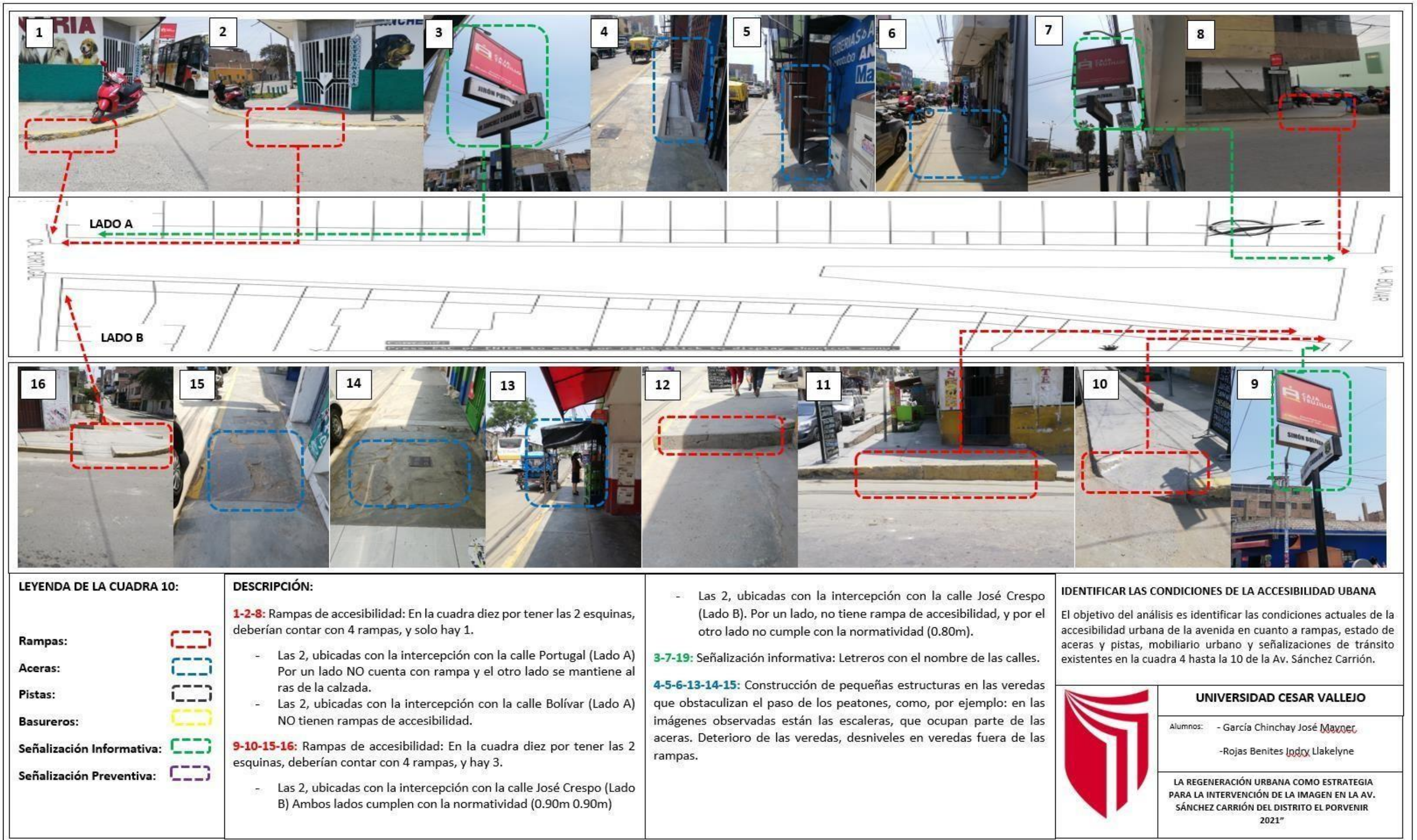


Figura 16. Flujos peatonales y vehiculares entre las 8:00am – 12:00pm.

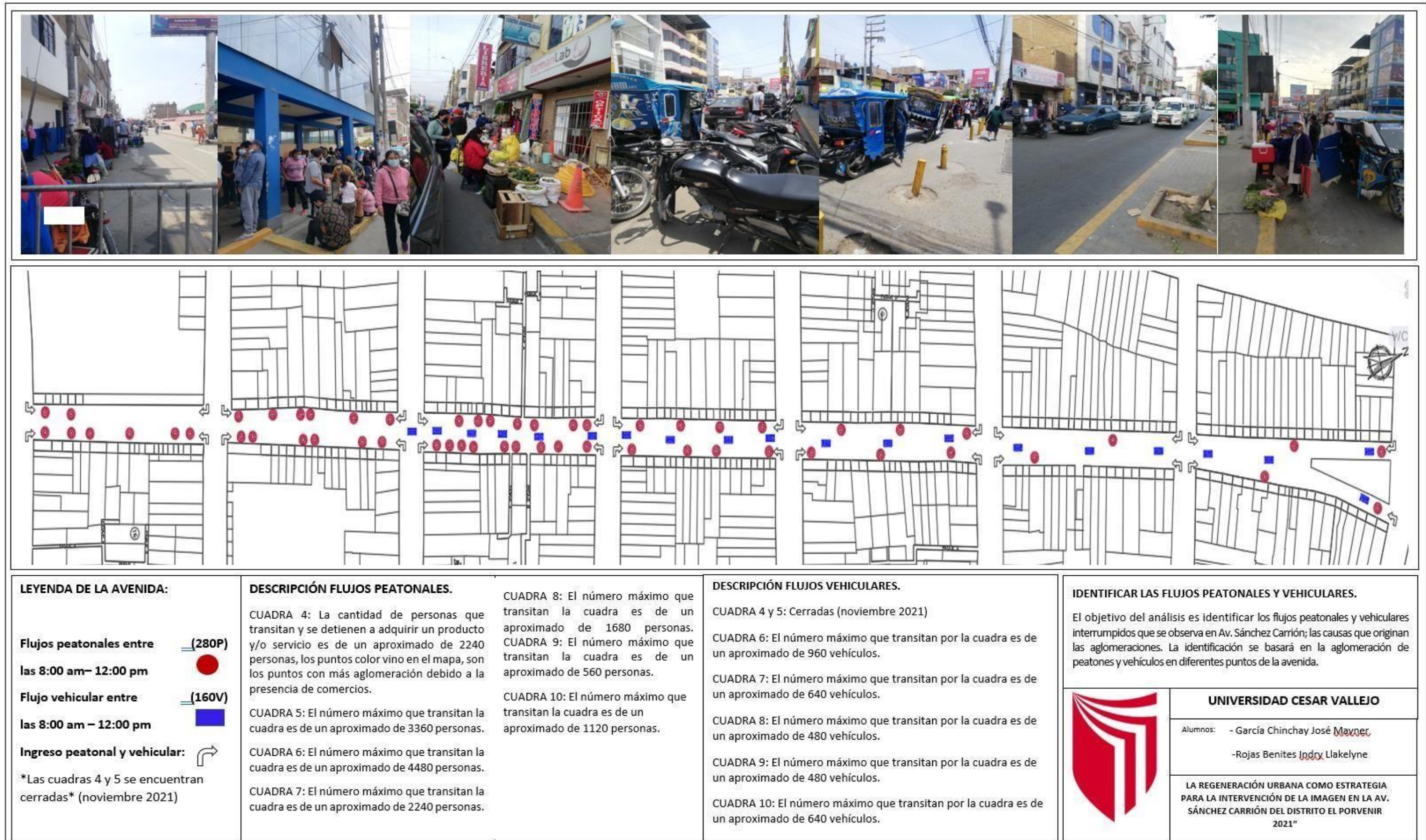


Figura 17. Flujos peatonales y vehiculares entre las 12:00pm-6:00pm.

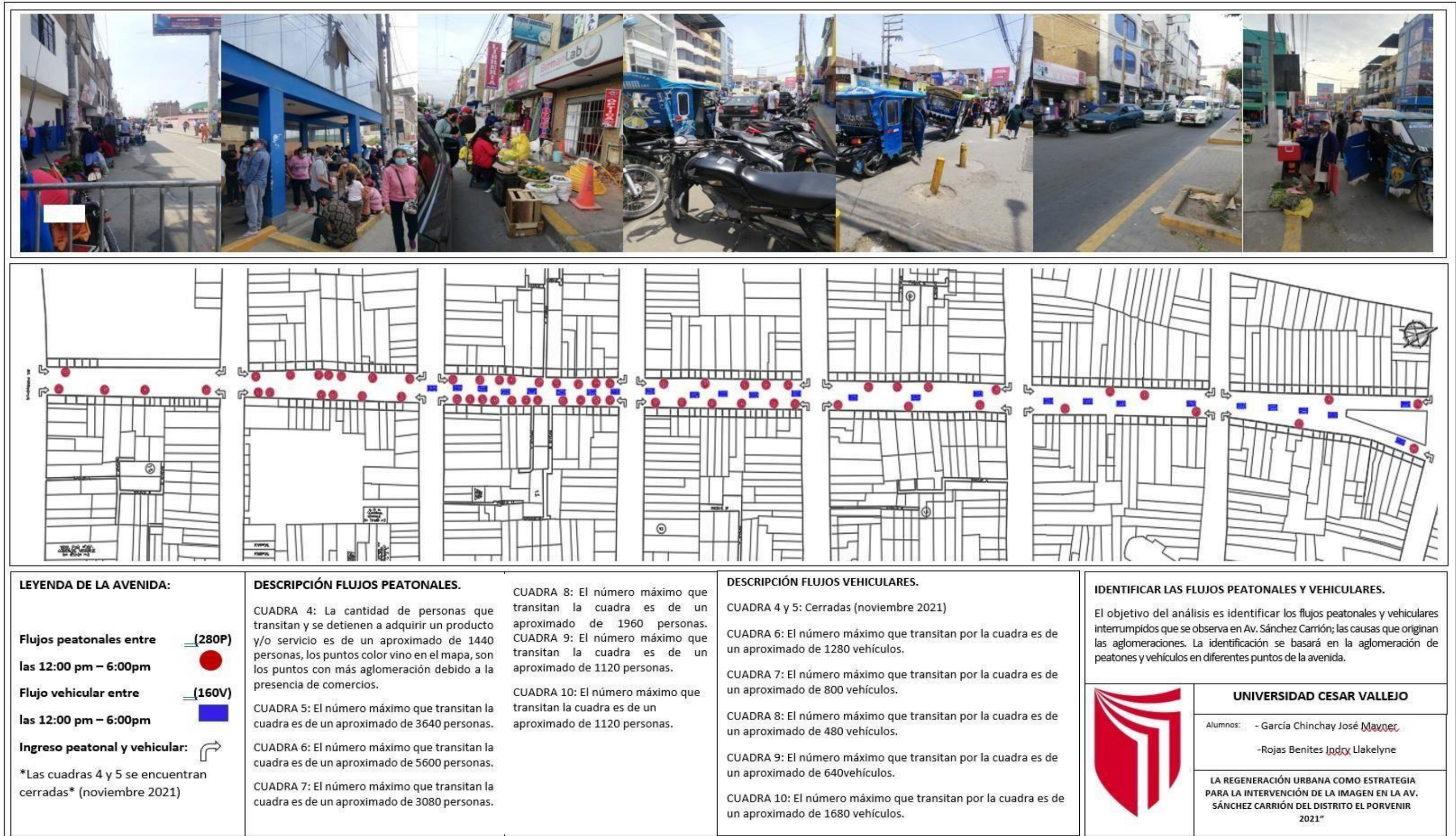


Figura 18. Nivel de Contaminación residual - Contaminación acústica.

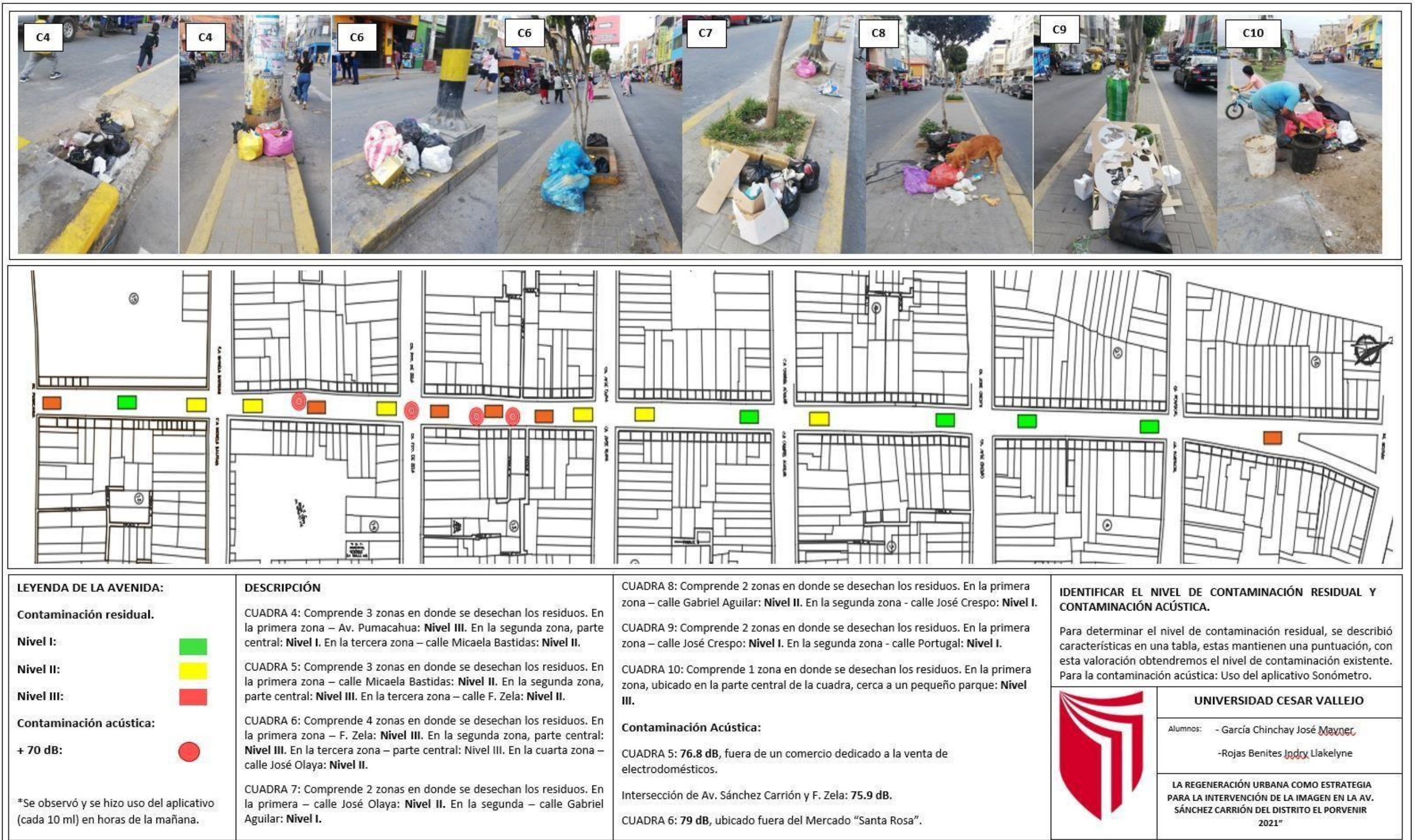


Figura 19. Nivel de Contaminación Visual.

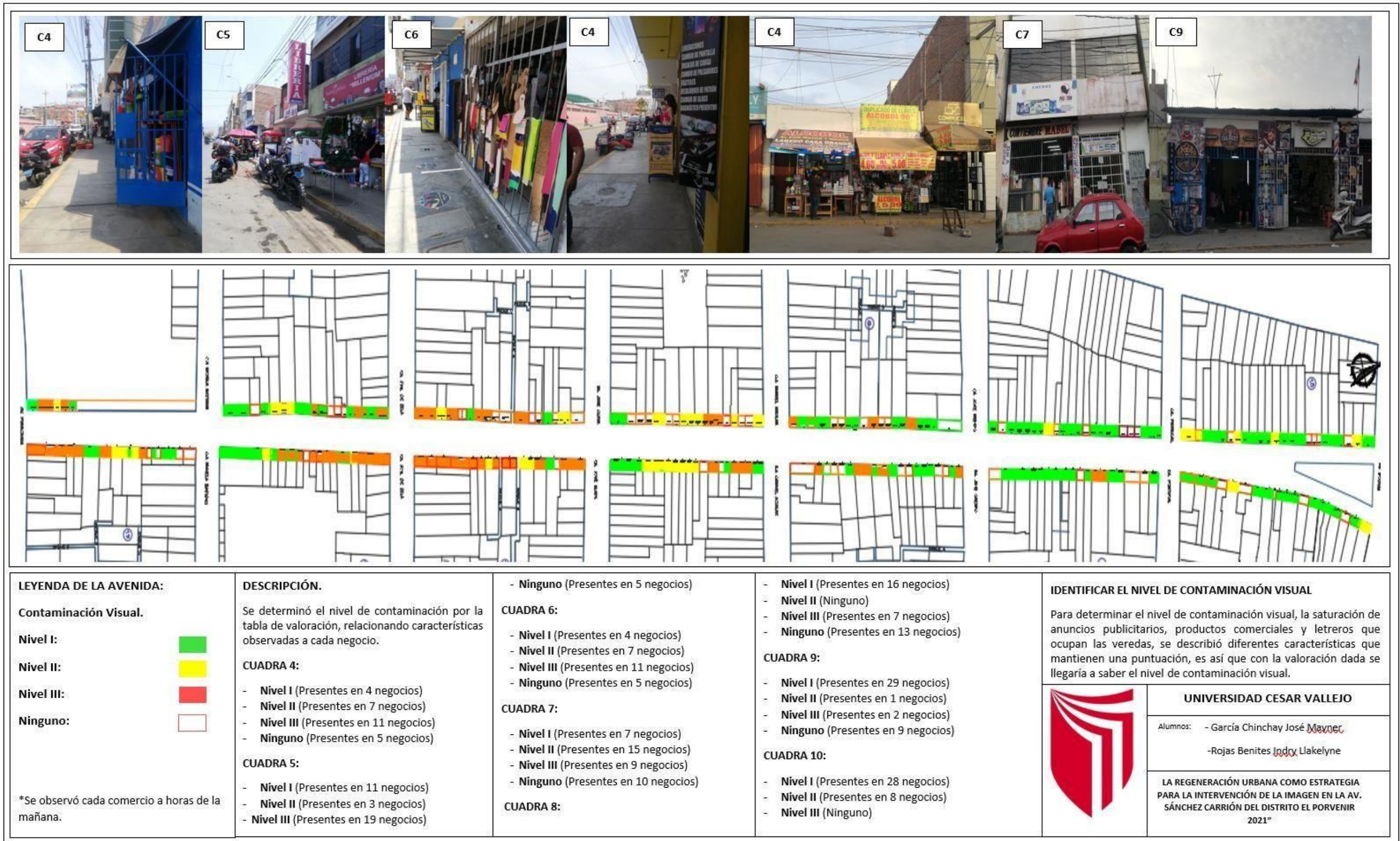


Figura 20. Puntos de comercio ambulatorio

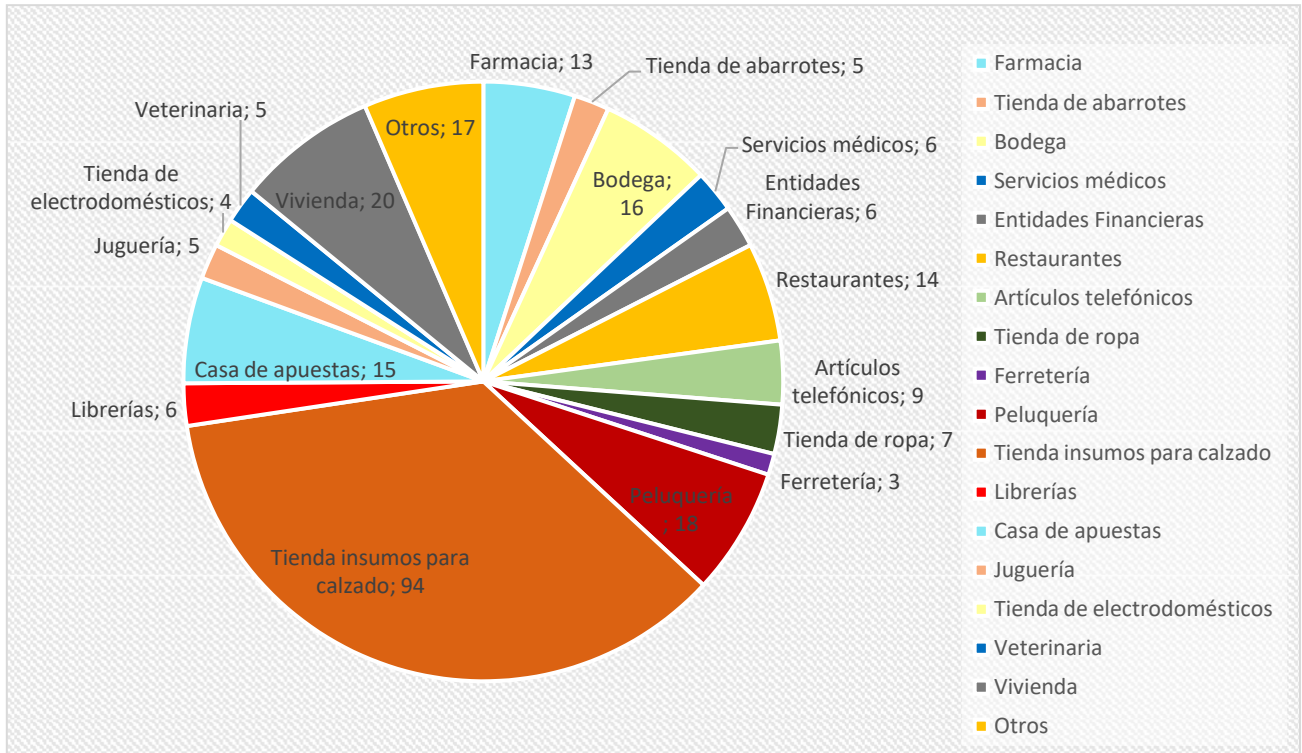




## IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### 1. Uso actual de las edificaciones del área de estudio.

**Gráfico 1.** Uso actual de las edificaciones.



**Interpretación:** Al observar el área de estudio que comprende 7 cuadras que forman parte de la Av. Sánchez Carrión, en las figuras 2-3-4-5-6-7-8 se muestran los diferentes tipos de negocios que encontramos en cuanto a los usos actuales de las edificaciones basándonos solo en el primer nivel, un total de 219 predios contabilizados, estos predios en su mayoría son utilizados como establecimientos para la venta y compra de un producto y/o servicio, y abarca un total de 243 negocios, algunos de ellos compartiendo un mismo predio.

El mayor número de negocios del área de estudio son tiendas que se dedican a la venta de insumos para calzados, siendo el 36% del total.

**Tabla 11.** Cantidad de negocios encontrados en el área de estudio.

Usos actuales	Cantidad	%	Usos actuales	Cantidad	%
Farmacia	13	5	Peluquería	18	7
Tienda de abarrotes	5	2	Tienda de insumos para calzado	94	36
Bodega	16	6	Librerías	6	2
Servicios Médicos	6	2	Casa de apuestas	15	6
Entidades financieras	6	2	Juguería	5	2
Restaurantes	14	5	Tienda de electrodomésticos.	4	2
Artículos telefónicos	9	3	Veterinaria	5	2
Tienda de ropa	7	3	Vivienda	20	8
Ferretería	3	1	Otros.	17	6

Fuente: Elaboración propia.

## 2. Accesibilidad Urbana.

**Tabla 12.** Número de Rampas de Accesibilidad.

RAMPAS DE ACCESIBILIDAD	N° de rampas.	Existentes	No existen	Cumplimiento RNE	
				SI	NO
CUADRA 4	8	6	2	5	1
CUADRA 5	8	5	3	3	2
CUADRA 6	8	2	6	2	-
CUADRA 7	8	2	6	2	-
CUADRA 8	8	2	6	2	-
CUADRA 9	8	2	6	2	-
CUADRA 10	8	3	5	2	1
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>18</b>	<b>4</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Interpretación:** Al observar el área de estudio que abarca las 7 que cuadras que forman parte de la Av. Sánchez Carrión, en las figuras 9-10-11-12-13-14 y 15, se muestra y describe las deficiencias en cuanto a las rampas de accesibilidad. Si por las 7 cuadras deberían existir 56 rampas, solo existen 22, hallándose la ausencia de 34 rampas de accesibilidad. Al medir las rampas existentes que solo son 22, 18 cumplen con el RNE, con medidas superior a lo permitido que es 0.90m, y 4 de las rampas existentes no cumplen con el reglamento.

**Tabla 13.** Estructuras construidas sobre aceras.

<b>LOTE</b>	<b>UBICACIÓN</b>	<b>ELEMENTOS</b>
<b>CUADRA 5: #500</b>	Municipalidad de El Porvenir.	Columnas.
<b>CUADRA 5: #554</b>	Tienda de artículos telefónicos.	Muros - Techo – Puerta.
<b>CUADRA 5: #558</b>	Tienda de flores – Bodega.	Muros – Techo – Puerta.
<b>CUADRA 9: #947</b>	Ferretería.	Escalera Caracol.
<b>CUADRA 9: #938</b>	Vivienda.	Muros.

**Interpretación:** Se ubicó un total de 5 predios que incumplen la normatividad al haber construido diversas estructuras ocupando parte de la acera, que impide el libre tránsito de los peatones, afectando de tal manera la imagen que esta genera. La mayor parte de estructuras encontradas están ubicadas en la cuadra 5, siendo 3 predios, dos de los cuales ocupan la totalidad de la acera.

**Tabla 14.** Medidas de las aceras de la Av. Sánchez Carrión.

ACERAS		Medida Actual	Medida Reglamentaria
CUADRA 4	LADO A	1.80 m	GH 0.20 3.00 m
	LADO B	2.30 m	
CUADRA 5	LADO A	1.30 m	
	LADO B	1.75m	
CUADRA 6	LADO A	1.70 m	
	LADO B	2.80 m	
CUADRA 7	LADO A	1.70 m	
	LADO B	2.00 m	
CUADRA 8	LADO A	1.60 m	
	LADO B	2.00 m	
CUADRA 9	LADO A	1.60 m	
	LADO B	1.70 m	
CUADRA 10	LADO A	1.20 m	
	LADO B	1.80 m	

Fuente: Elaboración propia.

**Interpretación:** Se identifico las medidas de las aceras del área de estadio en ambos lados, separándolos por **Lado A** y **B**. La avenida por pertenecer a una Zona Comercial, el ancho de las aceras es de 3.00 m. Sin embargo, ninguna cumple con la medida reglamentaria. Se observa, además, que las aceras del **Lado A**, son de menor magnitud a comparación con el **Lado B**. Es por ello que la mayor concentración de comercio ambulatorio que utilizan parte de las aceras se concentra en el **Lado B** de la avenida.

### 3. Flujos peatonales y vehiculares.

**Tabla 15.** Número de peatonales y vehiculares entre las 8:00 am - 12: pm.

CUADRAS	PEATONES	VEHICULOS
CUADRA 4	2400	-
CUADRA 5	3360	-
CUADRA 6	4480	960
CUADRA 7	2240	640
CUADRA 8	1680	480
CUADRA 9	560	480
CUADRA 10	1120	640
<b>TOTAL</b>	<b>15 840</b>	<b>3 200</b>

Fuente: Elaboración propia.

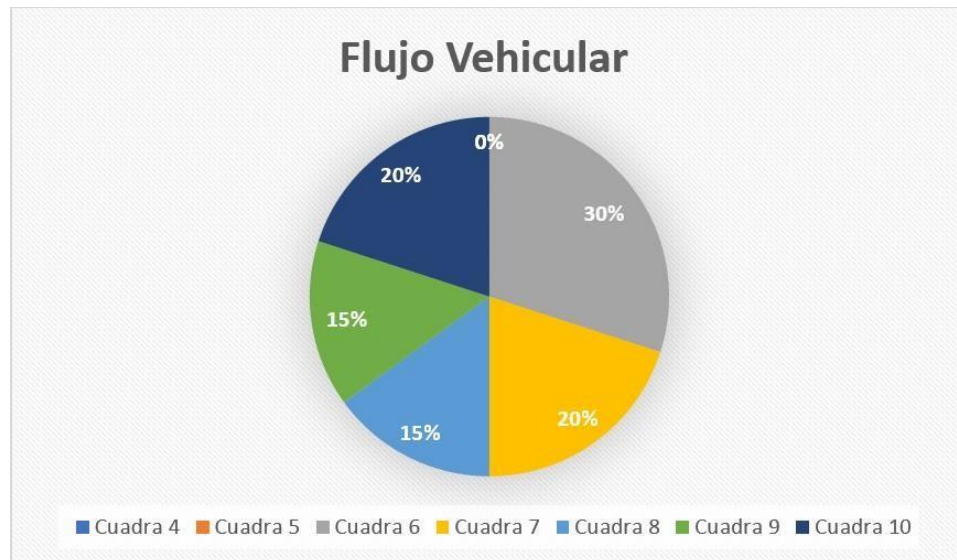
**Gráfico 2.** Flujo Peatonal entre las 8:00am-12:00pm.



**Interpretación en el Flujo Peatonal:** Se contabilizó los flujos peatonales que comprende el área de estudio. El ingreso peatonal en la cuadra 4 es de un aproximado de 2240 personas; en la cuadra 5 es de 3360 personas, en la cuadra 6 es de 4480 personas, en la cuadra 7 es de 2240, en la cuadra 8 es de 1680 personas, en la cuadra 9 es de 560 personas y por último en la cuadra 10 es de 1120 personas aproximadamente, haciendo un total de 15 680 personas que transitan durante el día en la Av. Sánchez Carrión. Es así que la

mayor concurrencia o aglomeración de personas que transitan la avenida se da en la cuadra 6, con un 29% del total.

**Gráfico 3.** Flujo Vehicular entre las 8:00am – 12:00 pm.



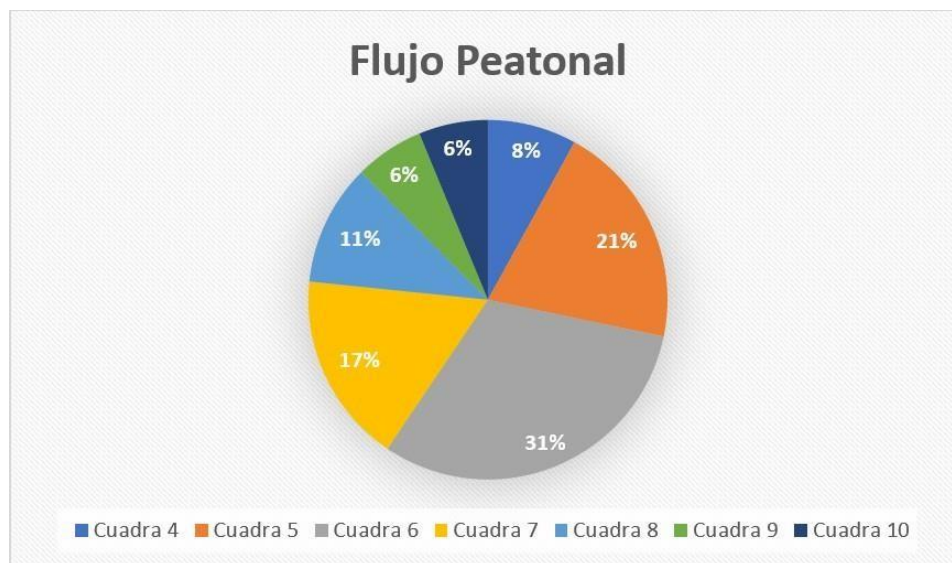
**Interpretación en Flujo Vehicular:** Se contabilizó los flujos vehiculares que comprende el área de estudio. El ingreso vehicular en las cuadras 4 y 5 actualmente se encuentran cerrados, no ingresan vehículos. Hay ingreso vehicular a partir de la cuadra 6, con un total de 960 vehículos aproximadamente, en la cuadra 7 es de 640, en la cuadra 8 es de 480, en la cuadra 9 es de 480 y en la cuadra 10 es de 640 vehículos aproximadamente, haciendo un total de 3 200 vehículos que transitan durante el día en la Av. Sánchez Carrión. Es así que la mayor concurrencia o aglomeración de vehículos que transitan la avenida se da en la cuadra 6, con un 30% del total.

**Tabla 16.** Número de peatonales y vehiculares entre las 12:00 pm-6:00pm.

CUADRAS	PEATONES	VEHICULOS
CUADRA 4	1440	-
CUADRA 5	3640	-
CUADRA 6	5600	1280
CUADRA 7	3080	800
CUADRA 8	1960	480
CUADRA 9	1120	640
CUADRA 10	1120	1680
<b>TOTAL</b>	<b>17 960</b>	<b>4 880</b>

Fuente: Elaboración propia.

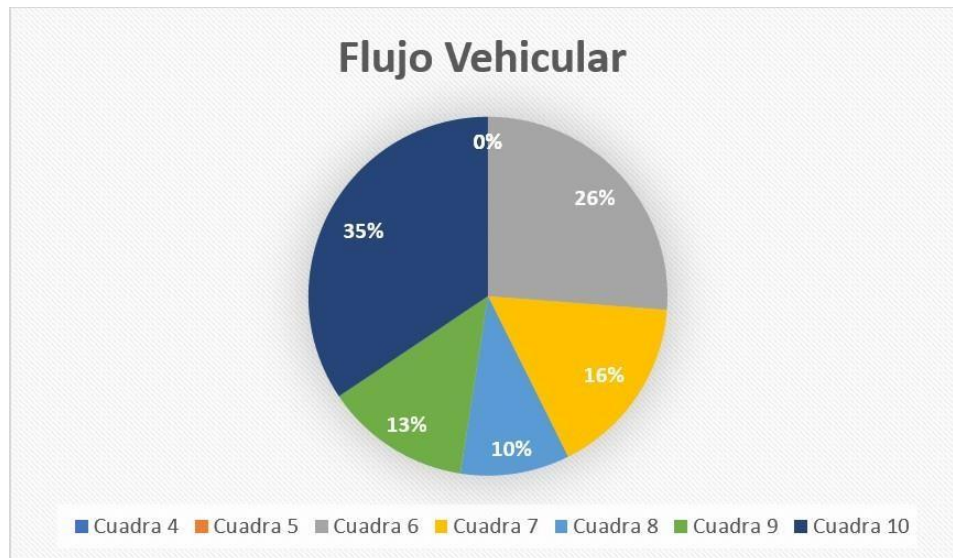
**Gráfico 4.** Flujo Peatonal entre las 12:00pm – 6:00 pm.



**Interpretación en el Flujo Peatonal:** Se contabilizó los flujos peatonales que comprende el área de estudio. El ingreso peatonal en la cuadra 4 es de un aproximado de 1440 personas; en la cuadra 5 es de 3640, en la cuadra 6 es de 5600, en la cuadra 7 es de 3080, en la cuadra 8 es de 1960 personas, en la cuadra 9 es de 1120 y por último en la cuadra 10 es de 1120 personas aproximadamente, haciendo un total de 17 960 personas que transitan durante la tarde en la Av. Sánchez Carrión. Es así que la mayor concurrencia o aglomeración de personas que transitan la avenida se da en la cuadra

6, con un 31% del total, un 2% más a comparación con el tránsito peatonal en horas de la mañana.

**Gráfico 5.** Flujo Vehicular entre las 12:00pm - 6:00pm



**Interpretación en Flujo Vehicular:** Se contabilizó los flujos vehiculares que comprende el área de estudio en un horario de 12:00 pm a 6:00pm. El ingreso vehicular en las cuerdas 4 y 5 actualmente se encuentran cerrados, no ingresan vehículos. Hay ingreso vehicular a partir de la cuadra 6, con un total de 1280 vehículos aproximadamente, en la cuadra 7 es de 800 vehículos, en la cuadra 8 es de 480, en la cuadra 9 es de 640 y en la cuadra 10 es de 1680 vehículos aproximadamente, haciendo un total de 4 880 vehículos que transitan durante horas de la tarde en la Av. Sánchez Carrión. Es así que la mayor concurrencia o aglomeración de vehículos que transitan la avenida se da en la cuadra 10, con un 35% del total.



#### 4. Tipos de contaminación ambiental en la Av. Sánchez Carrión.

##### ➤ Contaminación Residual.

**Tabla 17.** Numeración de zonas de contaminación residual.

CUADRAS	NIVEL I (Bajo)	NIVEL II (Moderado)	NIVEL III (Alto)
CUADRA 4	1	1	1
CUADRA 5	-	2	1
CUADRA 6	-	1	3
CUADRA 7	1	1	-
CUADRA 8	1	1	-
CUADRA 9	1	-	-
CUADRA 10	-	-	1
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Interpretación:** Con las características acotadas para poder calificar y determinar el nivel de contaminación existente, **Nivel I** es **bajo**, el **Nivel II** es **moderado** y el **Nivel III** es **alto**. Se determinó que en la cuadra 4 existen 3 zonas en donde se acumulan los desechos sólidos que generan los ciudadanos, estas zonas están ubicadas al inicio, parte central y final de la cuadra, y comprende los **3 niveles**. En la cuadra 5, hay 3 zonas de acumulación de basura y están ubicadas en el **Nivel II y III**. En la cuadra 6, hay 4 zonas de acumulación de desechos y están dentro del **Nivel II y III**. En la cuadra 7 están 2 zonas de Nivel **I y II**. En la cuadra 8 se encuentran 2 zonas dentro de los **Niveles I y II**. En la cuadra 9 solo hay una zona de contaminación y está en el **Nivel I** y por último en la cuadra 10 tiene 1 zona de acumulación de basura de **Nivel III**. Al observar el gráfico, existen 16 zonas en donde se dejan residuos sólidos, siendo la cuadra 6 en donde más acumulación de desechos existe por mantener 3 puntos o zonas más, a comparación de las otras cuadras.

➤ **Contaminación Acústica.**

**Tabla 18.** Número de decibeles en la Av. Sánchez Carrión.

<b>Contaminación acústica</b>	<b>70 dB permitidos durante el día.</b>	<b>Ubicación</b>
<b>CUADRA 5</b>	76.8 dB	Exteriores de tiendas EFE
<b>CUADRA 5-6</b>	75.9 dB	Intersección Av. Sánchez Carrión con Micaela Bastidas
<b>CUADRA 6</b>	79 dB	Exteriores del mercado "Santa Rosa".

Fuente: Elaboración propia.

**Interpretación:** Para determinar el exceso de ruidos permitidos, se usó el aplicativo "Sonómetro" para saber el número de dB encontrados en el área de estudio, se hizo la medición cada 15 ml, se encontró 3 puntos en donde la cantidad de dB es mayor a lo permitido; en la cuadra 5 a exteriores de una tienda comercial que utilizan equipos de sonido para llamar a posibles compradores, la medición fue de 76.8 dB. En las intersecciones de la Av. Sánchez Carrión y la calle Micaela Bastidas con 75.9 dB y en la cuadra 6 en los exteriores del mercado zonal "Santa Rosa" con 79 dB.

➤ **Contaminación Visual**

**Tabla 19.** Número de negocios que están dentro de los niveles de contaminación visual.

<b>Contaminación Visual</b>	<b>NIVEL I</b>	<b>NIVEL II</b>	<b>NIVEL III</b>	<b>NINGUNO</b>
<b>Cuadra 4</b>	4	7	11	5
<b>Cuadra 5</b>	11	3	19	5
<b>Cuadra 6</b>	4	7	11	5
<b>Cuadra 7</b>	7	15	9	10
<b>Cuadra 8</b>	16	0	7	13
<b>Cuadra 9</b>	29	1	2	9
<b>Cuadra 10</b>	28	8	0	0

Fuente: Elaboración propia.

**Interpretación:** Con las observaciones realizadas a cada predio que comprende el área de estudio, y para determinar el nivel de contaminación visual se aplicó una valoración que implican diferentes características negativas que perjudican la imagen visual de los predios y/o negocios. Se determinó que, dentro del área de estudio, en el **Nivel I** (Bajo) lo tienen 99 comercios. En el **Nivel II** (Moderado) lo tienen 41 comercios. En el **Nivel III** (Alto) lo tienen 59 comercios, y son 47 quienes no tienen ningún nivel de contaminación.

## 5. Comercio informal ambulatorio.

**Tabla 20.** Número de ambulantes en la Av. Sánchez Carrión.

CUADRAS	N° Ambulantes
CUADRA 4	11
CUADRA 5	16
CUADRA 6	31
CUADRA 7	4
CUADRA 8	2
CUADRA 9	-
CUADRA 10	-
<b>TOTAL</b>	<b>64</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 21.** Ambulantes informales en la Av. Sánchez Carrión.



**Interpretación:** Por lo observado en la avenida, se contabilizó los ambulantes que ocupan parte de las aceras y calzadas con sus mercaderías. En toda el área de trabajo se contabilizó a 64 ambulantes; en la cuadra 4, está la presencia de 11 ambulantes, en la cuadra 5 se ubican 16 ambulantes, en la cuadra 6 se distribuyen 31 ambulantes, en la cuadra 7 están 4 ambulantes, en la cuadra 8 sólo hay 2 ambulantes, en las cuadras 9 y 10 no se observaron la presencia de ambulantes. Es así que la mayor concentración de ambulantes está en la cuadra 6, con un 49% del total.

**Tabla 22.** Desarrollo de discusión de resultados.

RESULTADOS	ESTRATEGIA	DISCUSIÓN
Se identificaron 243 comercios de los cuales 94 comercios corresponde a tiendas de insumos para calzados, siendo el 36% el mayor porcentaje.	<p>Proponer estrategias de intervención:                      Peatonalización de parte de la avenida y mejoramiento de la imagen urbana como parte de la <b>Regeneración urbana</b></p> <p>cuya propuesta permitan el mejoramiento del contexto urbano.</p>	Los 94 comercios ubicados en el área de estudio, son puntos estratégicos del porque la avenida se volvió altamente comercial y transitada, generando con ello comercios ambulatorios.
Se identificaron las deficiencias en cuanto a accesibilidad urbana, que de las 56 rampas que deberían existir solo hay 22, las otras 34 no existen.		Los problemas de accesibilidad urbana, hace referencia a que no se toma de manera equitativa a las personas con habilidades diferentes, claro ejemplo es lo observado en el área de estudio.
Se identificaron estructuras construidas sobre aceras fuera de 06 predios.		La construcción de estructuras que ocupan las aceras evidencia el desinterés por parte de las autoridades en corregir el problema. No demuestran intervenciones en remodelación y/o rehabilitación
Se identificaron los flujos peatonales: <b>Día:</b> 15 680 personas, la mayor concentración se da en la cuadra 6 con el 29% del total. <b>Tarde:</b> 17 960 personas, la mayor concentración se da en la cuadra 6 con el 31% del total.		La mayor aglomeración de personas se genera en la cuadra 6, así como en la mañana o tarde. Al ser altamente transitado genera que los ambulantes tomen posesión de esa cuadra y así sucede, el 49% de ambulantes se concentra en la cuadra 6.
Se identificaron los flujos vehiculares: <b>Día:</b> 3 2000 vehículos, la mayor concentración se da en la cuadra 6 con el 30% del total. <b>Tarde:</b> 4 880 vehículos, la mayor concentración se da en la cuadra 10 con el 35% del total.		La concentración peatonal, y presencia de ambulantes que ocupan aceras y pistas, genera que haya interrupciones en cuanto al libre tránsito de vehículos, ocasionando congestiones, ruidos de claxon, posibles accidentes.
Se identificaron los niveles de contaminación residual y las zonas de acumulación de basura. Se identificó las zonas donde se excede los ruidos permitidos.		Las 17 zonas de contaminación dentro de la avenida corresponden a la acumulación de desechos sólidos por parte de comerciantes y ciudadanos, que evidencian la falta de cultura y de conciencia en

		cuanto al cuidado de su entorno urbano y del medio ambiente.
Se identificó el Nivel de Contaminación Visual que proyectan los predios con el uso y estado de la publicidad, uso de aceras.		Se identificaron 243 negocios distribuidos en la avenida, de los cuales se clasificó la contaminación por niveles; 196 negocios tienen un nivel de contaminación, mientras que 47 no tienen ninguno.
Se identificaron la cantidad aproximada de ambulantes 64, ubicados en la avenida, la mayor concentración se da en la cuadra 6 con el 49% del total.		Al no existir ningún tipo de intervención por parte de autoridades, poder acceder a un espacio para vender un producto es sencillo y conveniente, ya que el ambulante no paga alquiler y/o servicio.

Fuente: Elaboración propia.

## V. CONCLUSIONES

**1. OBJETIVO GENERAL:** Determinar el nivel de intervención en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito El Porvenir, usando como estrategia a la regeneración urbana.

Se identificó la realidad problemática en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10, con base al estudio de trabajos existentes con problemáticas similares a las deficiencias encontradas en el área de estudio, así como su facultad de poder cambiar con estrategias de regeneración urbana. Es así que se concuerda con el trabajo de investigación de Ramírez M, (2020) en el que demuestra el deterioro de los espacios del área investigada, es por ello que existe la necesidad de recuperar la imagen urbana. Así mismo, se comparte la conclusión del trabajo de investigación de Peralte. A, (2019), al describir como la regeneración urbana como una herramienta integradoras y generadoras de estrategias eficaces para una óptima intervención.

Se considera en el nivel de Intervención para mejorar la imagen urbana de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10. **NIVEL II**, la participación cooperativa de las autoridades encargadas del desarrollo urbano en conjunto con los ciudadanos, quienes en su interés por mejorar sus edificaciones y hacer que el entorno donde se desarrollen proyecte una mejor imagen, aprovechando los recursos que tienen, realicen diferentes actividades que pueda contribuir al mejoramiento de la Av. Sánchez Carrión.

## **2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

**Identificar los usos actuales de las edificaciones que comprende la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.**

Se identificó los usos actuales de las edificaciones de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10, siendo así que la avenida se caracteriza por ser netamente comercial, siendo el comercio con mayor demanda la venta de productos para la elaboración del calzado. Es así que parte de la Av. Sánchez Carrión es altamente transitada por comerciantes dedicados a la confección de calzado.

**Identificar las condiciones actuales de la accesibilidad urbana de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.**

Se identificó los problemas en cuanto accesibilidad urbana de la avenida, no hay un planeamiento adecuado en la accesibilidad, encontramos problemas en su mayoría con la inexistencia de rampas en las esquinas correspondientes, el deterioro y desniveles de las aceras, estructuras construidas en aceras que impiden el libre tránsito de los peatones, y agujeros en las aceras y calzadas.

**Identificar las zonas de mayor aglomeración vehicular y peatonal de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.**

Se identificó los puntos con mayor aglomeración peatonal y vehicular, causado por los comercios existentes y por la presencia de comercio ambulatorio que se concentran en las aceras y calzadas de la avenida, siendo así que en los puntos de aglomeración vehicular las calzadas se encuentran con un mayor desgaste a comparación del resto de la estructura vial; esto aporta de manera negativa a la degradación de la imagen urbana.



**Identificar los tipos de contaminación ambiental en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.**

Se identificó las zonas en donde los ciudadanos dejan los desechos residuales que se generan por sus mismas actividades de comercio, estas zonas son recurrentes; los peatones, comerciantes y/o ambulantes dejan sus desechos en el mismo lugar (suelo); este tipo de contaminación ambiental no sólo perjudica la imagen urbana, sino que además resulta perjudicial para la salud de los ciudadanos.

Se identificó las zonas en donde existe un alto nivel de ruido permitido durante el día, precisamente los exteriores en donde se hizo las mediciones son espacios de mayor concurrencia. Así mismo, se identificó el nivel de contaminación visual producida por anuncios publicitarios, estado de estos, uso de aceras por parte de comerciantes y ambulantes para la colocación de sus mercaderías.

**Describir qué estrategias dentro de una regeneración urbana permitiría optimizar la imagen que proyecta la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.**

De acuerdo a nuestra investigación y al recorrido realizado en el área de estudio se consideró que el Nivel de Intervención fue del Nivel II - Aplicación Cooperativa en la cual las acciones la tomarían las autoridades municipales con el aporte de los ciudadanos.

Con acciones por parte de autoridades se propone:

-Peatonalización de las cuadras 4,5,6,7,8,9 y 10 de la Av. Sánchez Carrión, como parte del proceso se propone a cortoplazo se inicie con la peatonalización por horario, generalmente el recorrido y aglomeración peatonal se da en el horario de 9:00 a 18:00 horas. Se plantea esta propuesta para que la población se adecue al proceso de cambio, para que luego se concrete el proceso de peatonalización que implicaría el cambio de las vías, dejando de

lado el asfalto para implementar el pavimento adecuado para el acceso peatonal y la integración de espacios verdes que carece el área de estudio. (De acuerdo a lo observado, las cuadras 4 y 5 se encuentran cerradas para el tránsito vehicular, es así que la ciudadanía y el transporte que transitaba por esas cuadras se adecuó al cambio actual, se podría aplicar este tipo de método a corto y largo plazo en las siguientes cuadras).

-Integrar contenedores de desechos sólidos que sean ubicados de manera estratégica de acuerdo a los puntos críticos observados en el área de estudio además de ello, implementar las papeleras ubicadas en cada cuadra y que estas tengan escalas para poder generar la cultura de reciclaje entre los ciudadanos. Con acciones por parte de la ciudadanía, propietarios e inquilinos de los predios y negocios:

-En cuanto a la contaminación publicitaria en las edificaciones, se propone mantener un equilibrio de los anuncios publicitarios de los comercios existentes, a través del cumplimiento de ordenanzas municipales, y así lograr que los anuncios usen un mismo formato en cuanto al tamaño y que los posibles colores mantengan un equilibrio para mejorar la imagen visual de la avenida. Por otro lado, intervenir en el mantenimiento de las fachadas, en la pintura, ventanas, rejas, etc.

-Por ser una zona altamente comercial, siendo el 91% de las edificaciones establecimientos comerciales, a consecuencia están los comerciantes informales que invaden la avenida, se propone como medida para reducir la informalidad, implementar módulos de venta de productos, ubicándose dentro de la peatonalización, este tipo de propuesta ayudaría a los ambulantes que se encuentran en el lugar a formalizar sus negocios y realizar sus actividades de una manera más ordenada.

## VI. RECOMENDACIONES

La investigación está orientada hacia el análisis de los diferentes problemas urbanos que tiene el área de estudio, y a identificar el nivel de intervención que se requiera, usando estrategias para la mejoría de la imagen urbana. Cabe resaltar que todo proceso de intervención no solo requiere un estudio viable, sino que exista interés por parte de las autoridades encargadas de poder intervenir de manera óptima en la recuperación o mejoramiento de la imagen urbana de una de las avenidas más transitadas del distrito de El Porvenir.

Se recomienda a las personas encargadas en el área, del distrito El Porvenir, que se reestructure la infraestructura de manera adecuada, respondiendo a las deficiencias y necesidades de lo analizado. La avenida siendo altamente comercial se debería aprovechar esta fortaleza para poder mejorar la imagen urbana.

Se recomienda implementar un cambio en cuanto a la accesibilidad de los peatones, cumpliendo con la normatividad existente, y generando sostenibilidad a través de nuevos proyectos urbanos, así mismo la implantación del mobiliario adecuado que contribuya al desarrollo de las actividades de los usuarios.

Se recomienda realizar un plan de contingencia para el recojo adecuado de la basura, implementar con nuevas propuestas nuevos contenedores de desechos en puntos estratégicos para su uso adecuado.

Se recomienda generar programas de participación por parte de los ciudadanos para fomentar el uso adecuado de los contenedores y cómo ellos mismos podrían generar recursos monetarios si aplicarían el reciclaje en su desarrollo de sus actividades.

## REFERENCIAS:

INEI, (2017). Número de habitantes del distrito de El Porvenir.

Municipalidad Distrital de El Porvenir, (2015). El «Plan de desarrollo municipal distrital concertado de El Porvenir 2015-2021».

Ureta, C. (2017). "La regeneración urbana integral como estrategia para mejorar los barrios: Evolución en el ámbito de Andalucía en tiempos de crisis". En la Universidad de Sevilla, España. Recuperado de: <https://hdl.handle.net/11441/77387>

Labori, M. (2008). "La Cualificación de la Imagen Urbana para el fomento del Turismo: Rehabilitación y Renovación del Centro Histórico de Pinar del Río - Cuba". Recuperado de: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc6t144>

Lanz, J. (2016). "Parque Recreativo y revitalización del entorno urbano adyacente en el barrio Santiago, Chiquimulilla, Santa Rosa". Recuperado de: [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02\\_4403.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02_4403.pdf)

Sánchez, N. (2018). "Diseño de regeneración urbana en la cooperativa 5 de junio del cantón Durán - Ecuador". Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/33457>

Ramírez M, (2020). "Estrategia de regeneración urbana para la recuperación de espacios públicos del Asentamiento Humano La Molina I - Distrito Veintiséis de Octubre - 2019." Recuperado de: <https://hdl.handle.net/20.500.12692/52792>

Peralte, A, (2019). "Regeneración urbana integrada para la reducción de dinámicas urbanas entre parque principal y plazuela Elías Aguirre – Chiclayo". Recuperado de: <https://hdl.handle.net/20.500.12692/39622>

ONU-HABITAT (2016). Jornadas de Trabajo - Regeneración Urbana – Madrid. Recuperado de: [https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban\\_regeneration.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf)

OIT (Organización Internacional del trabajo – Agencia especializada de las Naciones Unidas). Recuperado de: <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>

PNUMA - Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2009). Recuperado de: <https://www.un.org/ruleoflaw/es/un-and-the-rule-of-law/united-nations-environment-programme/>

Gasteiz, V. (2010). “Plan de indicadores de sostenibilidad urbana - Barcelona”. Recuperado de: <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/89/14/38914.pdf>

Héctor Javier García Gutiérrez. (2008). Planeación y Desarrollo Urbano. Recuperado de: <https://desarrollourbano.wordpress.com/imagenurbana/>

Lynch K. (1960). En su libro “La imagen de la ciudad” – Pág. 11. Recuperado de: <https://taller1smcr.files.wordpress.com/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>

Bambó-Naya, R.; De La Cal, P.; Ezquerro, I.; García-Pérez, S.; Monclús, J. (2020). La movilidad como herramienta para la regeneración urbana desde el espacio público: un taller de urbanismo en Zaragoza. En III Congreso Internacional ISUF-H. CIUDAD COMPACTA VS. CIUDAD DIFUSA. Editorial Universitat Politècnica de València. (20-05-2020):309-318. Recuperado de: <https://doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.9662>

Fernández, M, Rodrigo, E. (2018). La Estrategia de Regeneración Urbana en Castilla y León (ERUCyL). Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales, 50(196), 375-383. Recuperado de: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76668>

Vaggione, P - Chona, G. (15 de noviembre del 2019). “La regeneración urbana de un polo industrial: Filadelfia y su estrategia

en desarrollo económico local”. Recuperado de:  
<https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/regeneracion-urbana-industrial-filadelfia-desarrollo-economico-local-pidc-corporacion/>

**ANEXOS:**  
**Anexo 01:**

**Tabla 23.** Matriz de consistencia.

OBJETIVOS	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p><b>Objetivo General:</b></p> <p>Determinar el nivel de intervención en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito El Porvenir, usando como estrategia a la regeneración urbana.</p>	<p>Se identificó la realidad problemática en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10, con base al estudio de trabajos existentes con problemáticas similares a las deficiencias encontradas en el área de estudio, así como su facultad de poder cambiar con estrategias de regeneración urbana. Es así que se concuerda con el trabajo de investigación de Ramírez M, (2020) en el que demuestra el deterioro de los espacios del área investigada, es por ello que existe la necesidad de recuperar la imagen urbana. Así mismo, se comparte la conclusión del trabajo de investigación de Peralte. A, (2019), al describir como la regeneración urbana como una herramienta integradoras y generadoras de estrategias eficaces para una óptima intervención.</p>	<p>La investigación está orientada hacia el análisis de los diferentes problemas urbanos que tiene el área de estudio, y a identificar el nivel de intervención que se requiera, usando estrategias para la mejoría de la imagen urbana. Cabe resaltar que todo proceso de intervención no solo requiere un estudio viable, sino que exista interés por parte de las autoridades encargadas de poder intervenir de manera óptima en la recuperación o mejoramiento de la imagen urbana de una de las avenidas más transitadas del distrito de El Porvenir.</p>

	<p>Se considera en el nivel de Intervención para mejorar la imagen urbana de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10. <b>NIVEL II</b>, la participación cooperativa de las autoridades encargadas del desarrollo urbano en conjunto con los ciudadanos, quienes en su interés por mejorar sus edificaciones y hacer que el entorno donde se desarrollen proyecte una mejor imagen, aprovechando los recursos que tienen, realicen diferentes actividades que pueda contribuir al mejoramiento de la Av. Sánchez Carrión.</p>	
<p><b>Objetivos Específicos:</b></p>	<p>Se identificó los usos actuales de las edificaciones de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10, siendo así que la avenida se caracteriza por ser netamente comercial, siendo el comercio con mayor demanda la venta de productos para la elaboración del calzado. Es así que parte de la Av. Sánchez Carrión es altamente transitada por comerciantes dedicados a la confección de calzado.</p>	<p>Se recomienda que se reestructure la infraestructura de manera adecuada, respondiendo a las deficiencias y necesidades de lo analizado. La avenida siendo altamente comercial se debería aprovechar esta fortaleza para poder mejorar la imagen urbana.</p>
<p>Identificar los usos actuales de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.</p>		



<p>Identificar las condiciones actuales de la accesibilidad urbana de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.</p>	<p>Se identificó los problemas en cuanto a accesibilidad urbana de la avenida, no hay un planeamiento adecuado con su accesibilidad, encontramos problemas en su mayoría con la inexistencia de rampas en las esquinas correspondientes, el deterioro y desniveles de las aceras, los agujeros de las calzadas.</p>	<p>Se recomienda implementar un cambio en cuanto a la accesibilidad de los peatones, cumpliendo con la normatividad existente, y generando sostenibilidad a través de nuevos proyectos urbanos, así mismo la implantación del mobiliario adecuado que contribuya al desarrollo de las actividades de los usuarios.</p>
<p>Identificar los flujos peatonales y vehiculares que interrumpen en la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.</p>	<p>Se identificó los puntos con mayor aglomeración peatonal y vehicular, causado por los comercios existentes y por la presencia de comercio ambulante que se concentran en las aceras y calzadas de la avenida, siendo así que en los puntos de aglomeración vehicular las calzadas se encuentran con un mayor desgaste a comparación del resto de la estructura vial; esto aporta de manera negativa a la degradación de la imagen urbana.</p>	<p>Se recomienda implementar mejoras en cuanto a infraestructura vial, mantenimiento de semáforos, letreros informativos, Para que el tránsito de los vehículos sea más cómodo para los usuarios.</p>

<p>Identificar los puntos de contaminación visual de la Av. Sánchez Carrión entre las cuadras 4 y 10 del distrito de El Porvenir.</p>	<p>Se identificó las zonas de acumulación de basura en espacios públicos, estas zonas son recurrentes, los peatones, comerciantes y/o ambulantes dejan sus desechos en el mismo lugar (suelo); este tipo de contaminación ambiental no sólo perjudica la imagen urbana, sino que además resulta perjudicial para la salud de los ciudadanos. Así mismo, se identificó el nivel de contaminación publicitaria ocasionada por los diferentes comercios existentes dentro de los predios.</p>	<p>Se recomienda realizar un plan de contingencia para el recojo adecuado de la basura, implementar con nuevas propuestas nuevos contenedores de desechos en puntos estratégicos para su uso adecuado. Generar programas de participación por parte de los ciudadanos para fomentar el uso adecuado de los contenedores y cómo ellos mismos podrían generar recursos monetarios si aplicarían el reciclaje en su desarrollo de sus actividades.</p>
---	--	---

Fuente: Elaboración propia.

**Anexo 02:** Validación de instrumento de la ficha de observación.

## **CARTA DE PRESENTACIÓN**

Señor(a)(ita): Arq. Margaret Muriel Castro Jara

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.

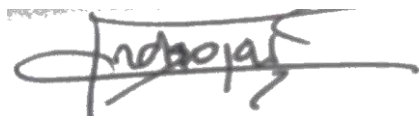
Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la UCV, en la sede TRUJILLO, ciclo 2021 - I, aula UNICA, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la sustentaremos nuestras competencias investigativas en la Experiencia curricular de Proyecto de Investigación.

El título nombre de nuestro proyecto de investigación es: **LA REGENERACIÓN URBANA COMO ESTRATEGIA PARA LA INTERVENCIÓN DE LA IMAGEN EN LA AV. SÁNCHEZ CARRIÓN DEL DISTRITO EL PORVENIR.** Y siendo imprescindible contar con la aprobación de un especialista para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en el tema.

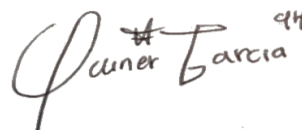
El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Ficha de observación para el trabajo de campo.
- Definiciones de puntuaciones con respecto a los indicadores, debajo de la ficha de observación.

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente



**ROJAS BENITES INDRY LLAKELYNE  
GARCÍA**  
DNI: 7546318



**JOSÉ MAYNER**  
D.N.I: 47614853

## VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

(REGENERACIÓN URBANA - IMAGEN URBANA)	Relación con los objetivos.		Claridad	
	SI	NO	SI	NO
1. Desarrollo económico local.	X		X	
2. Movilidad Urbana	X		X	
3. Espacios verdes y biodiversidad.	X		X	
4. Identificar los usos actuales de las edificaciones.	X		X	
5. Identificar las condiciones de accesibilidad urbana.	X		X	
6. Identificar zonas de mayor aglomeración vehicular y peatonal.	X		X	
7. Identificar los tipos de contaminación ambiental.	X		X	
8. Identificar elementos estructurales implantados en las aceras.	X		X	

### Observaciones:

✓ **Opinión de aplicabilidad:** **Aplicable [ x ]**      **Aplicable**  
**después de corregir [ ] No aplicable [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador.** Arq. Margaret Muriel Castro  
 Jara      **DNI:** 48357383

**Especialidad del validador:** Arquitecto Urbanista.

  
  
 Margaret M. Castro Jara  
 ARQUITECTA  
 CAP. 21489

**Anexo 03:** Ficha de análisis documental.

<b>FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL</b>	
<b>Título de la investigación.</b>	
<b>Autor y año de la publicación.</b>	
<b>Referencia Bibliográfica y ubicación de la investigación.</b>	
<b>Resumen de la investigación.</b>	
<b>Problemática de la investigación.</b>	
<b>Desarrollo de la investigación</b>	
<b>Resultados de la investigación.</b>	
<b>Descripción del aporte de la investigación.</b>	

## Anexo 04: Ficha de Observación.

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN:</b>	<b>CUADRA:</b>	<b>FECHA:</b>	<b>HORA:</b>
------------------------------	----------------	---------------	--------------

<p><b># De lotes:</b> ( )</p> <p><b>Uso actual:</b></p> <p>Farmacias: ( )</p> <p>Tienda de Abarrotos: ( )</p> <p>Bodegas: ( )</p> <p>Juguerías: ( )</p> <p>Restaurantes: ( )</p> <p>Art. de teléfono: ( )</p> <p>Tienda de ropa: ( )</p> <p>Servicios médicos: ( )</p> <p>Ferreterías: ( )</p> <p>Peluquerías: ( )</p> <p>Insumos para calzado: ( )</p> <p>Vivienda: ( )</p> <p>Otros: ( )</p>		<p><b>Contaminación ambiental.</b></p> <p><b>Nivel de Contaminación Residual.</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Nivel I</td><td></td></tr> <tr><td>Nivel II</td><td></td></tr> <tr><td>Nivel III</td><td></td></tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>Contaminación Acústica</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Lado A</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Lado B</td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <p><b>Nivel de Contaminación Visual.</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Nivel I</td><td></td></tr> <tr><td>Nivel II</td><td></td></tr> <tr><td>Nivel III</td><td></td></tr> <tr><td>Ninguno</td><td></td></tr> </table>	Nivel I		Nivel II		Nivel III		Lado A				Lado B				Nivel I		Nivel II		Nivel III		Ninguno	
Nivel I																								
Nivel II																								
Nivel III																								
Lado A																								
Lado B																								
Nivel I																								
Nivel II																								
Nivel III																								
Ninguno																								

<b>Flujo peatonal:</b>	<b>Accesibilidad urbana.</b>																									
<p><b>8:00 – 12:00:</b></p> <p><b>12:00 – 18:00:</b></p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">RAMPAS</th> <th rowspan="2">LADO</th> <th rowspan="2">Medida (m)</th> <th colspan="2">Cumplimiento RNE</th> </tr> <tr> <th>SI</th> <th>NO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td rowspan="2">RAMPAS</td><td>LADO A</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LADO A</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td rowspan="2">RAMPAS</td><td>LADO B</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LADO B</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	RAMPAS	LADO	Medida (m)	Cumplimiento RNE		SI	NO	RAMPAS	LADO A				LADO A				RAMPAS	LADO B				LADO B			
RAMPAS	LADO				Medida (m)	Cumplimiento RNE																				
		SI	NO																							
RAMPAS	LADO A																									
	LADO A																									
RAMPAS	LADO B																									
	LADO B																									
<p><b>Flujo vehicular.</b></p> <p><b>8:00 – 12:00: -</b></p> <p><b>12:00 – 18:00: -</b></p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ACERAS</th> <th rowspan="2">LADO</th> <th rowspan="2">Medida (m)</th> <th colspan="2">Cumplimiento RNE</th> </tr> <tr> <th>SI</th> <th>NO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td rowspan="2">ACERAS</td><td>LADO A</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LADO B</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	ACERAS	LADO	Medida (m)	Cumplimiento RNE		SI	NO	ACERAS	LADO A				LADO B												
ACERAS	LADO				Medida (m)	Cumplimiento RNE																				
		SI	NO																							
ACERAS	LADO A																									
	LADO B																									

<b>MOBILIARIO URBANO</b>	<b>#</b>	<b>Estado actual</b>
Basureros		
Señalización		
Letreros informativos		

<b>Número de ambulantes:</b>	
------------------------------	--

\*Para determinar el nivel de contaminación residual, teniendo en cuenta las características observadas:

P-I: Acumulación de desechos de productos (bolsas, envolturas, empaques) que ocupan las aceras.

P-I: Desechos líquidos (orines, aguas residuales en las aceras y calzadas).

P-I: Acumulación de desechos sólidos en las aceras, calzada y berma central.

**Nivel de Contaminación residual: Nivel I** (comprende I punto), **Nivel II** (comprende II puntos), **Nivel III** (comprende III puntos).

\*Para determinar el nivel de contaminación visual, teniendo en cuenta las características observadas:

P-I: Anuncios publicitarios desgastados por el tiempo y la suciedad.

P-I: Saturación de avisos publicitarios, productos o mercadería colocadas en rejas, puertas o ventanas-ocupación de la acera por mercadería o letreros comerciales.

P-I: Comerciantes ambulantes que ocupan aceras y pistas con sus mercaderías. – Paraderos informales de mototaxistas.

**Nivel de Contaminación visual: Nivel I** (comprende I punto), **Nivel II** (comprende II puntos), **Nivel III** (comprende III puntos).

**FIJCHA DE OBSERVACIÓN:****CUADRA:** 4 - **FECHA:** octubre 2021**HORA:** Día.

# De lotes: (20)

**Uso actual:**

Farmacias: (1)

Tienda de Abarrotes:  
(3)

Bodegas: (3)

Juguerías: (1)

Restaurantes: (2)

Art. de teléfono: (2)

Tienda de ropa: (2)

Servicios médicos: (1)

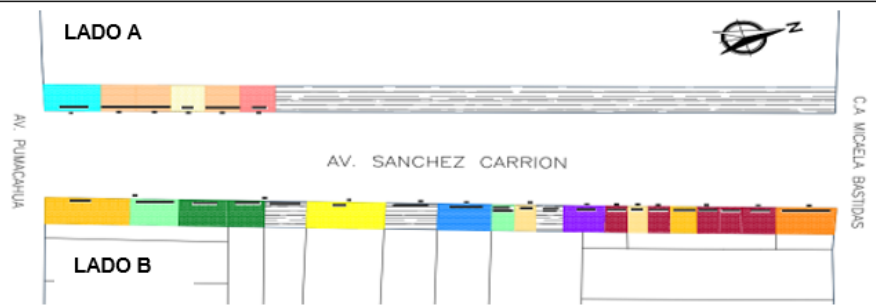
Ferreterías: (1)

Peluquerías: (5)

Insumos para calzado:  
(1)

Vivienda: (1)

Otros: (3)

**Flujo peatonal:****8:00 – 12:00:** 2400**12:00 – 18:00:** 1440**Flujo vehicular.****8:00 – 12:00:** -**12:00 – 18:00:** -**Accesibilidad urbana.**

RAMPAS	LADO	Medida (m)		Cumplimiento RNE	
		SI	NO	SI	NO
RAMPAS	LADO A	-	1.00	x	
	LADO A	1.25	1.25	x	
RAMPAS	LADO	Medida		Cumplimiento RNE	
		SI	NO	SI	NO
RAMPAS	LADO B	-	1.10	X	
	LADO B	0.75	-		X

ACERAS	LADO	Medida (m)		Cumplimiento RNE	
		SI	NO	SI	NO
ACERAS	LADO A	1.80			X
	LADO B	2.30			X

MOBILIARIO URBANO	#	Estado actual
Basureros	-	-
Señalización	5	Regular
Letreros informativos	4	Malo

**Contaminación ambiental.**

Nivel de Contaminación Residual.	
Nivel I	1 zona
Nivel II	1 zona
Nivel III	1 zona

Contaminación Acústica			
Lado A	-	-	-
Lado B	-	-	-

Nivel de Contaminación Visual.	
Nivel I	4
Nivel II	7
Nivel III	11
Ninguno	5

**Número de ambulantes:** 11

LA REGENERACIÓN URBANA  
COMO ESTRATEGIA PARA LA  
INTERVENCIÓN DE LA IMAGEN  
EN LA AV. SÁNCHEZ CARRIÓN  
DEL DISTRITO EL PORVENIR  
2021\*

**FICHA DE OBSERVACIÓN:**

CUADRA: 5 - FECHA: octubre 2021

HORA: Día.

# De lotes: (28)

**Uso actual:**

Farmacias: (6)

Bancos: (5)

Bodegas: (1)

Veterinaria: (2)

Restaurantes: (2)

Art. de teléfono: (5)

Tienda de ropa: (4)

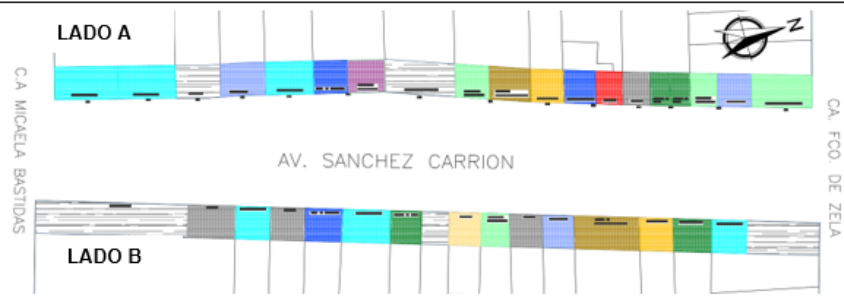
T. electrodomésticos: (3)

Librerías: (1)

Casa de apuestas: (3)

Vivienda: ( )

Otros: (5)

**Accesibilidad urbana.**

RAMPAS	LADO	Medida (m)		Cumplimiento RNE	
		SI	NO	SI	NO
RAMPAS	LADO A	-	.70		x
	LADO A	-	-		
RAMPAS	LADO B	1.15	1.15	x	
	LADO B	0.85	x		x

ACERAS	LADO	Medida (m)		Cumplimiento RNE	
		SI	NO	SI	NO
ACERAS	LADO A	1.30			x
	LADO B	1.75			x

MOBILIARIO URBANO	#	Estado actual
Basureros	1	Malo
Señalización	1	Regular
Letreros informativos	4	Regular

**Contaminación ambiental.**

Nivel de Contaminación Residual.	
Nivel I	-
Nivel II	2
Nivel III	1

Contaminación Acústica	
Lado A	
Lado B	76.8

Nivel de Contaminación Visual.	
Nivel I	11
Nivel II	3
Nivel III	19
Ninguno	5

Número de ambulantes: 16



LA REGENERACIÓN URBANA  
COMO ESTRATEGIA PARA LA  
INTERVENCIÓN DE LA IMAGEN  
EN LA AV. SÁNCHEZ CARRION  
DEL DISTRITO EL PORVENIR  
2021\*

**Flujo peatonal:**

8:00 – 12:00: 2400

12:00 – 18:00: 1440

**Flujo vehicular.**

8:00 – 12:00: -

12:00 – 18:00: -



**FICHA DE OBSERVACIÓN:**

CUADRA: 6- FECHA: octubre 2021

HORA: Día.

# De lotes: (31)

**Uso actual:**

Farmacias: (1)

Tienda abarrotes: (2)

Bancos: (1)

Bodegas: (4)

Restaurantes: (2)

Art. de teléfono: (2)

Ferretería: (1)

T. electrodomésticos:(1)

Librerías: (5)

Casa de apuestas: (2)

T. insumos calzado:(10)

Otros: (3)

**Flujo peatonal:**

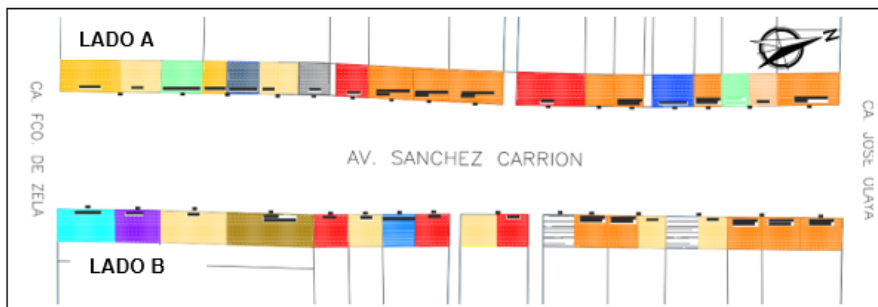
8:00 – 12:00: 4480

12:00 – 18:00: 5600

**Flujo vehicular.**

8:00 – 12:00: 960

12:00 – 18:00: 1280

**Accesibilidad urbana.**

RAMPAS	LADO	Medida (m)		Cumplimiento RNE	
				SI	NO
RAMPAS	LADO A	-	-		x
	LADO A	-	-		x
RAMPAS	LADO	Medida		Cumplimiento RNE	
				SI	NO
RAMPAS	LADO B	1.00	-	x	
	LADO B	1.00	-	x	

ACERAS	LADO	Medida (m)		Cumplimiento RNE	
				SI	NO
ACERAS	LADO A	2.00			x
	LADO B	1.70			x

MOBILIARIO URBANO	#	Estado actual
Basureros	-	Malo
Señalización	4	Regular
Letreros informativos	1	Regular

**Contaminación ambiental.**

Nivel de Contaminación Residual.	
Nivel I	-
Nivel II	1
Nivel III	3

Contaminación Acústica		
Lado A		
Lado B		

Nivel de Contaminación Visual.	
Nivel I	4
Nivel II	7
Nivel III	11
Ninguno	5

Número de ambulantes:31



LA REGENERACIÓN URBANA  
COMO ESTRATEGIA PARA LA  
INTERVENCIÓN DE LA IMAGEN  
EN LA AV. SANCHEZ CARRION  
DEL DISTRITO EL PORVENIR  
2021\*