



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

“Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del centro histórico de Ica, 2021”

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ARQUITECTO**

AUTOR:

Tapia Malaga, Valeria Fernanda (ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8046-4128>)

ASESOR:

Mtro. Arq. Alexander Gálvez Nieto (ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8526-0124>)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LIMA – PERÚ

2022

Dedicatoria: *Con todo mi corazón, dedico mi tesis a mis padres quienes me han apoyado moral y psicológicamente, gracias haberme forjado como la persona que soy en la actualidad y porque muchos de mis logros se los debo a ellos. A cada uno de mis seres queridos quienes me han impulsado en este camino y han sido mis pilares para seguir adelante. A mis hermanos Camila y Joaquín por siempre confiar en mí y son la razón de sentirme orgullosa. A Gustavo por tener paciencia y entrega conmigo. A ellos, mi eterno amor y gratitud.*

Agradecimiento: *Agradezco a mis padres, por su constante amor, sacrificio y apoyo, gracias por guiarme para poder encontrar el camino, darme respaldo y paciencia.*

A mis abuelos paternos, por su gran apoyo en este camino.

A mi abuela, por haberme enseñado a luchar por mis sueños.

Asimismo, estoy agradecida con aquellos que influenciaron en el desarrollo de mi pensamiento arquitectónico.

Al arquitecto Alexander Gálvez que compartió su visión urbana de la arquitectura; gracias por motivarme a renovarme en mis conocimientos e impulsarme a desarrollar todo mi potencial en el trabajo de investig

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	iv
ÍNDICE DE FIGURAS.....	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT.....	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	5
III. METODOLOGÍA.....	15
3.1. Tipo y diseño de investigación (Enfoque Cualitativo).....	16
3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de categorización.	16
3.3. Escenario de estudio.....	16
3.4. Participantes.	18
3.5. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	18
3.6. Procedimientos.....	20
3.7. Rigor Científico.	21
3.8. Método de análisis de la información.	21
3.9. Aspectos Éticos.....	22
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	23
V. CONCLUSIONES.....	45
VI. RECOMENDACIONES	49
REFERENCIAS.....	54
ANEXOS	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	9
<i>Diagrama típico de la sostenibilidad.....</i>	9
Figura 2	10
<i>Necesidades, satisfactores, habitabilidad, calidad de vida</i>	10
Figura 3	11
<i>Pirámide de maslow.....</i>	11
Figura 4	17
<i>Escenario de estudio.....</i>	17
Figura 5	24
<i>Análisis fotográfico de vías.....</i>	24
Figura 6	27
<i>Análisis de grabaciones en la accesibilidad al centro histórico.</i>	27
Figura 7	29
<i>Esquema 3d de zona de estudio.....</i>	29
Figura 8	31
<i>Análisis gráfico del diseño vial actual del centro histórico.....</i>	31
Figura 9	31
<i>Normativa de diseño vial.....</i>	31
Figura 10	32
<i>Collage de análisis fotográfico en zona de estudio</i>	32
Figura 11	35
<i>Análisis de Perfiles Urbanos.....</i>	35
Figura 12	40
<i>Mapeo de áreas verdes y arborización año 2003.....</i>	40
Figura 13	40
<i>Mapeo de áreas verdes y arborización año 2022.....</i>	40
Figura 14	41
<i>Arborización actual del centro histórico.....</i>	41
Figura 15	41
<i>Arborización proyectada a integrar en Centro Histórico.....</i>	41

RESUMEN

En Latinoamérica, los espacios públicos están diseñados con estrategias y herramientas de habitabilidad urbana, logrando satisfacer al usuario y generando una calidad de vida urbana óptima. La investigación propone plasmar, estrategias y herramientas que aporten a la mejora de los espacios públicos - culturales en la zona de estudio, generando una revitalización que logre satisfacer al usuario.

Las bases teóricas afirman que la habitabilidad es una condición que integra la vivienda con la ciudad y tiene accesibilidad a espacios públicos de calidad, también nos dicen que la de la calidad de vida es una aspiración humana, que diagnostica necesidades fisiológicas, sociales y ambientales. El diseño de investigación posee un enfoque cualitativo, un tipo de investigación aplicada y fenomenológica. Teniendo dos variables: habitabilidad urbana y calidad de vida urbana.

La investigación se realizó en la ruta vial de las avenidas del centro histórico de la ciudad de Ica. La recolección de datos se obtuvo mediante la técnica de observación, mapeo y encuesta donde la mayoría de la población expresó su insatisfacción sobre el diseño vial actual, el poco mantenimiento de áreas verdes y espacios culturales.

Se confirmó que con el mejoramiento del espacio público se puede revitalizar la calidad de vida urbana y paisajista, incrementando elementos arquitectónicos que mejoren la visual del perfil urbano con una continuidad progresiva; siendo punto de atracción a los espacios públicos inmediatos a revitalizar.

Palabras clave: Habitabilidad urbana, Revitalización, Espacio Público, Calidad de vida urbana.

ABSTRACT

In Latin America, the public spaces are design with strategies and tools of urban habitability. Achieving user's satisfaction that generates an optimal quality urban lifestyle. This investigation purpose reflect strategies and tools that provide the public – cultural spaces improvement in the study área, creating a revitalization that accomplish the expectations of the users.

According to the theoretical basis, the habitability is a condition that integrates housing with the city having the accessibility to quality public spaces. Also, they talk about quality lifestyle as an human aspiration, that diagnose physiological, social and environmental needs. The design of the investigation have a qualitative approach, a type of applied and phenomenological research. Having two variables, urban habitability and urban quality of life.

This investigation has been made on the vial route of the avenues in the historic center of Ica. The data collection was obtained through the technique of observation, mapping and survey where the majority of the population expressed their dissatisfaction with the current road design, the little maintenance of green areas and cultural spaces, etc.

It was confirmed that with the improvement of the public space, the quality of urban and landscape life can be revitalized, increasing architectural elements that improve the visual of the urban profile with a progressive continuity; being a point of attraction to the immediate public spaces to revitalize.

Key words: Urban habitability, Revitalization, Public Spaces, urban quality lifestyle.

I. INTRODUCCIÓN

En el mundo a lo largo de los años se viene desarrollando un enfoque más amigable y equilibrado con el medio ambiente y los entornos que lo rodean, llegando así, a tomar más valor en las vías públicas y espacios públicos en sus ciudades. En efecto, Latinoamérica viene a conocer dicha estrategia urbana en el espacio, causando de esa manera que se plasme el modelo europeo a sus entornos públicos, satisfaciendo necesidades para el usuario, mientras que con el medio ambiente también de manera directa se está enfocando en tener áreas verdes más agradables y de calidad con el objetivo de cumplir estos principios, estrategias y herramientas en sus ejes viales, ciclo vías, corredores peatonales, centros históricos, perfiles urbanos, valoración de entornos inmediatos, etc.

Estas soluciones vienen abarcando cada vez más el realce en todas las ciudades de Latinoamérica, necesitando siempre la palabra de la población, la cual pueda cada cierto tiempo responder por medio de entrevistas, referenciando en como su entorno público va mejorando y satisfaciendo sus necesidades para lograr una óptima calidad de vida urbana.

Concibiendo y teniendo de manera ya más cercana este gran avance en la infraestructura, en base a estrategias y herramientas, se busca plasmar en esta investigación desarrollada en el centro histórico y entorno inmediato de las vías de la ciudad de Ica; de tal manera que se logre solucionar las problemáticas más típicas, como tales se encontró en nivel de deterioro crítico con un inminente abandono de sus bermas, calzadas y sardineles. Este problema no es tomado en cuenta por parte del gobierno municipal, del área de obras públicas, estando menos enfocados en la conservación e implantación de áreas verdes y su habitabilidad, no teniendo en cuenta que revitalizando y mejorando sus espacios le podrán brindar calidad de vida al poblador que circula a diario por el centro histórico, sus vías, calzadas y pasajes. Además, se ve un gran déficit respecto a la habitabilidad urbana inmediata, la cual al peatón pueda satisfacer y disfrutar. El tratamiento urbano existente se diseñó solo con el concepto típico de circulación y accesibilidad lineal, el cual conlleva a una habitabilidad fría y sin espacios dinámicos, porque solo se está dando prioridad al vehículo, dejando de lado al usuario poblador.

A raíz de lo dicho se desarrolló diferentes cambios de zonificación y usos de suelo en el centro histórico y entorno inmediato. La población de a pie que opta el uso de bicicletas, ciclo vías, alamedas y equipamiento urbano, se ve apartada, dándole así una desfavorable valoración y vitalidad al espacio público inmediato. Ergo, hay la necesidad de diseñar estrategias y herramientas que sirvan como parámetros y normativas que rijan en base al diseño urbano de los espacios públicos integrados al ambiente, estos son la base y el aporte más importante de la investigación, con la problemática.

La Av. San Martín, calle Bolívar y la Av. Cutervo tienen que tener un carácter que resalten el concepto de la diversidad cultural, integración social, solucionando las insatisfacciones de la vida comunitaria. Se concibe como realidad problemática la poca influencia, la poca puesta en valor y poca identidad histórica - cultural, que muestra en su circulación, agregando también el deterioro de los aspectos fisiológicos, como son los hitos del centro, la plaza de armas, su entorno con perfiles urbanos de arquitectura colonial como patrimonio monumental, dando esto respuestas de comportamientos negativos por el lado de los pobladores con dicho centro histórico y sus espacios verdes, expresando que la plaza de armas central, con su entorno inmediato tienen un carácter comercial, dándole a su vez accesibilidad a necesidades ya sean financieras, turísticas, gastronómicas y de transporte, siendo este también una amenaza para el área de estudio, ya que puede perder a futuro la categoría de patrimonio monumental. El área de estudio perdió el carácter histórico – cultural que lo caracterizaba en antaño, como también su identidad cultural y calidad de espacios públicos, ya que tanto el comerciante formal como informal ingresaron a estos espacios, sin parámetros ni normas que los limitaban.

El problema general de esta investigación se basa en la falta de habitabilidad vial en el entorno inmediato de las calles principales del centro histórico, la cual desfavorecen a una revitalización de la calidad de vida urbana, al no plasmar espacios estratégicos de atracción y accesibilidad para el usuario, a través de diseños dinámicos e integradores de espacios verdes, llegando así herramientas que logran una habitabilidad urbana. Se justifica la investigación desde un punto práctico, porque mejora de manera exacta el problema planteado en el centro histórico de Ica, lo cual nos muestra y se enfoca en la habitabilidad urbana y la calidad de vida urbana, resolviendo y mejorando a partir de planeamientos, herramientas y estrategias del espacio inmediato investigado. Desde el

punto de vista metodológico, por sus procedimientos de investigación ya que serán en un futuro cercano, un modelo a seguir esparciendo y compitiendo de manera, que se emplearán a futuro por nuevos investigadores que deseen estudiar la habitabilidad urbana y el mejoramiento de la calidad de vida. De igual manera, busca complementar a la investigación de los municipios y gobiernos tanto regionales como nacional, desarrollando una integridad urbana más sostenible a nivel nacional, desde el punto de vista social, ya que la opción del mejoramiento de la habitabilidad urbana para una mejor calidad de vida es la alternativa más correcta, pensando en presupuestos más estratégicos y objetivos, dando así soluciones funcionales, dándole opción también al mismo usuario de mejorar la habitabilidad inmediata en su hogar, de igual manera para los gobiernos regionales y nacionales. Desde el punto de vista ambiental, ya que el enfoque que se presenta en la investigación al proponer este mejoramiento de la habitabilidad urbana para una mejor calidad de vida, conlleva al cuidado de la arborización y paisajismo, como también a su conservación y sostenibilidad, garantizando al poblador espacios que puedan trascender a través de los años dando bienestar directa e indirectamente al medio ambiente, estos resaltando que los espacios con habitabilidad urbana mejorada reducen muchos tipos de contaminación como la huella de carbono y radiación solar. Por lo tanto, el objetivo general del proyecto tiene como premisa poder servir con el diseño de estrategias y herramientas principales de habitabilidad urbana para las características del entorno inmediato de las vías principales del centro histórico de Ica y de esa manera conseguir una revitalización en la calidad de vida urbana.

II. MARCO TEÓRICO

A continuación, se mostrará algunos antecedentes del tema investigado, reportando que en el ámbito nacional se ha registrado académicamente solo dos investigaciones relacionadas al tema mientras que en el ámbito internacional se han registrado un mayor número de investigaciones que nombran por separado a las dos categorías como también antecedentes que relacionan dichas categorías.

Aquino (2016), estableció que en su trabajo de investigación que tiene como objetivo, demostrar que, a través del mejoramiento del espacio público, se puede revitalizar la calidad de vida urbana y paisajista, teniendo como principal problema que el estado de dicho espacio se encuentra deteriorado y en abandono a causa de la falta de planificación de los recursos e intereses por parte de las entidades gubernamentales encargados en la conservación e implementación de espacios públicos. Utilizo la metodología correlacional, ya que el deseo era responder a una pregunta de investigación. Sus métodos se desglosaron en cuatro apartados, diseño de la investigación, variables meteorológicas y medidas por intervalo de sensación térmica. Se utilizó la técnica de la muestra, universo y técnica de investigación, teniendo también un enfoque mixto, cualitativo como cuantitativo, el cual de igual manera tiene dos variables tanto independiente como dependiente, esas son el espacio público (independiente), la calidad urbanística y paisajística de la zona (dependiente). Concluyendo la investigación con toda una base de información tomada por el mismo usuario el cual necesita el mejoramiento en diferentes partes de la ciudad, satisfaciendo al público en general revitalizando este atractivo turístico que es el Rio Piura.

Paucar (2016), que afirma como objetivo determinar la percepción de la calidad de vida urbana de un determinado usuario del distrito de Santa Anita. Tomando el tipo descriptivo simple para su investigación, de enfoque cuantitativo y diseño no experimental y transversal transaccional. La población estuvo conformada por 236 personas, y la muestra fue aleatoria simple proporcional compuesta por 146 usuarios del mismo sitio, se recolecto los datos atravésó de encuestas con el instrumento de los cuestionarios. Su confiabilidad del cuestionario se le aplicó la prueba de consistencia interna a una muestra piloto de 30 usuarios obteniéndose 0.969 en el estadístico de alfa de crombach para el instrumento que mide la variable. Estos resultados generales revelaron que un 40% presenta mala calidad de vida urbana, el 33% presenta una regular calidad de vida urbana

y solo el 27% siente una buena percepción de la calidad de vida urbana, el nivel de satisfacción con el entorno humano el 42% lo percibe malo, en cuanto al nivel de infraestructura y servicio el 49% también tiene la percepción mala. El 38% tiene una mala participación ciudadana.

En la parte internacional se encuentra a Jiménez (2018), el cual habla de manera directa como la habitabilidad de los espacios públicos toma un rol importante en las ciudades más conocida de Latinoamérica. El cual tiene como objetivo una mejora accesibilidad y disponibilidad de espacios públicos, enfocados en que la movilidad del peatón sea más continua a través de ciclo vías, enlaces entre vías para peatones y alamedas, las cuales mejoren potencialmente la calidad de vida urbana. Afirma y presenta en la realidad problemática que la pobre valoración de espacios públicos con una diversificación de actividades en sectores claves de la ciudad son las que tienen al usuario insatisfechos. Su metodología fue mixta, desarrollando el método descriptivo tipo correlacional, por medio de un cuestionario, representándola por una sola variable independiente que es la habitabilidad. Obteniendo como resultados del cuestionario, identificando dimensiones claves para que las personas hagan una valoración del espacio público y sus satisfacciones como usuarios.

En el estudio de Alvarado (2017) se determinó que sostiene en su investigación que la habitabilidad urbana es un problema social que no debe ser supeditado a los aspectos históricos o a su peso económico, respecto a su zona céntrica llena de tradiciones y costumbres. Por lo tanto, el autor propuso, presentar un esquema metodológico con un enfoque mixto, para evaluar la habitabilidad de los espacios públicos del centro histórico, Por lo tanto, se realiza un método esquemático para poder ir clasificando dicho problema, el cual pondrá en valor más resaltante las áreas inclusivas para dicho usuario.

Betancourt (2016), expone, que el comercio informal es el gran problema de estas ciudades ya que con la invasión del espacio público, tiene consecuencias económicas y sociales sobre la ciudad, proponiendo que la gestión de las ciudades tenga una estructura que integre indicadores cualitativos como cuantitativos que influyan en la valoración de la habitabilidad de sus áreas al aire libre de uso público y por consiguiente a su creación y gestión, la metodología que se continuo fue el análisis metodológico y sistemático de

datos con un enfoque de investigación mixta, llegando a tener dos variables independientes y también categorías, como son el espacio público y la calidad de vida.

Jiménez (2014) en su tesis propuso conocer como las grandes masas de personas acoge o perjudica la calidad de vida que tienen los usuarios, de acuerdo con la aplicación del índice de pobreza, teniendo la problemática típica de las aglomeraciones que no tienen espacios públicos que los identifican. Propuso una metodología en base a la recolección de datos proveniente del índice de pobreza, en la ciudad de Bogotá – Colombia, el enfoque de la investigación es cuantitativa, ya que se realizó la técnica de la documentación y encuesta, colocando solo una categoría independiente que es la calidad de vida. Concluyendo dio a conocer los niveles de favoritismo y desvalorización que hay respecto a la calidad de vida desde un aspecto de la pobreza multidimensional y cuáles serían sus ventajas o desventajas de un mejor ordenamiento territorial.

Pardo (2017), afirma, que el desinterés de la población por participar en la gestión de los espacios públicos, es el tema de la inseguridad ciudadana y la excesiva radiación solar, a lo que propone identificar y evaluar las estrategias de intervención en los espacios públicos sobre la calidad de vida urbana de los habitantes de la zona, a la vez le agregaría más objetivos, en efecto, específicamente en realizar acciones en dicho espacio. La metodología es correlacional, utilizando datos medidos a partir de dos espacios adyacentes al área semi cerrada. Calculando el intercambio de energía entre el medio urbano y un peatón. Desde un carácter exploratorio en la fase inicial para luego desarrollarse en construir un estudio explicativo que busque las causas de una mejora a través de la técnica específica. El enfoque mixto colocando dos variables, ejecución de estrategias de intervención (independiente), calidad de vida urbana (dependiente), la cual traslada las estrategias sociales a causa que permitan una mejor actividad de socialización que se refleja en la calidad de vida.

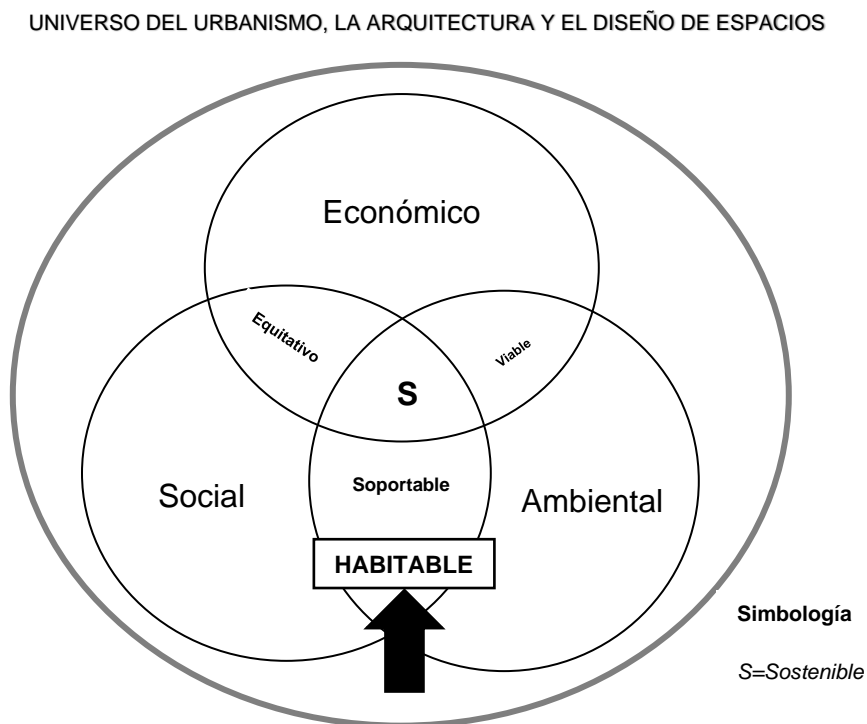
Hernández (2014), propone en su trabajo de investigación, teniendo como problemática, los usuarios de clase C Y D, no cuentan con una buena calidad de espacios públicos, por lo tanto, detalló como objetivos que desarrolle una revisión actualizada sobre la problemática de los AA.HH. marginales, enfocándose en los que se encuentran en las periferias, que en efecto generaría una mejor calidad de vida. La metodología

utilizada en este trabajo es por medio de información descriptiva, con el enfoque cuantitativo que integra dos variables que son, el impacto de la sustentabilidad (independiente), asentamientos marginales urbanos (dependiente). Sus resultados de la investigación nos dan a conocer que la calidad de vida y su amplia dimensión guarda una íntegra relación con la sustentabilidad ya que, al aumentar los niveles de calidad de vida de un universo, nacen oportunidades de que estos se identifiquen y sean más responsables con el entorno inmediato generando conductas más aceptables.

Con todas estas síntesis teóricas en esta investigación relacionamos de manera directa la categoría de la habitabilidad con la sustentabilidad ya que se toma como referencia, “Que la arquitectura es una creación que se construye en un medio ambiente determinado y que es inseparable de la vida civil”, afirma Rossi (1981), deduciendo así que el ámbito de acción de la arquitectura se encuentra entre el conjunto del desarrollo sostenible identificada como lo social y lo ambiental.

Figura 1

Diagrama típico de la sostenibilidad



Nota: Habitabilidad y Desarrollo Urbano Sostenible (ZEPEDA, 2011)

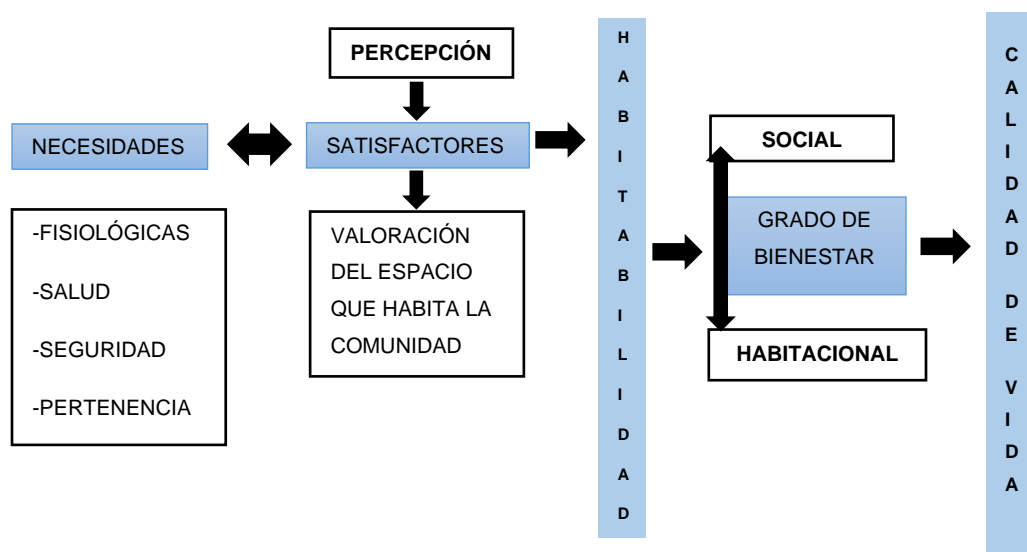
Analizamos por medio del diagrama típico, se encuentran entre las intersecciones de estos dos conjuntos, lo social como lo ambiental, tiene varias denominaciones en tanto al idioma, como en inglés que se le denomina bearable, traduciendo al español como soportable, denominado en francés como vivable, dando así una conjugación entre vivible y habitable. Por lo tanto, interpretando el diagrama en el universo de acción de los arquitectos y desde el punto de vista como se está investigando, se identifica estas disciplinas claramente en la intersección social-ambiental, dando así a notar la relación que hay entre habitabilidad urbana y la sostenibilidad.

Para entender las teorías y diferentes enfoques de habitabilidad que son muchas y calidad de vida a través del tiempo, y con diferentes puntos de vista se estará describiendo como fue evolucionando estas dichas categorías y también las que se tomaron como muestra y modelo para esta investigación, iniciando con:

Moreno (2008) que sustenta la teoría que la calidad de vida es la aspiración humana de todos los tiempos, enlazando la felicidad y el bienestar moderno como tarea del estado, basándonos a la percepción, la cual conlleva a diagnosticar necesidades y satisfacciones que puedan servir como valoración del espacio que habitan la comunidad, de esa manea la habitabilidad estaría aportando al espacio urbano tanto para el aspecto social como habitacional una óptima calidad de vida.

Figura 2

Necesidades, satisfactores, habitabilidad, calidad de vida,

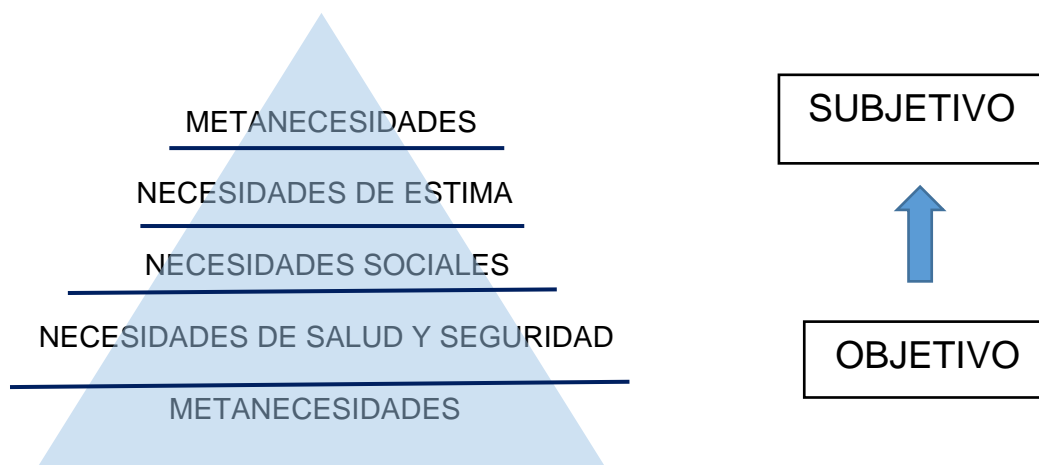


Nota: Elaboración propia con base de lecturas analizada Moreno (2008)

Alcalá (2007) afirma su teoría sobre la habitabilidad en el espacio urbano como una condición habitacional integrando la vivienda con la ciudad, mostrando una agradable accesibilidad a servicios y equipamientos, que este rodeado de un espacio público de calidad. De esta manera el autor relaciona las dos categorías a investigar, alcanzando así a poder obtener las subcategorías por medio de la pirámide de Maslow.

Figura 3

Pirámide de maslow.



Nota: Maslow

Respecto a la pirámide nos da los alcances a las necesidades que la población determina y desea satisfacer. Logrando en esta investigación identificar sub categorías más relacionadas con las categorías puestas en valor:

Necesidades fisiológicas siendo las básicas precisando en elementos materiales para su satisfacción, ya que la ausencia de esta amenaza la supervivencia humana y el convivir en comunidad, viéndolo desde el aspecto arquitectónico se habla de que una vivienda tenga la infraestructura mínima para sus actividades fisiológicas en un espacio público.

Las necesidades de salud y seguridad, una vida segura, ordenada y cierta, sin peligros ni riesgos para la integridad familiar. Con la vivienda ya adquirida, tiene que ser capaz de brindar salud y seguridad el cual este integrado a un entorno apto sin poner en peligro a los habitantes.

Las necesidades sociales representan el sentirse identificados e integrados a un grupo y una red social, dando así a la relación social, la amistad y la asociación de los habitantes.

Por otro lado, se mantiene e identifica la investigación afirmando, Bentley (citado por Olmos, 2014) que es el estudio de las cualidades que se desarrollan en el medio ambiente urbano al exterior de los espacios arquitectónico, dando a conocer los aspectos y actividades del usuario que se generan en estos espacios, generado por una mejora en la habitabilidad la cual revitaliza la calidad de vida, para los espacios y para el usuario

Landázuri y Mercado (citado por Burbano, 2018) conciben en que se ve desde dos perspectivas: la habitabilidad interior del hogar y la habitabilidad exterior, la que es referida al entorno urbano inmediato, en efecto es la relación entre el hogar y la vecindad donde se localiza.

Gordillo (citado por Azpetia, 2017) interpreta que en América Latina, se tiene dos elementos, el hábitat, sitio donde vive la población con una gran satisfacción en lo ecológico, lo sustentable y lo sectorial, como también el disfrutar que consta de las prácticas, actividades, culturas y costumbres sociales que se expresan en el espacio de hábitat, dañar así aspectos a tomar en cuenta en la investigación, los cuales a través de las sub categorías se están tomando en cuenta.

Moreno, (citado por Azpetia, 2017) concibe que la habitabilidad surge como enlace del entorno construido y del medio ambiente, social, económico, que da paso al desarrollo y confort del bien común en su punto de vista físicos, mental y social.

AEUB (citado por García y Contreras, 2016) relacionan que la habitabilidad urbana se rige de aspectos ligados al confort e interacción de los ciudadanos, como lo es integración social, tratamiento paisajístico, calidad de espacios públicos, equipamiento, etc.

Sostiene Tarchopulos y Ceballos (citado por Valladares, 2015), los cuales reflexionan y sustentan que la habitabilidad urbana es el conjunto de condiciones físicas y no físicas que garantizan la vida humana en condiciones de dignidad.

Valladares (2015) sostuvo que identificando los elementos que caracterizan la habitabilidad urbana de la ciudad, se podría propiciar la identidad con el ámbito urbano

y, una vez lograda la habitabilidad de un medio ambiente urbano, este mejorará la calidad de vida de las ciudades y les dará seguridad a sus usuarios

Benavides (2011) afirma que la calidad óptima que guía la conducta del espacio habitable en términos de confort está asociada a lo ecológico, biológico, económico productivo, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. De esta manera, el nivel óptimo del medio ambiente en lo urbano es por extensión, en efecto de la interrelación de estas variables para la unión de un hábitat con salubridad, agradable, capaz de satisfacer las necesidades básicas de la sostenibilidad que rigen en la vida del usuario y en la integración del entorno urbano

Sostiene Carrión (2014) en su estudio que el sujeto patrimonial hace referencia a una relación social que contiene tres componentes: un objeto (o qué se hereda), un momento (o cuándo se hereda) y los actores sociales específicos (o quién). Esta conjunción entre el objeto, el momento y la posición social de quien lo recibe y transfiere en el proceso, permite definir el concepto de sujeto patrimonial e identificarlo empíricamente. Esta definición implica que lo patrimonial existe en la medida en que uno o varios sujetos lo reconocen, apropian y protegen como tal. Este reconocimiento fue iniciado por las elites cultas de las sociedades locales se ha expandido progresivamente a grupos cada vez más amplios de la población, dando lugar a la lucha por la apropiación social y la democratización del patrimonio.

Se identifican los sujetos patrimoniales a través del ámbito local, nacional o internacional, su origen puede ser público, privado o comunitario; la función, administrativa, de servicio o comercial, dentro también están los ambulantes, los propietarios, teniendo así un valor de acuerdo al tamaño de los centros históricos. De esta manera en la investigación se reunió un conjunto de referencias y conceptos, que nos han enfocado de manera más específica en nuestro problema, con cada enfoque de los cuales hemos reflexionado, tenemos como resultado, aportes significativos con las categorías y sub categorías, en efecto gracias al aporte de moreno en su estudio dándonos el grafico de satisfacciones para una mejor habitabilidad y calidad de vida se fue desglosando la información llegando al punto de realizar una delimitada descripción de indicadores los cuales pasaron a ítems, para luego procesarlos a través de preguntas

en un cuestionario por el cual se podrá de manera real, determinar soluciones estratégicas, a través del usuario o participante, que recorre las vías principales del centro histórico de Ica.

Teniendo todo un marco teórico amplio y específico, en base al mejoramiento de la habitabilidad revitalizando la calidad de vida urbana, podemos determinar en líneas generales que la investigación se rige y tiene en mayoría las teorías de Aquino y Moreno. La teoría de Aquino comprende en que estableció que su investigación tiene el objetivo demostrar que, por medio del mejoramiento del espacio público, se puede revitalizar la calidad de vida urbana y paisajista que rodea un espacio, plaza, centro histórico o recorrido turístico, diagnosticando principales problemas que el estado de dicho espacio se encuentra deteriorado y en abandono a causa de la falta de planificación. Se tomó de igual manera la metodología que utilizó Aquino, ya que el deseo era responder a una pregunta principal que conllevaba también preguntas específicas de su investigación. De estos estratos se investigó para poder identificar las categorías que son la habitabilidad urbana y la calidad de vida, estas se vieron de igual manera claras también en la investigación de Moreno quien dice que la calidad de vida es el resultado del bien común de todos los tiempos, enlazando la felicidad y el bienestar moderno como tarea del estado, basándonos a la percepción, la cual conlleva a diagnosticar necesidades y satisfacciones que puedan servir como valoración del espacio que habitan la comunidad, de esa manera la habitabilidad estaría aportando al espacio urbano tanto para el aspecto social como habitacional una óptima calidad de vida, es así que se generó a través de su percepción las sub categorías, indicadores e ítems, que ayudaron a enfocar más la investigación al centro histórico de Ica, respecto a su habitabilidad actual y la manera de cómo mejorarla, por lo tanto fueron pilares importantes para poder fundamentar de manera clara y exacta el rumbo de esta investigación.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación (Enfoque Cualitativo).

El diseño que se empleó en esta investigación es:

Tipo de Investigación: Aplicada, porque permite resolver problemáticas del mundo real ya que se analiza y estudia problemas para encontrar soluciones, encontradas las respuestas se aplicará de manera similar.

Diseño de Investigación: fenomenológica ya que se entenderá las experiencias de los participantes sobre el fenómeno.

3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de categorización.

Categoría 1: Habitabilidad Urbana

Sub Categorías: Aspectos Físico Espaciales

Características Ambientales

Aspectos Culturales

Categoría 1: Calidad de Vida Urbana

Sub Categorías: Aspecto Fisiológicos

Aspecto Sanitario y de Seguridad

Aspecto Social

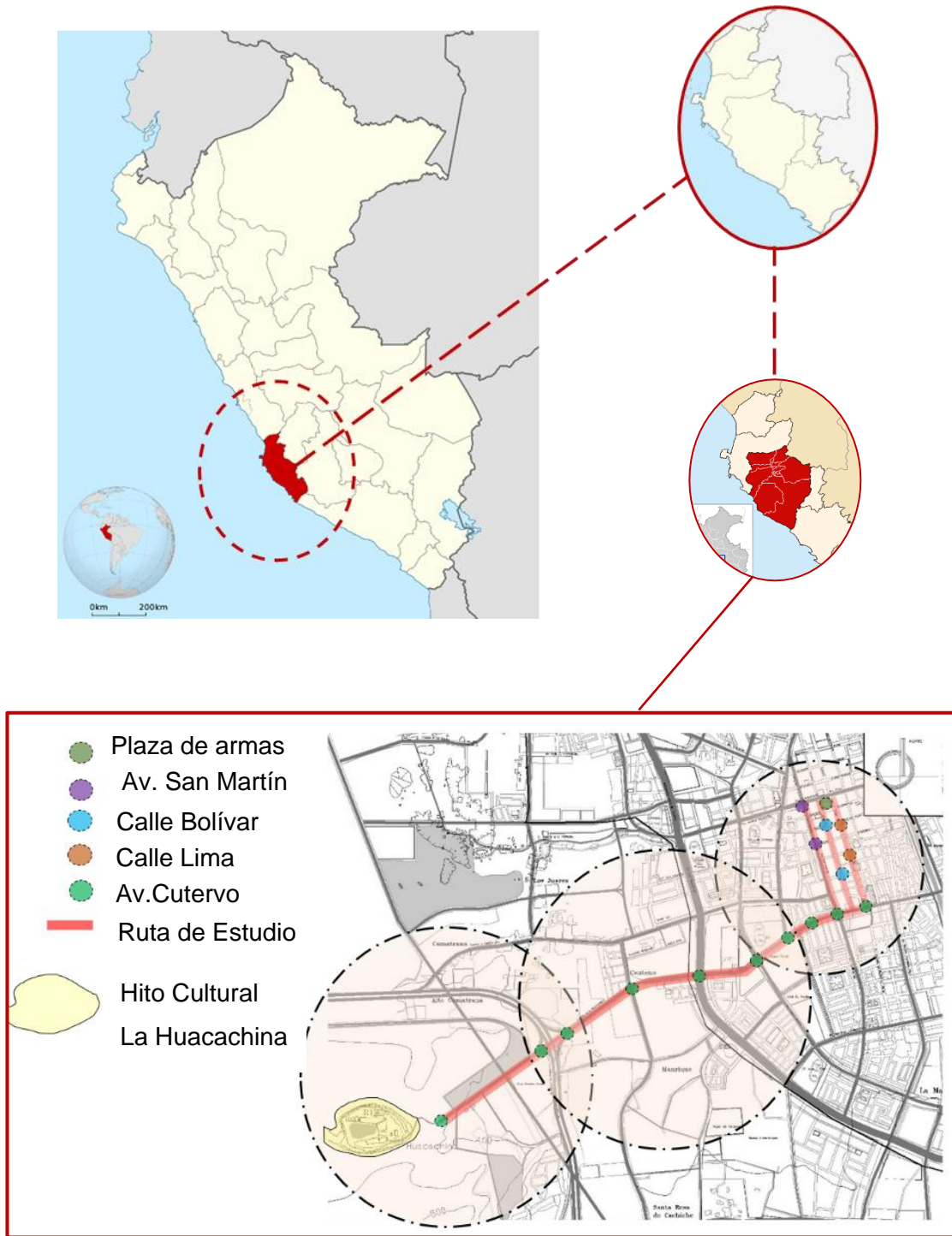
Matriz de Consistencia y operacionalización de variables. (ver anexo A)
(ver anexo B)

3.3. Escenario de estudio.

El escenario de estudio se encuentra ubicado en la ciudad de Ica, en el centro histórico. Este escenario inicia desde el centro histórico de Ica, siguiendo la ruta vial de la calle Bolívar – calle Lima- Av. San Martín – Av. Cutervo.

Se encuentra grupos de personas las cuales transitan día a día como peatones, residentes, comerciantes y turistas.

Figura 4
Escenario de estudio



Nota: Elaboración propia – Ubicación de áreas de estudio

3.4. Participantes.

En la investigación los que participaron fueron vecinos y población en general que transita día a día por la zona, como también, los usuarios que son comerciantes, usuario en vehículo tanto servicio público como particular.

- Usuarios que habitan en la zona de estudio.
- Usuarios que peatonales como también en vehículo que transitan en la zona de estudio.
- Sujetos patrimoniales del centro histórico de Ica.

3.5. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

La técnica de la observación será la cual utilizaremos del modo in situ, ya que diario y por horas puntas se estará observando, por fotografías, grabaciones, mediciones in situ y digitalización de mapeos y estudiaremos más a fondo su realidad actual.

Instrumentos de la observación:

- Fotografías, para poder sacar información visual, respecto a estado de fachadas, vías, bermas, calzadas.
- Grabaciones, para analizar de manera secuencial en base a las horas punta como 8 am – 12 pm y 8 pm como se desvalora la accesibilidad en la zona de estudios, en puntos estratégicos y semáforos de avenidas.
- Análisis fotográfico de Mediciones in situ de secciones viales, bermas, jardines, alturas y perfiles urbanos.
- Digitación de mapeos y planos en AutoCAD para un estudio puntual del reconocimiento del entorno, en base a esquemas, secciones viales comparativas a las que se encuentran.

Como técnica directa para el participante emplearemos la encuesta, en la cual, a los participantes involucrados directamente con el entorno inmediato de las vías principales del centro histórico de Ica, por medio de un cuestionario, se ira cotejando y analizando el pensar de cada participante.

El instrumento de la recolección de información será, las fotografías diarias de las vías principales, del tránsito vial como peatonal, del entorno y cómo se comporta en el

día y noche, videos en horas punta de cómo es la circulación por todas las vías, guía de observación desde los aspectos fisiológicos, ambientales, culturales y sanitarios,

Luego también tenemos el instrumento de recolección de datos que será los cuestionarios online, estos cuestionarios serán de manera concreta publicados y descritos en relación a los ítems ya desarrollados en la matriz.

Modelo de cuestionario con preguntas mixtas, basado en los ítems más principales por subcategorías ya descritas en la matriz, con ayuda de la aplicación de Google Forms, la cual es la siguiente:

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS PARA PROYECTO DE INVESTIGACIÓN:

FINALIDAD: Es recoger la información de la realidad problemática en las vías principales del entorno inmediato del centro histórico de ICA, donde participaran todos los pobladores del cercado de Ica, la encuesta será de tipo mixtas para un mejor enfoque del estudio.

INDICACIONES: las preguntas desarrolladas se podrán contestar de manera cerrada (si) o (no), las cuales tendrán un espacio para poder sustentar la decisión.

En este cuestionario se viene a completar y recolectar información de todos los indicadores que se muestran en la matriz de consistencia, obteniendo de esta manera resultados en la mayoría favorables. (ver anexo C)

Los indicadores a recolectar datos por medio de la encuesta son:

- Perfil Urbano
- Tratamiento vial Urbano y diseño vial
- Presencia de Postes, Cables.
- Ecosistema inmediato
- Calidad de áreas verdes
- Calidad de arborización en vías
- Hitos Culturales
- Equipamiento Cultural

- Arte y tradiciones locales
- Confort ambiental
- Tratamiento Paisajístico
- Proporción urbana
- Seguridad ciudadana
- Seguridad ambiental
- Salubridad ciudadana
- Áreas de integración Social
- Parques – alamedas

3.6. Procedimientos.

El procedimiento para la acción de recolección de información fue tal como detalla: Se consideró el contexto urbano del entorno inmediato de las vías principales del centro histórico, en primer lugar, las avenidas que conectan al centro con los ejes viales principales, emplazados y jerarquizados por su zonificación y equipamientos que los conforman.

Por lo tanto, las acciones a seguir son, recolección de imágenes de vías y del tránsito, libretas de campo de medidas en secciones viales, bermas, estacionamientos, grabaciones en horas punta del tránsito vehicular, mediciones de secciones viales y entorno, al momento de digitalizar y analizarlo, se pudo ir delimitando y diagnosticando el problema. Por lo que los instrumentos a partir del procedimiento fueron óptimos, también haremos uso de las mediciones en campo, para luego digitalizarlas, con el objetivo de ver los contrastes y diagnosticar para luego tener respuestas y mejorar la funcionalidad en base a planes y estrategias en el diseño urbano.

Agregando también las acciones a seguir con la entrevista que se realizara a través de un cuestionario a los participantes, de manera in situ como virtual por el software Google forms, este cuestionario será tomado de manera que puedan darnos respuestas puntuales que puedan apoyar desde un ámbito más claro la expresión del usuario.

Para luego al tener la recolección de todos los cuestionarios que se harán a 30 participantes de manera específica, se cotejarán, para luego procesarlos. Estas dos

técnicas con sus respectivos instrumentos, nos darán resultados objetivos tanto por parte del investigador, como también de los participantes mostrando su opinión y respuesta.

En base a esta recolección se iniciará con el diseño de las estrategias para la habitabilidad urbana, como también las herramientas a plasmar, generando en efecto todo un listado en los cuales tendrán, normas, parámetros, proporciones urbanas, secciones viales a mejora, entre otros, los cuales en la parte final ya se editarán y compartirán con las entidades municipales como proyecto de investigación.

3.7. Rigor Científico.

Se tuvieron en lo principal para la investigación, aspectos éticos, en el cual se tiene que pasar por un proceso de confiabilidad, aplicando una encuesta online, la cual se estará subiendo a la red a toda la población iqueña, este cuestionario se basa en 7 ítems los cuales son producto de los indicadores, que resultaron a causa de las subcategorías, estas tienen el objetivo de identificar las necesidades principales. Se generó de manera propia una ficha de opinión y validación del instrumento, en este caso los ítems ya descritos: (ver anexo D)

3.8. Método de análisis de la información.

Dado que el enfoque que se está tomando es cualitativo, los datos se presentaran de manera verbal como también gráfica, como galería de fotos, videos, comparación de fotografías tanto actuales como antiguas. También se realizará una evaluación a los instrumentos para obtener resultados a través de las entrevistas. De esta manera se procesarán la información dándonos como resultado comparaciones y relaciones de acuerdo a las categorías estudiadas en nuestra investigación de manera que, podemos tener claro las estrategias y herramientas a diseñar.

3.9. Aspectos Éticos.

El proceso y desarrollo de esta presente investigación, cumple con todas las normas morales y jurídicas, por lo tanto, en el desarrollo de toda la investigación se ha respetado a detalle los derechos del auto, al cual se a referenciado de acuerdo con las normas internacionales de citación, utilizando las normas APA. También se realizará una declaración jurada avalando que la información recolectada es totalmente ética y genuino, que no hay mala intención de información, ni manipulación de información.

Belmont (1979) considera que toda investigación que valide la veracidad del estudio, expresa tres principios:

Respeto a las personas: Los individuos deben ser tratados como agentes libres, por otro lado, las personas con menos libertad tienen derecho a ser protegidos. (pag.3)

La beneficencia: Que no cause perjuicio y que sume potenciales beneficios y reste posibles perjuicios. (pag.3)

La justicia: Las formulaciones son: a cada persona por parte igual, por parte de acuerdo con su necesidad propia, según su esfuerzo propio, según su aporte a la comunidad y también según su mérito. (pag.4)

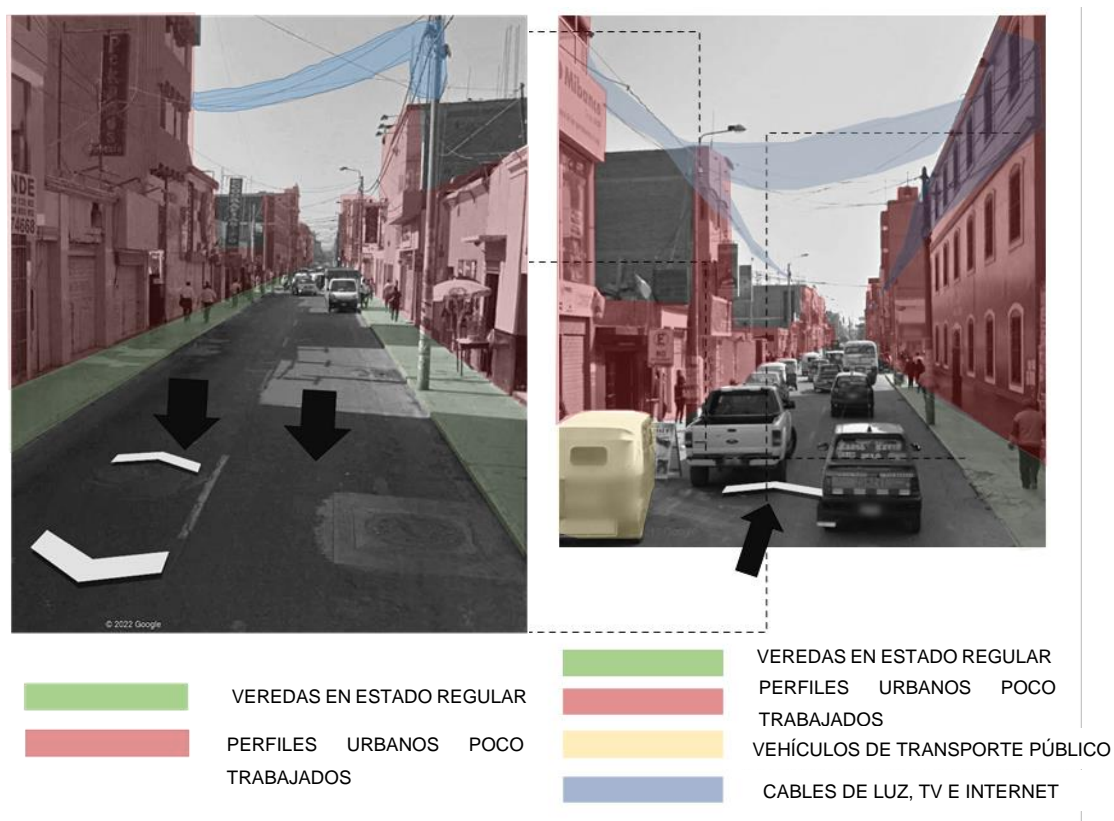
IV.RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Al plantear las subcategorías que se delimitaron por indicadores para luego en la matriz de consistencia describirlos y analizarlos a través de técnicas e instrumentos se pasa a continuación a generar la descripción de cada indicador, técnica e instrumento que se ha ido estudiando de manera que se pueda validar de manera cualitativa la investigación.

A través de la técnica de observación se realizó un análisis de grabaciones para identificar de manera secuencial la accesibilidad en la zona de estudio también un análisis fotográfico del estado de las fachadas, vías, bermas y calzadas que se encuentran en el centro histórico. (ver anexo E)

Figura 5

Análisis fotográfico de vías



Nota: Elaboración propia

En el análisis fotográfico que se realizó en las avenidas principales del centro de Ica hemos visto en su mayoría la realidad problemática en su habitabilidad como es, el

deterioro de bermas en todo el recorrido que enlazan todos sus nodos de integración, luego en el tema de las vías principales, hay muchas problemáticas tanto en espacialidad, circulación continua, diferenciación de vías tanto para circular como para estacionar, y también deterioro del asfaltado, generando así subproblemas que van de mal en peor como son las faltas de líneas peatonales en los cruces haciendo que los peatones corran riesgo de sufrir algún accidente. Continuando se visualizó como el perfil urbano, se concibe de una manera irregular, ya que las viviendas como también comercios, han desarrollado informalmente sus construcciones, en su mayoría se aprecian casas de tres pisos mientras que su colindante cuenta con un piso, y así mismo se puede observar que el tercer colindante cuenta con cuatro niveles, expresando una falta a parámetros urbanísticas ya que el máximo de pisos en un centro histórico debería de máximo 2 pisos según norma establecida por la municipalidad . En el tema de la tipología en elevaciones vemos como de manera masiva los vecinos como también comerciantes, emplazan sus letreros o exhibidores de sus negocios, fomentando en cadena la obstrucción de las vías y visual tipológica que un centro histórico no debería de mostrar.

Por ultimo en todo el circuito de la Av. San Martin, Calle Lima y Calle Bolívar, las cuales enlazan el centro histórico, podemos visualizar el cielo que se encuentra sobre el diseño vial actual y observamos como los cables de electricidad están contaminando esta misma , estos cables varían entre empresas de teléfono, empresas de internet, empresas de cable y la general que son de luz, estos mismo problemas son causados por las mismas ya que , no plantean una planificación de las ubicaciones de servicios básicos e iluminación pública. Porque los mismos postes que conforman el circuito eléctrico vienen a invadir vías peatonales como vehiculares, causando en los peores casos accidentes a peatones, caídas de cables de tensión, quebradura de postes de iluminación, etc. Hablando a rasgos generales de la invasión de los peatones en las vías vehiculares tenemos un claro ejemplo representado en la primera cuadra de la Av San Martin donde podemos observar que se encuentran restaurantes, agentes de depósito y el Banco de la Nación estos establecimientos tienen mucha afluencia durante el día, pero no tienen una buena organización al momento de que el cliente espere su turno, creando colas en la parte exterior e invadiendo las veredas que son usadas para la circulación peatonal.

Jiménez (2014), indica que estos espacios públicos deben ser en su mayoría accesibles y disponibles para la población, determinando que la ciudad deba tener áreas públicas ordenadas y marcadas en todo su recorrido, mostrando bermas con proporciones uniformes que puedan dar espacio a jardines inmediatos en las secciones viales, veredas con un mantenimiento y diseño inclusivo mostrándose accesible para todo público el cual pueda transitar de manera fluida y tenga enlaces como rampas funcionales y optimas. Jiménez también nos habla sobre accesibilidad de las vías, nos indica que tienen que mostrarse bien delimitadas y señalizadas, dando así jerarquía a las mismas, de igual manera también nos indica que en las fachadas y perfiles urbanos la tipología y lenguaje arquitectónico que las compone deben de ser uniforme y claro; expresando de esa manera su identidad cultural con el área de estudio ; por ultimo pero no menos importante poder respetar los cielos de estas vías demarcando y limitando cableados, postes o otra instalación que recorre y cruza dichas vías, generando espacios y buscando que en la visual no se encuentre ningún elemento que obstruya el entorno inmediato. Es ahí cuando el centro histórico de Ica no está cumpliendo de manera general con las condiciones de la teoría que enmarca Jiménez, esto se debe a que su accesibilidad y disponibilidad no cuentan con un planeamiento integral ni diseño a proyección que jerarquice o realce a su centro histórico. La teoría de Jiménez no se cumple en la investigación por los siguientes componentes : las veredas en mal estado, deterioradas, partidas , reconstruidas y parchadas por tramos en las vías que colindan con el centro dan un aspecto de improvisación de los pobladores reflejando que el gobierno o entidad encargada no está realizando una buena labor en la zona , demarcando a su vez poca accesibilidad para el público inclusivo, agregando de igual manera el mal diseño y poco interés en la propuesta de rampas por manzana, ya que los niveles que se tienen en las veredas no aportan a un diseño optimo en sus rampas, generando de esta manera poca utilidad de dicho componente , en el cual es notorio la disponibilidad que muestra ante la población que prefiere circular por las vías vehiculares. Otro componente que no cumple son las secciones viales tanto en tamaño como lenguaje vial, el poco respeto de los límites ,por los mismos usuarios inmediatos, que colocan sus materiales ya sea de construcción o de su negocio, los cuales causan un tránsito cortado en partes de las vías, también se puede observar la contaminación visual que nos dan sus fachadas, estas se van conformando de manera irregular, sin uniformidad, con espacios en aleros no

normados sobresalientes, letreros de negocios sobredimensionados y tipología arquitectónica muy variada las cuales demostraron que no se enlazan al centro histórico y por último los cielos de estas vías tienen una contaminación visual por parte de los cables de energía, resultando rotundamente encontrar de la teoría de Jiménez.

A través de la técnica de la observación y con ayuda de grabaciones in situ del tráfico y de fluidez vehicular tomadas desde puntos estratégicos y semáforos en las avenidas del centro histórico; específicamente en horas punta las cuales son: 8 a.m. – 12 p.m. y 8 p.m., se pudo realizar el análisis e identificar de manera secuencial la fluidez del tránsito y a su vez la accesibilidad vehicular.

Figura 6

Análisis de grabaciones en la accesibilidad al centro histórico.



Nota: Elaboración Propia con fuente de Google Traffic

En el análisis de la accesibilidad y tránsito que se encuentra en las vías principales, podemos tener como resultado, que estos ejes viales durante el día se comportan de manera moderada y regular en base al tráfico vehicular generando de igual manera

insatisfacciones en el usuario y espacio inmediato, ya que los vehículos también generan problemáticas, como la contaminación sonora y contaminación ambiental, ambas deben ser solucionadas para el bien del usuario y del poblador en general. Se desarrolló todo un video completo por la Av. San Martín donde se encontraron consideraciones y problemas a solucionar, estos son; la cantidad abrumadora de moto taxis, las cuales no tienen una ubicación formal para poder dejar y recoger pasajeros, fomentando a lo largo de su vía tránsito discontinuo. Esto genera en las primeras cuadras un tránsito lento por las noches siendo así, el más resaltante en el día, ya que varias circunstancias se unen en dicho tiempo, como horas en las que se salen de laborar, la población circula con mayor fluidez y en masa por el centro.

La escasez de secciones peatonales causa que el usuario camine más lento y a su vez congestione estas mismas en ciertos puntos de las avenidas. Además, los ambulantes informales también ocupan las vías peatonales y vehiculares, sin respetar ninguna normativa vial, siendo desconsiderados con los usuarios que necesitan transitar obligatoriamente por estas vías, ya sea para llegar a sus lugares de trabajo o para realizar alguna actividad; de igual manera, los colectivos los cuales transportan al poblador a diferentes destinos de la ciudad, invaden una parte de la vía usándola como paraderos.

Tanto en la Calle Bolívar como la Calle Lima se desarrolla un tránsito lento por las noches, ya que en sus primeras cuadras están emplazados muchos locales comerciales como: comida rápida, venta de productos, etc., estos locales se apoderan de las vías peatonales para colocar publicidad, quitando espacios para transitar, por esta razón el usuario se transporta por las vías vehiculares cortando el libre tránsito y la visión completa del entorno.

Estas vías están muy congestionadas por las noches ya que los mismos vecinos tienden a cuadrar sus vehículos en la sección vial que tiene tan solo seis metros de ancho, dando así al otro vehículo en movimiento tres metros para transportarse. Se tiene que tomar en cuenta que estos tres metros se ven interrumpidos por los postes de luz mal ubicados, carteles publicitarios de diversos negocios y población caminando, dando como resultado la insatisfacción por los dos lados.

Las intersecciones viales de la Av. San Martín con la Av. Cutervo y de la Av. San Martín con la Av. Ayabaca son las más transitadas ya que se encuentran en una zona comercial de alta demanda. Esto se debe a que todas las avenidas anteriormente mencionadas, son colindantes de uno de los centros comerciales con mayor afluencia de la ciudad llamado “Plaza del Sol”, adicional a esto, frente al centro comercial se encuentra el mercado “La Palma”, el cual tiene mucho movimiento vehicular y peatonal.

Figura 7

Esquema 3d de zona de estudio



Nota: Elaboración Propia

Todas las intersecciones mencionadas son transitadas de igual manera, pero con la gran diferencia que la primera intersección presenta una problemática evidente y, esta es la mala programación de los semáforos, los cuales hacen peligroso ese cruce para el peatón y ciclistas, causando accidentes. En la segunda intersección vial, enfocándonos en ese pequeño tramo de la Av. Ayabaca que se conecta con la Av. San Martín, podemos observar que no se respeta ninguna normativa de tránsito ya que, por estar ubicado en la salida del centro comercial, sus vías han sido invadidas por los conductores de mototaxis que en su afán por buscar pasajeros ocupan la mitad de la pista y por

comerciantes informales que ocupan una gran parte de la vía peatonal, causando un deficiente y lento tránsito.

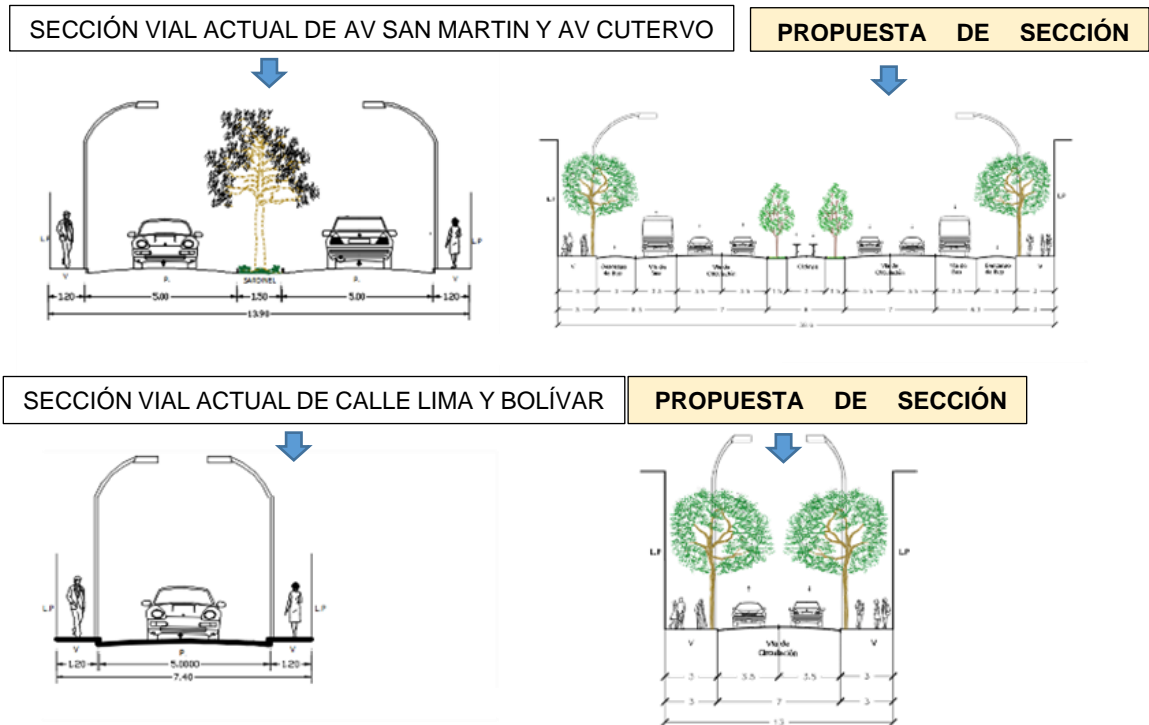
Alcalá muestra en su investigación que la habitabilidad es una condición habitacional, integrada por la vivienda y la ciudad en la cual las accesibilidades con el equipamiento se muestran claros y continuos, uno de sus casos fue la ciudad de Resistencia – Argentina donde ,conforma vías con una señalización vial correcta, secciones viales con líneas municipales, como también problemas del amanzamiento tradicional , el cual reduce de manera significativa la calidad de espacio público vial .Demostrando así que el tránsito vehicular con una mejor expresión en sus vías, podría solucionar de manera óptima la circulación vehicular.

Teniendo interpretado este caso de Alcalá en su teoría del equipamiento claro y continuo, se emplaza la realidad del centro histórico de Ica y el entorno inmediato de sus vías, contrastando que cuentan con un déficit amplia en lo que es diseño vial, su amanzamiento reduciendo estas mismas secciones, ya que al realizar las grabaciones que determinaron la accesibilidad de vehículos al centro histórico, se notó que dichos problemas expresados en sus vías ocasionan un discontinuo tránsito en la hora punta nocturna, comprendida desde las 6 pm hasta las 8 pm, donde se muestra el gran conglomerado de autos en las esquinas principales del centro histórico, el tránsito también se ve afectado por el ingreso al centro histórico de transporte publico motorizado, como también colectivos, estos no tienen ni un control municipal, como tampoco restricciones de ingreso y por lo tanto siguen generando problemas puntuales en dichas horas. Este resultado se demostró de manera parcial que las realidades del área de estudio no cumplen con las condiciones de la teoría de Alcalá ya que las accesibilidades en el área de estudio en las vías del centro histórico no son claros y continuo, si se hace una comparación de las dos investigaciones tenemos como resultado que son similares, ya que son causas y efectos que se van desarrollando en determinados espacios de valor histórico de toda la nación.

A través de la técnica de la observación, se realizó un análisis grafico a partir de mediciones in situ de secciones viales, bermas, jardines, alturas y perfiles urbanos, en los cuales se puedan dar propuestas para mejorar la habitabilidad. (ver anexo F)

Figura 8

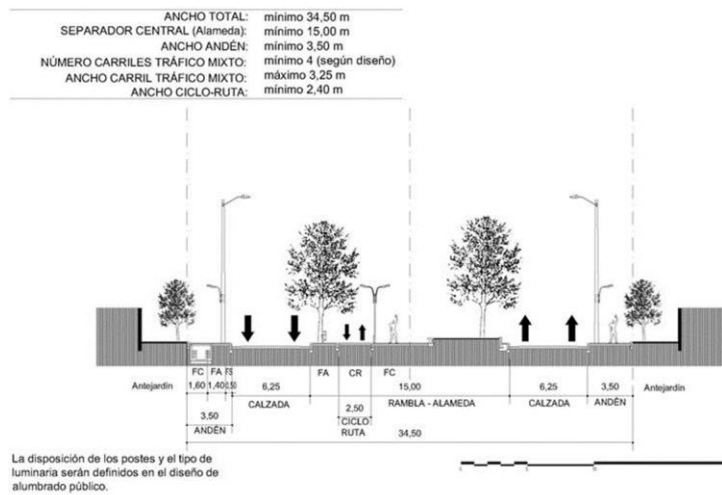
Análisis gráfico del diseño vial actual del centro histórico



Nota: Elaboración Propia.

Figura 9

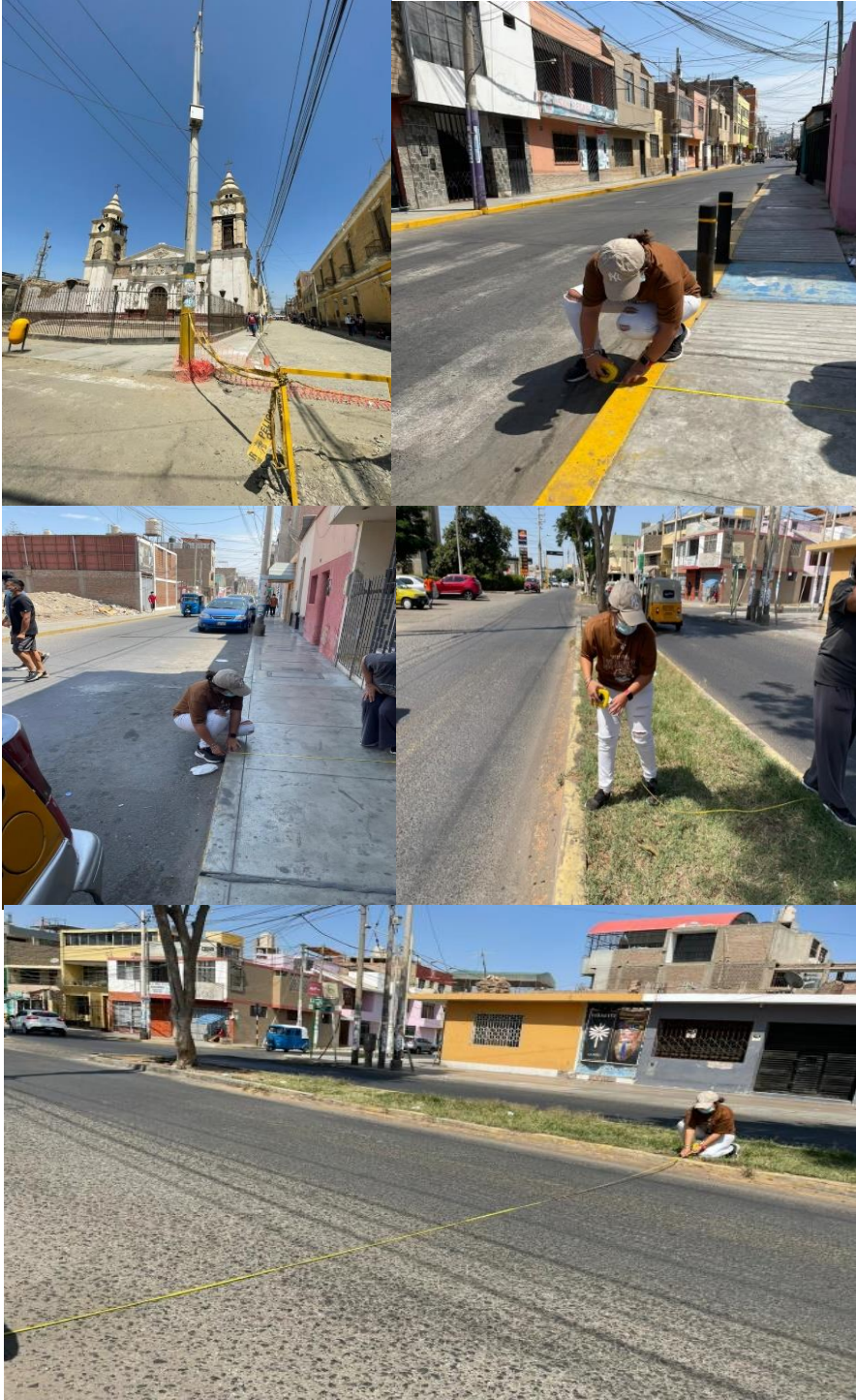
Normativa de diseño vial



Nota: Elaboración Propia.

Figura 10

Collage de análisis fotográfico en zona de estudio



Nota: Elaboración Propia

En este punto, se analizó a detalle cómo se comparaba el sistema vial y su diseño, referente al centro histórico, donde a través del tiempo han ocurridos muchas modificaciones, han pasado catástrofes y también deformaciones en vías, ya que luego del terremoto del 2007 muchos espacios, viviendas y vías que fueron destruidas pasaron a demolerse obteniendo un trazo, desde ese entonces el centro de la ciudad cambio de manera regular, ya que se reconstruyó pero sin tener ese objeto de planeación de darle más importancia a la vía peatonal, por lo que en la actualidad el tránsito es muy turgurizado, mientras que en lo vial se respetó los márgenes y secciones pero con el riesgo de que en un futuro, en efecto de la mala planificación pueda desbordar.

Las calles Lima y Bolívar, no fueron muy afectadas por el terremoto, pero si por el comerciante, por el usuario en vehículo y también por las nuevas construcciones, las cuales a su paso dejaban restos de demolición, o mejor dicho invadían la vía vehicular, obstruyéndola y encadenando tráfico. Las avenidas Cutervo y San Martín como podemos ver en el análisis, cuentan con secciones normadas, pero, sin una señalización muy clara, tienen la misma problemática ya que los mismos usuarios lo invaden.

En el año 2008, un año después del terremoto, debido al poco interés de la mejora de las vías principales afectadas y debido a la mala gestión de la municipalidad las revitalizo por tramos, dejando construcciones antiguas derrumbadas incrementando la contaminación visual, trayendo consigo el poco valor histórico no solo de los pobladores sino también de los turistas nacionales e internacionales que no respetan el centro de la ciudad tirando basura en los lugares descampados.

Se midió de igual manera esquinas como también veredas donde se pudo ver que hay dificultades en algunos finales de cuadra donde hay espacios con cercos perímetros los cuales no cumplen con la normativa de colocar ochavos, generando así una mejor visual en lo vehicular para no ocasionar accidentes. Esto se repite tanto en la calle Lima como Bolívar. En estas calles existen remodelaciones recientes por tramos lo que refleja una mala gestión y respeto de las mismas autoridades al aprobar el diseño vial mal estructurado.

Luego en la av. San Martín se notó el poco mantenimiento y ordenamiento de áreas verdes inmediatas a las vías, las cuales no cubren de manera completa las necesidades

de los usuarios, de igual manera se hizo un estudio de propuesta para dichas vías colocando de manera ordenada y secuencial la arborización en bermas y jardín central, esto se iría colocando de manera completa en las primeras cuadras que son las más allegadas.

En el año 2021 durante la pandemia, la municipalidad de Ica realizó un proyecto donde fue planteado en el diseño vial actual las primeras ciclovías en Ica, estas fueron instaladas de una manera inapropiada y sin proyección futuro, ya que les resta mucho espacio a las vías vehiculares actuales, no se realizó un estudio previo de la conexión que pueden tener dichas ciclovías con los espacios públicos existente dejando de la lado a los parques y alamedas que están en la ruta planteada de la ciclovía.

Para Alvarado quien sostuvo que la habitabilidad urbana es un problema social que no debe ser supeditado a los aspectos históricos o a su peso económico, basándose en su zona céntrica llena de tradiciones y costumbres, indicando que el valor del centro histórico va de la mano con dicha habitabilidad de los espacios públicos inmediatos, como sería el diseño vial, su ecosistema inmediato y calidad de área verde que lo rodean, es ahí donde contrastamos la problemática del centro histórico de Ica mostrando sus equipamientos y diseño de vías en estado de deterioro, ya que en las calles Lima y Bolívar, se encontró desproporciones en veredas, las cuales no cumplen con la normativa de un espacio considerable para el tránsito peatonal, de igual manera en la avenida San Martín, sus veredas son muy angostas, ocasionando una circulación discontinua, sus vías vehiculares de igual manera cuentan con dimensiones mínimas para dos autos ajustando así la berma central la cual también se ve en abandono, por la poca arborización y poco mantenimiento a estas zonas importantes de la Av. San Martín, agregando también que en el diseño vial plasmado en estas vías principales no tienen proyección a futuro.

Se encontraron falencias en algunas partes como esquina en manzanas inmediatas al centro histórico que muestran insuficientes ochavos los cuales no llegando a satisfacer su visión completa y maximizando los riesgos por accidentes vehiculares. Es así que se identificó gracias al objetivo de Alvarado, que consta de una evaluación de la habitabilidad al centro histórico de Toluca – México en el cual identifica las problemáticas en sus tradiciones y costumbres, la cual se toma como modelo poniéndola en el centro histórico

de Ica y el entorno inmediato de sus vías, resultando a favor de la teoría y evaluación que sostiene Alvarado, y dando como resultado la problemática en cuanto a las transformaciones del centro histórico de Ica debido a el comercio informal, causando el desfase y poca continuidad de carácter cultural.

A través de la técnica de la observación, se realizó un análisis fotográfico de mediciones in situ de alturas y perfiles urbanos.

Figura 11

Análisis de Perfiles Urbanos



Nota: Elaboración propia

En las calles principales se puede visualizar toda la irregularidad de los perfiles, las fachadas de las infraestructuras no tienen buen mantenimiento por los propietarios, ni por las personas que tienen sus negocios, creando en algunos casos infraestructuras provisionales ubicadas en los terrenos que no están en uso, ocasionando de esta manera una visual no satisfactoria, ya que de igual manera la tipología y áreas laterales no están culminadas, esto sucede en las calles Bolívar y Lima, mientras que en la Av. San Martín las calles se separan y no tienen la uniformidad que requiere dicha vía por la zonificación

que deberían respetar , estos niveles se van emplazando desde un piso hasta los tres a más, donde el más resaltante es de tres pisos.

En las avenidas del centro histórico también podemos encontrar patrimonio histórico que no ha sido revitalizado como; por ejemplo en la primera cuadra de la calle Bolívar donde se encuentra los derrumbes de la catedral de Ica y en la calle Lima en la segunda cuadra se ubica en una esquina la capilla San José que se encuentra en estado de abandono , en este caso la excusa de la municipalidad es que no pueden ser destruidos completamente porque son patrimonio cultural, sin embargo, en el año 2019 tenemos un claro ejemplo de la reconstrucción de la iglesia Señor de Luren siendo la más importante de la ciudad. A pesar del gran debate ocasionado por los pobladores, municipalidad y los encargados de la iglesia, se pudo lograr ya que el diseño es totalmente idéntico, dando así un mayor valor cultural a la ciudad.

En la Av. Cutervo se encuentra el Instituto Peruano del Deporte uno de los centro más antiguos de Ica, con muchas historia, pero caracterizado por su poco mantenimiento e inversión en infraestructura , el punto más resaltante son los pórticos de ingreso que están todos descuidados, con pintura desgastada , cristales rotos en uno de sus pórticos, espacios destinados a áreas verdes que se encuentran vacíos en el pórtico y también en el perímetro exterior .Actualmente esta infraestructura contamina la visual de la vía.

Aquino (2016), establece en su trabajo de investigación como objetivo principal, demostrar que, a través del mejoramiento del espacio público, se puede revitalizar la calidad de vida urbana y paisajista, compuesto por elementos arquitectónicos en el entorno inmediato del espacio de estudio, afirmando que al tener fachadas y perfiles con una continuidad progresiva y controlada la visual paisajista tendría como punto de atracción el espacio público inmediato a revitalizar, estos componentes son las fachadas que muestran a través de sus colores y tipologías un lenguaje arquitectónico integrado también positivo con el entorno inmediato, mientras que las alturas permitidas tanto por el gobierno municipal y los usuarios de estas viviendas se conciben de manera formal y suave generando así un desarrollo de perfiles urbanos uniformes , de igual manera el mantenimiento y restauración de equipamientos históricos o patrimonios culturales, estos componen el objetivo del autor.

Contrastando la teoría de Aquino con la realidad en los perfiles urbanos del centro histórico de Ica, se puede observar que en las primeras cuadras de la Av. San Martín como en las calles Bolívar y Lima, existen problemas de niveles y perfiles urbanos irregulares, deformando la visual de su espacio público inmediato, observando fachadas deterioradas, los aires de estos espacio público son invadidos por aleros los cuales sobrepasan lo permitido, edificios de hasta 4 pisos que rompen con la tipología arquitectónica colocando letreros, anuncios, marcas, podemos observar esta problemática de manera clara en la primera cuadra de la Av. San Martín, donde se encuentra la iglesia San Francisco, las galerías de informática, librerías y otros centros comerciales como Oechsle, provocando la desintegración del entorno general, luego en la calle Bolívar de igual manera se cometen dichas informalidades, donde solo se ha respetado algunos perfiles y tipologías coloniales que continúan aun con un carácter histórico, estas fachadas solo se encuentran de manera fragmentada en sus primeras cuadras, ya que las edificaciones que continúan, ahora son comercio modificando toda la tipología plasmada de antaño, por último la calle Lima se encuentra la iglesia que se derrumbó por el terremoto del 2007 que hasta ahora no ha sido revitalizada dejando un espacio residual, estas fachadas históricamente reconocidas y que continúan con la tipología de antaño por el poblador muy aparte de mostrar falta de mantenimiento y daños de terceros con pintura, grafitis y carteles de publicidad, desvalorizándolas del contorno histórico; se encuentran ocupadas actualmente por comercios de apuestas, casinos; obstruyendo así la continuidad e integración arquitectónica del centro histórico. En Efecto la teoría de Aquino resulta a favor de lo investigado ya que confirma que al plantear un mejoramiento en los Espacios Públicos en el centro histórico de Ica que no están siendo valorados en la actualidad nos daría como resultado la revitalización de la calidad de vida.

A través de la técnica de la observación, realizar la recolección de datos de cómo fue evolucionando el centro histórico de la ciudad de Ica y mapeos en espacios públicos. (ver anexo G)

En la recolección de datos a través de libros y bibliografías nos muestran como la ciudad y la identidad cultural se va referenciando con la población, y sus tradiciones.

Estos mismo van diagramando de manera histórica como la ciudad se va desarrollando y de igual manera cuáles son sus fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades, donde nos indica aspectos culturales, e hitos culturales importantes donde se visualiza como el mantenimiento de los mismos es muy precario y deficiente, dejándolo de lado y poniendo en riesgo la proporción de área verde que un usuario necesita. Mas allá de las áreas verdes que se encuentran sin mantenimiento también tenemos a los lugares turísticos los cuales nos brindan la identidad cultural de la ciudad en estas vías tenemos algunos hitos importantes los cuales el estado no les ha dado el valor requerido por las autoridades, como es el Museo de Piedras Javier Cabrera ubicado en la Plaza de Armas de Ica, por falta de información y publicidad de parte del Gobierno Regional de Ica, los mismos pobladores no lo conocen.

En cuanto a las tradiciones y festividades de Ica uno de los más importantes es el Festival de la Vendimia en el cual se celebra la cosecha de la uva y también la abundancia del vino. Se celebra en diferentes bodegas de la región, pero el festival más transcurre en el Campo Ferial un establecimiento del estado que se encuentra en una de las vías estudiadas la Avenida Cutervo. También se organizan ferias, concursos, desfiles de carros alegóricos, festivales musicales y fiestas. Se elige a la Reina de la Vendimia, quien inicia la pisa de la uva para extraer el zumo que se convertirá en licor. También cuentan con un enfoque más religioso y es que en Ica tienen una gran devoción al Señor de Luren es una escultura tallada en madera venerada por la comunidad católica la cual en semana santa sale en procesión y realizando una vigilia a cargo de los distintos grupos parroquiales unificando a toda la ciudad. Una de las mayores características de la flora de Ica es El huarango árbol de raíces profundas característico de la zona que crece en el desierto, es por ello que una de las manifestaciones artísticas de Ica en la Escuela

superior artística Sérvulo Gutiérrez de Ica ubicada a cuatro cuadras de la Av. San Martín, es la pintura con tinta de huarango.

Respecto al emplazamiento de la arborización se puede visualizar como se va mostrando los contrastes de cómo estaba la ciudad en el 2003 y como evolucionó en el 2022, pero de manera negativa, y una de las causantes que contribuyeron con esto fue la catástrofe que sucedió.

La mayoría de los árboles actuales usados en las vías son los molles y los ficus, también hay arbustos plantados recientemente en algunos tramos de las vías, pero lamentablemente como no tienen un buen cuidado de parte de los pobladores debido a su poca cultura ambiental como resultado tienen un corto tiempo de vida. Los árboles más antiguos y emblemáticos de la zona son los huarangos, que hoy en día son considerados patrimonio natural de la zona; sin embargo, antes de ser declarados como tal, la madera sacada de este árbol se ha comercializado por años para construcciones en la misma ciudad y exteriores, dándole así identidad a la región, volviéndose un símbolo iqueño tanto en las costumbres como en la arquitectura.

En el centro de la ciudad se encuentra el huarango soportando características muy altas, adaptándose a la sequía del agua, de copas de 5-8 de diámetro, otro de los más característicos en el centro de la ciudad es el ficus Benjamín el cual resiste hasta 25 días sin regar con copas de 2-5 metros de diámetro y por último tenemos al molle costeño el cual soporta de igual manera temperaturas altas. La característica que predomina en estos árboles es el tiempo que aguantan sin agua, se busca plantear árboles con las mismas características que pueda adaptarse a los climas calientes como los fríos y a la sequía. En este caso la vegetación que se plantearían para esta zona serían los árboles de ciruelo, árbol de judaz y árbol de almendro, los cuales se adaptan a lugares secos, a las temperaturas altas y bajas; lo más importante que no necesitan mantenimiento, ni agua.

Figura 12

Mapeo de áreas verdes y arborización año 2003



Nota: Elaboración propia

Figura 13

Mapeo de áreas verdes y arborización año 2022



Nota: Elaboración propia

Figura 14

Arborización actual del centro histórico.



Figura 15

Arborización proyectada a integrar en Centro Histórico



Nota: Elaboración propia

Como Betancourt (2016) dice que el comercio informal es el gran problema de estas ciudades ya que, con la invasión del espacio público, tiene consecuencias económicas y sociales sobre la ciudad. Contrastándolo con la investigación del centro histórico de Ica, se cumple lo que el autor indica respecto a la problemática que el analiza. Ya que el

comerciante informal, viene a tomar gran parte del espacio público como parques, plazas, y vías, generando de esta manera problemas circunstanciales muy graves de estancia en dichos espacios públicos inmediatos, las cuales se expresan en la área de estudio en la actualidad, estos vendedores informales, toman las áreas públicas, obstaculizando el libre tránsito del centro histórico, como en este caso son los ambulantes, comerciantes, choferes o dueños de establecimientos que usan sus propiedades para colocar negocios que abarcan toda la vereda, este resultado se vio plasmados en las tres vías principales de acceso al centro histórico, donde en la avenida San Martín, se observó gran cantidad de ambulantes en el borde de las veredas, estos emplazan sus productos en la vía pública, obstaculizando el tránsito que genera congestión vehicular en horas punta, toman parte también de la berma central, esta viene a componer áreas verdes y jardines, colocan sus productos los cuales al terminar el día los retiran dejando desperdicios, estos se encuentran regados por todo este espacio verde, involucrando también la falta de seguridad ambiental viéndose frágil es esta zonas, ya que el interés por el entorno ambiental se refleja positivamente. Por otro lado, en la misma plaza de armas se encuentran de igual manera ambulantes invadiendo áreas verdes, estos no tienen un control por parte de la municipalidad, diagnosticando que la teoría de Betancourt es una problemática a favor de la investigación, ya que claramente se expresa dicho fenómeno.

Se realizó un cuestionario de manera completa, abarcando todos los indicadores de las subcategorías que hemos visto a través de los ítems, resaltando que se hizo la validación correspondiente de los expertos para poder realizar las preguntas a los participantes.

Los participantes que respondieron la encuesta fueron personas específicas previamente analizadas y sujetos patrimoniales teniendo una relación directa con las vías estudiadas en la investigación en la parte cultural, al dueño del museo y presidente de la Asociación Doctor Javier Cabrera Darquea, reconocida por el Ministerio de Cultura como Asociación Cultural y Director del Museo Científico Javier Cabrera , otro de los sujetos patrimoniales es la dueña de la heladería y pizzería de Antaño ubicada hace ya 15 años en la plaza de armas que tiene dos sedes más en la calle Lima y en alledaña a la Calle San Martín , también la gerente del banco Scotiabank en la plaza de armas y la asistente de atención al cliente de La positiva seguros ubicada en la Av. Cutervo y por

ultimo los pobladores de la zona que trabajan en las avenidas y calles estudiadas en la investigación. (Ver Anexo H)

Pardo (2017), afirma que el desinterés de la población por participar en la gestión de los espacios públicos, es el tema de la inseguridad ciudadana, y la excesiva radiación solar, ya que los componentes que investiga Pardo son, el tratamiento de sus perfiles urbanos, la cantidad de arborización que se encuentra en su zona de estudio y como los espacios residuales inmediatos afectan críticamente a su entorno, priorizando la confianza que se debe dar al usuario para que transite de manera tranquila y segura por la zona de estudio, es ahí donde se logra ver dicha realidad yendo a favor de pardo, en el centro histórico de Ica, ya que comprende áreas que no tienen un buen mantenimiento, ni una buena proyección de sombras en sus recorridos, estas se comprenden de manera virtual o por su arborización la cual se muestra discontinua e inestable. Por lo tanto, se propuso identificar y evaluar el centro histórico de Ica, a través de las técnicas que Pardo propuso, por medio de la entrevista y su instrumento que fue el cuestionario en la que enfoca preguntas sencillas y puntuales a la población, conociendo su opinión sobre la calidad de vida urbana que hay en la actualidad, es ahí donde el objetivo del cuestionario está a favor de la teoría que expone Pardo, debido a que de esta manera se obtuvo resultados más reales siendo potenciales y exactos respecto al objetivo principal de la investigación, con este contraste y modelo de teoría se pudo dar a conocer toda la radiografía actual del espacio público del centro de Ica. Se extrajo dicha técnica, para poder también saber la opinión directa de los sujetos patrimoniales que tienen ya bien plasmada su carácter histórico dentro del espacio público del centro, todos estos resultados tanto de los participantes como sujetos patrimoniales se procesaron en el siguiente párrafo, obteniendo resultados favorables de manera general. (ver anexo I).

Las siete preguntas planteadas en la encuesta para poder conocer la opinión de la población de los diferentes indicadores nos dieron como resultado general la insatisfacción del mismo poblador.

La primera pregunta resolvió la opinión de los pobladores sobre la fluidez del tránsito vehicular y peatonal, en este caso la mayoría nos indicaron que el tráfico no es fluido

debido a que hay mucho desorden por el comerciante formal como informal, como también por la cantidad de transporte público los cuales son moto taxis y colectivos.

La segunda pregunta resolvió la opinión de los pobladores sobre si los jardines del centro histórico y su entorno cuentan con un buen mantenimiento, la mayoría de pobladores nos indicaron que no tienen un buen mantenimiento debido a la falta de responsabilidad cívica y están descuidadas, se encuentran desperdicios, hay poco uso de flores, el mobiliario está descuidado y muchas veces en mal estado.

La tercera pregunta resolvió la opinión de los pobladores sobre si los espacios públicos culturales del centro histórico y vías principales son atractivos y accesible a todo público, la mayoría de los pobladores respondió que, no son accesibles ni atractivos esto se debe a que, por su descuido, a un negativo mantenimiento, y un entorno inmediato sin valorización.

La cuarta pregunta resolvió la opinión de los pobladores sobre si el arte y cultura tradicional se encuentra en las vías principales del centro histórico de Ica y si es de agrado para la población, la mayoría de los pobladores respondió que lamentablemente no se encuentran áreas que representen la cultura, debido a que hay un déficit de área para este tipo de expresiones.

La quinta pregunta resolvió la opinión de los pobladores sobre si los jardines y árboles que se encuentran en las vías principales del centro histórico generan agrado a la circular la mayoría respondió que, si les agrada la arborización, pero a esto se debe de realizar un mantenimiento mucho más continuo y pensado en mejoras de esa área.

La sexta pregunta resolvió la opinión de los pobladores sobre si las vías del centro histórico, en horas menos concurridas son inseguras, la mayoría nos indicó que si es muy inseguro debido a vías que faltan concluir y generan zonas oscuras sin accesibilidad continua.

La séptima pregunta resolvió la opinión de los pobladores sobre si el centro histórico y sus vías tienen puntos de reciclaje la mayoría nos indicó que no cuenta con puntos de reciclaje debido al deterioro y mejoramiento de este mismo. (ver anexo J)

V. CONCLUSIONES

Los resultados nos muestran que, se resolvieron de manera sistemática los objetivos específicos descritos y delimitados por las sub categorías que se estudiaron en la zona de estudio, ya que la sumatoria completa de las propuestas para dichos objetivos , responden y tienen como meta el objetivo general el cual es diseñar estrategias y herramientas principales de habitabilidad urbana para las características de las vías del centro histórico de Ica y así conseguir una revitalización en la calidad de vida urbana.

-Con respecto a nuestro primer objetivo específico sobre las características ambientales de la fisiología del entorno inmediato urbano, se concluye que no ofrecen una mejora en la habitabilidad urbana porque no existen suficientes espacios verdes y no hay mantenimiento de la arborización, además, se evidenció invasión de los sardineles por el comercio ambulatorio informal.

-En el segundo objetivo nos referimos al entorno físico – espacial, y en la salud del usuario y su seguridad donde identificamos un escaso control de residuos sólidos, un foco de contaminación que es el río Ica, utilizado como vertedero; no existe un plan de reciclaje. La inseguridad ciudadana de las calles del centro histórico se ven reflejadas por la ausencia de iluminación en las vías y en la escasez de las secciones peatonales, además por la poca vigilancia del ente policial. Presenciamos vías principales que no están asfaltadas, las cuales, generan un impacto ambiental alto.

- Se determinó la medición del impacto social en la población mediante una encuesta, la cual tuvo resultados negativos sobre los acontecimientos en su entorno. Para mejorar la habitabilidad la mayoría de la población percibe que se debería tener mejor accesibilidad en las vías principales para evitar el embotellamiento o congestión vehicular. Además, controlar los puntos de transporte público, señalización, mejorar las políticas de infracción a conductores que no respeten las normas de tránsito

Ya obtenida las conclusiones de cada objetivo específico delimitado por sus sub categorías, indicadores e ítems que lo componen, se pudo obtener el camino a dicho objetivo principal trazando con esto las siguientes estrategias que nos generaran herramientas para poder tener el proceso óptimo al diseño de la meta final.

-Estrategia 1.- La Municipalidad de Ica con asesoría profesional en urbanismo debería ser capaz de desarrollar diseños para mejorar la infraestructura urbana del centro histórico de Ica.

Herramientas A. – Desarrollar un inventario general del estado actual del centro histórico en base a análisis fotográficos, grabaciones de video y recolección de datos referentes al centro histórico que puedan dar una radiografía completa de sus aspectos físicos espaciales, características ambientales, aspectos sanitarios y de seguridad ciudadana.

Herramienta B.- Desarrollar de manera concertada un nuevo proyecto de Plan de desarrollo urbano histórico para el centro de la ciudad que potencialice la cultura y tradición.

-Estrategia 2.- Creación de un organismo participativo por parte de los sujetos patrimoniales que involucre a la comunidad del cercado referente al proceso de gestión y propuesta de diseño para los aspectos físicos que están en el espacio público de esta manera se integrara y proyectará una mejor identidad, integración y apropiación de la comunidad con la investigación.

Herramienta A. - Desarrollar a través de la población involucrada y participativa, comités de gestión y promoción en apoyo a la cultura e historia del centro histórico capaces de poder integrar de manera cultural a la sociedad, a través de los aspectos sociales y culturales.

Herramienta B.- Restauración general de la organización, administración e infraestructura del equipamiento cultural de la zona del centro histórico y el entorno de sus vías principales.

-Estrategia 3.- Generar la promoción de cultura a través de los espacios turísticos del centro histórico de manera que puedan sostenerse y trascender en el tiempo cumpliendo y satisfaciendo los estándares de confort espacial y una infraestructura de calidad.

Herramienta 1. - Realizar un Inventario general del estado actual de la zona de estudio, en lo que es su mobiliario urbano, sistema vial, arborización y perfiles urbanos mostrados y plasmados a través de análisis fotográficos, mapeos esquemáticos y recolección de

datos donde haya una comparación con el carácter arquitectónico del centro histórico de antaño.

Herramienta 2.-Realizar una encuesta a los turistas y pobladores que se encuentren en el entorno inmediato de los lugares turísticos de la ciudad de Ica para conocer las necesidades específicas.

-Estrategia 4.- Realizar un plan estratégico para evitar la contaminación por desechos.

Herramienta 1.-Crear un plan integral de recolección de desechos en el cual se consideren todas las vías de la ciudad de Ica.

Herramienta 2.- Plantear puntos estratégicos de reciclaje y tachos de basura para las vías del centro histórico y su entorno inmediato.

Herramienta 3.- Realizar campañas de concientización para los pobladores de los desechos orgánicos.

Herramienta 4.- Recolectar todos los desechos que se encuentran en el río Ica.

-Estrategia 5.- Generar una visual arquitectónica uniforme y continua en los perfiles urbanos en el centro histórico.

Herramienta 1.- Establecer nuevos parámetros urbanísticos, evitando que los pobladores coloquen carteles en las fachadas.

Herramienta 2.- Establecer ordenanzas municipales que reordenen el comercio informal que contaminan visual y ambientalmente.

Herramientas 3.- Realizar un plan de reconstrucción de los patrimonios culturales que fueron dañados con el fenómeno natural, manteniendo las fachadas y estilo arquitectónico del centro histórico.

VI.RECOMENDACIONES

Continuando, y teniendo el análisis de todas las características de los indicadores y sub categorías de la habitabilidad actual del centro histórico de Ica, se demostró que esta cuenta con muchas limitaciones en dicha habitabilidad, desfavoreciendo ampliamente la calidad de vida del usuario, debido a esto el autor recomienda lo siguiente:

1. Seleccionar de manera prioritaria, una planificación urbana la cual logre destacar un ordenamiento visual en parte de sus perfiles urbanos, estos de una manera continua y en elevación buscar que puedan integrarse ante la irregularidad que los conforma, dando como resultado, espacios inmediatos al centro histórico con un lenguaje arquitectónico enlazado, previo y con una visual amplia, teniendo como atracción principal el confort y la calidad de vida urbana de estas vías.
2. Se ve de igual manera como no funciona, el comercio centralizado y desordenado, demostrado de igual manera en las teorías ya estudiadas, donde se hace notar que la prioridad es el centro histórico expresando su cultura como tradición. Por lo tanto, potenciando más el centro histórico de manera cultural integrando el comercio, pero descentralizado sería la manera más óptima para una mejor habitabilidad.
3. Establecer normativas y planificaciones que limiten a las empresas de energía eléctrica, cable, internet y telefonía con el fin de que sus circuitos, acometidas, fibras ópticas en vías principales del centro histórico, no contaminen una visual general del espacio.
4. Proponer a empresas de energía eléctrica, cable, internet y telefonía, nuevas proyecciones de vías y circuitos ya no por los aires sino por los suelos, con el fin de que los cielos, aires y espacios públicos no se vean contaminados por tantos circuitos, de igual manera en prevención ante accidentes de estos mismo.
5. Establecer herramientas y normativas que puedan orientar y planificar nuevas vías para los circuitos tanto como el alumbrado público como circuitos de empresas

privadas, logrando de esta manera una factibilidad y viabilidad en lo propuesto, consiguiendo directamente vías con entornos inmediatos más amplios y limpios, dando mucha más habitabilidad al espacio público.

6. Proponer un mejoramiento en el diseño vial de las vías principales del centro de Ica, conformadas por la Av. San Martín – Calle Bolívar – Calle Lima, contemplando toda la continuidad de estas hasta el enlace con la avenida Cutervo, con el fin de tener vías con carácter cultural resaltante, espacios inmediatos a sus vías acondicionados de vegetación y mobiliario urbano a proporción.
7. Demarcar lineamientos y normativas viales, en base a el tipo de vehículo que pueda transitar y circular por las vías del centro histórico y su plaza, generando así un orden por parte del transporte público y sus derivados, como lo son colectivos, moto taxis, micros.
8. Establecer en base a la zonificación una reubicación inmediata de todos los paraderos informales de transporte público, retirándolos, aproximadamente 1000 metros a la redonda, otorgándole también espacios accesibles, viables para la continuación de sus servicios.
9. Reordenar los usos de suelos del centro histórico, dándole más prioridad a zonas patrimoniales como especiales, en las cuales puedan incluir más equipamiento de cultura que progresivamente mejore la valorización del área de estudio.
10. Desarrollar una planificación concertada de toda el área verde, con el fin de poder tener estos espacios con un mantenimiento continuo, adecuado y sostenible, generando también en parte conciencia al usuario, respecto a su limpieza y cuidado de manera indirecta.
11. Proponer en áreas residuales o espacios residuales de secciones viales que se encuentran en las vías principales del entorno inmediato, la plantación de nuevas

especies de arborizaciones con el fin de erradicar el impacto ambiental que genera el polvo, esta arborización estaría pensada de igual manera en satisfacer la falta de espacios con sombra de las vías.

12. El autor recomienda de manera general el mejoramiento de toda la señalética vial y también parte de su equipamiento, en los cuales están, los semáforos sensoriales, señales con una clara visión, orientaciones de vías, pases peatonales bien marcados, espacios para rampas y veredas uniformes como también debidamente proporcionales a la demanda del usuario.
13. Utilizar coloraciones en la señalética vial, que respeten el lenguaje arquitectónico, estos se expresarán de manera integral, con colores claros y normados, como propuesta se decide, la propuesta del color blanco tanto para ejes viajes, pases peatonales, bordes de veredas, mientras que los semáforos seguirán como el respectivo amarillo estándar.
14. Sanear todo el entorno vial del centro histórico y sus vías principales, con aportes de la normativa que los rige, con el fin de proporcionar vías seguras y de circulación sin riesgo, eliminando puntos ciegos en esquinas de manzanas.
15. Potencializar todo el conjunto de equipamiento cultural, enfatizando su promoción al turista nacional e internacional, por medio de mejoras en su accesibilidad y mantenimiento, dando así al usuario, las facilidades respecto a las visitas que pueda tener.
16. Restaurar el conglomerado del equipamiento cultural que se encuentra inmediato a la zona del centro histórico, con el fin de promocionarlo al usuario visitante.
17. Proporcionar espacios culturales en las zonas inmediatas al centro histórico, generando la valoración del arte y tradición que en la actualidad se ve perdida.

18. Mejorar e implementar techos virtuales y arborización generando así satisfacción en el confort ambiental al transitar por las vías del entorno inmediato del centro histórico ya que, al día de hoy, la radiación solar abarca en mayoría el escenario de estudio.
19. Reordenar y ampliar, de forma descentralizada el área verde mínimo por habitante fomentando así, una proporción de área verde urbana más amplia y satisfactoria para el usuario que transita por el centro histórico de Ica, y tiene la necesidad de una actividad recreativa.
20. Implementar un nuevo tipo de iluminación nocturna en el entorno inmediato de las vías principales del centro de ICA, con el fin de poder en su mayoría mejorar la confianza del usuario, el cual pueda transitar sin preocupaciones ni miedos por insegura el escenario de estudio.
21. Sanear todos los espacios residuales que se encuentran en el escenario de estudio, ya sea con normativas ante los propietarios o con arte callejero que pueda expresar la cultura y tradición del centro histórico, potenciando así estos espacios como áreas por las cuales se puedan transitar.
22. Equipar todas las vías del centro histórico de ICA, con mobiliario urbano, comprendidos por tachos, puntos de reciclaje entre otros, los cuales puedan abastecer el despojo de desechos orgánicos e inorgánicos, fomentando de esta manera un respeto al entorno y al medio ambiente que los rodea.

REFERENCIAS

Ahumada, C. C.-G. (2020). *Acceso a equipamiento urbano*. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v30n3/2027-145X-biut-30-03-263.pdf>

Aquino, B. A. (2016). *UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA*. (B. A. AQUINO, Ed.) Obtenido de EL ESPACIO PÚBLICO EN LA RIBERA DEL RÍO PIURA PARA: <https://repositorio.unp.edu.pe/bitstream/handle/UNP/419/ARQ-CAR-BEN-16.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Azpeitia, c. A. (2017). *Sociedad y Ambiente*. Obtenido de Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso: <http://www.scielo.org.mx/pdf/sya/n13/2007-6576-sya-13-129.pdf>

Azpeitia, C. J. (2017). *Habitabilidad urbana en el espacio público*. Obtenido de <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/67060/Tesis%20Doctoral%20Urbanismo%20Carlos%20Alvarado.pdf?sequence=1>

Barbosa, W. G. (2014). *LA CALIDAD DE VIDA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ: UNA EVALUACIÓN*. (W. G. BARBOSA, Ed.) Obtenido de <https://repository.cinde.org.co/bitstream/handle/20.500.11907/481/JimenezBarbosaWilsonGiovanni2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Bernardo Jiménez. (2018). *Revista arquitectura*. Obtenido de La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/apl/article/view/4874/5694>

Burbano*, P. P. (2018). *evistas.urosario.edu.com*. Obtenido de La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/apl/article/view/4874/5694>

Carmona, M. (2007). *Urban Design Reader*. Obtenido de <https://www.routledge.com/Urban-Design-Reader/Tiesdell-Carmona/p/book/9780750665315>

Carmona, M. (2016). *Comparative Analysis of the Quality Perception in Public Spaces of Duzce City*. Obtenido de

- [https://www.scirp.org/\(S\(i43dyn45teexjx455qlt3d2q\)\)/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1845560](https://www.scirp.org/(S(i43dyn45teexjx455qlt3d2q))/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1845560)
- clifton, K. (2008). *Quantitative analysis of urban form: a multidisciplinary review*. Obtenido de <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17549170801903496>
- Colombia, R. d. (2016). *Revista arquitectonica*. Obtenido de <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/391/1278>
- CUENTAS, E. I. (2015). *Conceptos de rehabilitacion urbana* . Obtenido de https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/21229/TFG_IraeguiCuentas.pdf?sequence=1
- D'ALENÇON, R. (2015). Obtenido de Parámetros y estándares : https://www.researchgate.net/profile/Renato-Dalencon/publication/237832171_Parametros_y_estandares_de_habitabilidad_calidad_en_la_vivienda_el_entorno_inmediato_y_el_conjunto_habitacional/links/5569b54008aec226830359d4/Parametros-y-estandares-de-habitabili
- Discoli, C. (2014). *metodologia*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/748/74816991006.pdf>
- EVALUACIÓN, L. C. (2014). *LA CALIDAD DE VIDA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ: UNA EVALUACIÓN*. Obtenido de <https://repository.cinde.org.co/bitstream/handle/20.500.11907/481/JimenezBarbosaWilsonGiovanni2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Fabiola Vivas, O. M. (2013). *HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO DE*. Obtenido de <http://csifesvr.uan.edu.co/index.php/nodo/article/view/113/94>
- Gordillo, F. (2005). *El hábitat: mutaciones en la ciudad y el territorio*. Obtenido de <http://www.revistatabularasa.org/numero-3/gordillo.pdf>
- GRASSO, A. K. (2016). Obtenido de CONFORT TÉRMICO EN ESPACIOS VERDES URBANOS DE AMBIENTES ÁRIDOS: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RHS/article/view/2476>

- Gruschetsky, V. (2015). *El paisaje de un borde urbano*. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/43107980/2_GRUSCHETSKY_05012011-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1642623907&Signature=Btkk6M5ewPzqaWvvUtpPCWJBGfro693sZ~lha5saT3jQVSJJcdyogkR3WMF8PqOgWTnF~IAmumw7fgm3MLKe72hkN8uGen2LRHrJNIXGPeK18j0gAa-toD9H-avlimtzKgdym
- Gutiérrez, A. R. (2014). Obtenido de ESPACIOS VERDES PÚBLICOS Y CALIDAD DE VIDA:
https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/12860/07_Rendon_Rosa.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hermida., M. A. (2015). *La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador*. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612015000400002&script=sci_arttext
- Hernández-Rejón, E. M. (2014). *SUSTENTABILIDAD Y CALIDAD DE VIDA URBANA*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4995143>
- Hernández-Rejón, E. M. (2014). *SUSTENTABILIDAD Y CALIDAD DE VIDA URBANA*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4995143>
- Marans, R. W. (2015). *An Overview of Quality of Urban Life*. Obtenido de https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-007-1742-8_1
- Martinez, A. L. (2017). *Estrategias de intervención en los espacios urbanos*. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11777/pardo_fm.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- McKinsey. (2018). *Perspectivas sobre sostenibilidad*. Obtenido de https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights?cid=alwaysonsus-pse-gaw-mst-mck-oth-2112&gclid=CjwKCAjw9LSSBhBsEiwAKtf0n_1z4sty34pYRcPMv0bNs8EJHSUHQvILaYBPqmJUsNralM7avsrdiBoCKEUQAvD_BwE&gclsrc=aw.ds

- Mena1, F. C. (2014). *Erosión de la institucionalidad pública como parte de la erosión del centro histórico*. Obtenido de <https://reader.digitalbooks.pro/content/preview/books/28763/book/OEBPS/Text/Section0004.htm>
- Minedu. (2015). *Análisis de*. Obtenido de http://dge.gob.pe/portal/Asis/indreg/asis_ica.pdf
- Molgado, A. G. (2017). *Methodology for the Analysis of Urban Habitability*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/3768/376858935007/html/>
- Olmos, S. H. (2014). *La habitabilidad urbana como condicion de calidad de vida*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/237043006_La_habitabilidad_urbana_como_condicion_de_calidad_de_vida
- Ospina, E. (2017). *Habitabilidad urbana en ciudades intermedias: Caso Manizales, Colombia*. Obtenido de <http://www.gigapp.org/ewp/index.php/GIGAPP-EWP/article/view/46>.
- Pérez, M. E. (2015). *Habitabilidad de la vivienda*. Obtenido de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63389/68244>
- Ramírez, A. G. (2017). Obtenido de Metodología para el análisis de la habitabilidad urbana: <https://www.redalyc.org/jatsRepo/3768/376858935007/376858935007.pdf>
- Romice, O. (2015). *Urban Design and Quality of Life*. Obtenido de https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-31416-7_14
- S, M. O. (2017). *La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/948/94814774007.pdf>
- Sen, A. (2004). *Open edition Journals*. Obtenido de <https://journals.openedition.org/revestudsoc/8517#:~:text=69El%20concepto%20de%20calidad,el%20espacio%20de%20sus%20libertades>.
- Vicuña, M. (2019). *Integracion urbana y calidad de vida* . Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/invi/v34n97/0718-8358-invi-34-97-17.pdf>

w, A. (2017). *El concepto de hábitat en medios urbanos: una transición del pensamiento urbano del siglo XX*. Obtenido de <http://revistas.lasalle.edu.co/index.php/tr/article/view/406>

Wolton, D. (1995). *La comunicación política: construcción de un modelo*. (J. Ferry, Ed.) Obtenido de El nuevo espacio público,: <https://journals.openedition.org/polis/3612>

ZEPEDA, A. M. (2011). *INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE MONTERREY*. Obtenido de <https://infontavit.janium.net/janium/Documentos/035079.pdf>

Zulaica, L. (2019). *Quality of Life and Habitability Conditions in Peri-Urban Areas of Southern Mar del Plata, Argentina: a Multimethod Study*. Obtenido de <https://link.springer.com/article/10.1007/s11482-018-9618-z>

ANEXOS

ANEXO A : Matriz de Consistencia

Anexo A: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: MEJORAMIENTO DE LA HABITABILIDAD PARA REVITALIZAR LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA,2021

AUTOR: VALERIA TAPIA MALAGA

PROBLEMA	OBJETIVOS	CATEGORIAS
<p>Problema General ¿Por qué la falta de habitabilidad vial en el entorno inmediato de las calles principales del centro histórico, desfavorece completamente a una revitalización de la calidad de vida urbana?</p> <p>Problemas secundarios</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo las características ambientales influirían en la fisiología del entorno inmediato urbano con el fin de contribuir a una mejora de la habitabilidad urbana para revitalizar la calidad de vida urbana? • ¿Qué aportaciones físico-espaciales influirán en las necesidades de salud y seguridad de manera que la habitabilidad mejore para revitalizar la calidad de vida urbana en las vías principales del centro histórico de Ica? • ¿Cuál es el impacto del aspecto cultural en el entorno físico-social de las vías principales del centro histórico de Ica? 	<p>Objetivo General Diseñar estrategias y herramientas principales de habitabilidad urbana para las características de las vías del centro histórico de Ica y así conseguir una revitalización en la calidad de vida urbana.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Examinar si las características ambientales de la fisiología del entorno inmediato urbano ofrecen una mejor habitabilidad urbana la cual revitalizara la calidad de vida urbana.</p> <p>Analizar el entorno físico espacial y las necesidades en tanto a la salud del usuario como seguridad para mejorar la habitabilidad que revitalizara la calidad de vida urbana en las vías principales del centro histórico de Ica</p> <p>Determinar el impacto social que generaría mejoras en los aspectos culturales del entorno inmediato de las vías principales del centro histórico de Ica</p>	<p>La habitabilidad urbana</p> <p>La calidad de vida urbana</p>

METODOLOGÍA Y TIPO DE INVESTIGACIÓN	PARTICIPANTES	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Sera tipo aplicada ya que buscamos solucionar situaciones reales aplicando conocimientos de un marco teórico.</p> <p>Sera con un enfoque de investigación cualitativo, de tipo fenomenológico.</p> <p>Teniendo también en cuenta el periodo y secuencia del estudio de manera transversal</p>	<p>LOS PARTICIPANTES INMEDIATOS A ESTAS VIAS PRINCIPALES:</p> <ul style="list-style-type: none"> - USUARIOS QUE HABITAN EN LA ZONA DE ESTUDIO. - USUARIOS QUE PEATONALES COMO TAMBIEN EN VEHICULO QUE TRANSITAN EN LA ZONA DE ESTUDIO. - TURISTAS - COMERCIANTES DEL ENTORNO INMEDIATO 	<p>LA TECNICA DE LA OBSERVACION Y ENTREVISTA</p> <ul style="list-style-type: none"> - FOTOGRAFIAS - FICHAS TECNICAS DE LA REALIDAD DEL ENTORNO INMEDIATO. - GRABACIONES COMPARATIVAS EN HORAS PUNTA - MEDICIONES IN SITU DE SECCIONES VIALES, BERMAS, JARDINES, ALTURAS Y PERFILES URBANOS. - RECOLECCION DE INFORMACION BIBLIOGRAFICA. - GUIA DE OBSERVACION - DIGITACION DE PLANOS EN AUTOCAD PARA UN ESTUDIO PUNTUAL DEL ENTORNO - LIBRETA DE CAMPO - CUESTIONARIOS IN SITU - CUESTIONARIO ONLINE

ANEXO B : Matriz de Operacionalización

Anexo B: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

CATEGORÍAS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	SUBCATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS		
HABITABILIDAD URBANA	Se conceptualiza la habitabilidad en el espacio urbano como una condición habitacional donde la vivienda está integrada físicamente a la ciudad, con buena accesibilidad a servicios y equipamientos, rodeada de un espacio público de calidad, y se carece de ésta cuando la vivienda aun estando en buenas condiciones se encuentra emplazada en un área vulnerable, marginal y de difícil acceso. Alcalá (2007)	Aspectos físico espaciales	Perfil Urbanos	¿Los niveles de pisos que conforman el entorno inmediato de las vías principales del centro histórico tienen un perfil urbano ?		
			Tratamiento Urbano	¿ La accesibilidad vehicular y peatonal se integran de manera óptima con el entorno inmediato de las vías principales ?		
			Presencia de Postes, Cables.	¿ Cómo es la visual respecto al cielo del entorno inmediato de las vías principales ?		
				Ecosistema inmediato	¿el entorno inmediato ecológico que conforma estas vías principales del centro historio satisfacen a los usuarios?	
		Características ambientales	Calidad de áreas verdes	¿Tienen un mantenimiento continuo y un cuidado correcto las áreas verdes del entorno inmediato de las vías?		
			Calidad de arborización en vías	¿Los tipos de arborización que se encuentran en el entorno inmediato de las vías, tienen un mantenimiento y tratamiento continuo de su tipo?		
			Aspectos Culturales	Hitos Culturales	¿ El estado los hitos culturales del centro histórico en el entorno inmediato de las vías principales tienen un carácter cultural establecido y jerarquizado ?	
		Equipamiento Cultural		¿ La accesibilidad a los espacios culturales del entorno inmediato de las vías principales son óptimos?		
		Arte y tradiciones locales		¿El carácter artístico cultural que se encuentra en las vías principales del entorno inmediato de Ica influyen de manera satisfactoria al usuario?		
		CALIDAD DE VIDA URBANA	Lindenboim (Calidad de vida urbana: una discusión conceptual, 2000) "Calidad de vida es una noción plural, ajustada a cada contexto, constituida por múltiples factores inscriptos en diversas dimensiones temáticas de la realidad. Calidad de vida afecta a cada individuo frente a sus contextos micro y macro comunitarios de articulación social y es determinado por: 1) las modalidades ponderadas de asociación entre las	Aspectos Fisiológicos	Confort ambiental –	¿Satisface de manera óptima el confort ambiental que se encuentra en el entorno inmediato durante el día en las vías principales?
					Tratamiento Paisajístico –	¿El tratamiento paisajístico del entorno inmediato de las vías genera una visual atractiva al circular por ellas?
				Aspectos sanitario y de seguridad	Proporción urbana	¿El área verde y pisos duros del entorno inmediato de las vías principales están proporcionados para el poblador?
					Seguridad ciudadana –	¿El entorno inmediato de las vías principales del centro de Ica atrae en horas menos concurridas inseguridad para el poblador?
						Seguridad ambiental –
necesidades objetivas y las demandas subjetivas específicas de la vida urbana, 2) las potencialidades, condiciones y niveles relativos de accesibilidad a la satisfacción de las mismas".	Aspecto social				Salubridad ciudadana	¿El entorno inmediato de las vías principales del centro histórico tiene un buen control y manejo de recojo de residuos sólidos continuo?
		Áreas de integración Social –	¿El entorno inmediato de las vías principales del centro histórico tienen espacios equipados que generen una integración social adecuada?			
		Parques – alamedas	¿Los espacios públicos como parques y alamedas del entorno inmediato de las vías principales del centro histórico de Ica tienen un mantenimiento y control óptimo de su accesibilidad?			

ANEXO C: Instrumento de Encuesta

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS PARA PROYECTO DE INVESTIGACION: MEJORAMIENTO DE LA HABITABILIDAD PARA REVITALIZAR LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA, 2021.

1) ¿El tránsito vehicular y peatonal por el centro de Ica es fluido?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

2) ¿La parte de jardines del centro histórico y su entorno cuentan con un buen mantenimiento?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

3) ¿El ingreso a los espacios públicos culturales del centro histórico y vías principales son atractivos y accesible a todo público?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

4) ¿El arte y cultura tradicional se encuentra en las vías principales del entorno inmediato de Ica es de agrado para la población?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

5) ¿Los jardines y árboles que se encuentran en las vías principales del centro histórico generan agrado a la circular?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

6) ¿En las vías del centro histórico, en horas menos concurridas es inseguro?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

7) ¿Tiene el centro histórico y sus vías, puntos de reciclaje?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

ANEXO D: Validación de expertos

I. DATOS INFORMATIVOS

APELLIDO Y NOMBRE DEL INFORMANTE	CARGO O INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
Javier Hernández Ramos	Ingeniero Ambiental AGRO VICTORIA SAC	Cuestionario Proyecto de Investigación	Valeria Tapia Málaga
TÍTULO: Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del Centro Histórico de Ica, 2021			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 40 %	Buena 41 - 60 %	Muy buena 61 - 80%	Excelente 81 - 100%
1. CLARIDAD					72%	
2. OBJETIVIDAD					70%	
3. ACTUALIDAD						86%
4. ORGANIZACIÓN					68%	
5. SUFICIENCIA					80%	
6. INTENCIONALIDAD				60%		
7. CONSISTENCIA					74%	
8. COHERENCIA						84%
9. METODOLOGIA						87%
10. OPORTUNIDAD					78%	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Considero que el tema de investigación muy interesante, ya que no hay investigaciones similares en Ica y puede servir como guía para trabajos posteriores.

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Lima, de del 2021	72848688		943393517
LUGAR	DNI	Firma de Experto Javier Hernández Ramos ING. AMBIENTAL Reg. CIP. N° 2665:	Teléfono

I. DATOS INFORMATIVOS

APELLIDO Y NOMBRE DEL INFORMANTE	CARGO O INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
Gonzalo Trillo Bedoya	Docente Universidad Católica De Santa María - Arequipa	Cuestionario de preguntas para proyecto de Investigación	Valeria Tapia Málaga
TITULO: Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del Centro Histórico de Arequipa, 2021			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40 %	Buena 41 – 60 %	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. CLARIDAD					64%	
2. OBJETIVIDAD						82%
3. ACTUALIDAD					61%	
4. ORGANIZACIÓN				60%		
5. SUFICIENCIA					78%	
6. INTENCIONALIDAD					70%	
7. CONSISTENCIA					78%	
8. COHERENCIA						89%
9. METODOLOGIA						82%
10. OPORTUNIDAD					75%	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

.....

.....

.....

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Lima, de del 2021	29596268	GONZALO TRILLO BEDOYA ARQUITECTO	959952911
LUGAR	DNI	Firma de Experto	Teléfono

I. DATOS INFORMATIVOS

APELLIDO Y NOMBRE DEL INFORMANTE	CARGO O INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
Gisello Vila Zorogastua	Asesor y consultor. Universidad Cesar Vallejo.	Cuestionario de preguntas para proyección de investigación	Valeria Tapia Málaga
TÍTULO: Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del Centro Histórico de Ica, 2021			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN



INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40 %	Buena 41 – 60 %	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. CLARIDAD					63	
2. OBJETIVIDAD						90
3. ACTUALIDAD					68	
4. ORGANIZACIÓN				50		
5. SUFICIENCIA					80	
6. INTENCIONALIDAD					77	
7. CONSISTENCIA					76	
8. COHERENCIA						88
9. METODOLOGIA						90
10. OPORTUNIDAD					72	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

-----SE sugiere colocar algún indicador del sentido del lugar para el logro de localización y ubicación de los sujetos patrimoniales que de una forma son parte de las memorias colectivas del lugar de estudio.-----

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Lima, 15 de 03 del 2022			
LUGAR Lima	DNI 08799913	Firma de Experto Gisello Vila Zorogastua	Teléfono 949867358

I. DATOS INFORMATIVOS

APELLIDO Y NOMBRE DEL INFORMANTE	CARGO O INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
SAN ROMÁN DURÁN JOSÉ MIGUEL	JEFE DE PROYECTOS INVERSIONES MIRANO SAC	CUESTIONARIO PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	VALERIA TAPIA MÁLAGA
TÍTULO: Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del Centro Histórico de Ica, 2021			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 – 20%	Regular 21 – 40 %	Buena 41 – 60 %	Muy buena 61 – 80%	Excelente 81 – 100%
1. CLARIDAD					65%	
2. OBJETIVIDAD					70%	
3. ACTUALIDAD						80%
4. ORGANIZACIÓN					65%	
5. SUFICIENCIA				60%		
6. INTENCIONALIDAD						90%
7. CONSISTENCIA					70%	
8. COHERENCIA					70%	
9. METODOLOGIA						85%
10. OPORTUNIDAD						85%

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN

.....

.....

.....

IV. PROMEDIO DE VALIDACIÓN

Lima, de del 2021	40448221		989119464
LUGAR	DNI	Firma de Experto	Teléfono



ANEXO E: Análisis fotográfico del estado de bermas, fachadas y calzadas.

ANÁLISIS DE FOTOGRAFÍAS

FOTOGRAFIA DE CALLE LIMA – VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA

CONTAMINACION VISUAL:

Se puede visualizar el tema de los cables de luz aquellos que cruzan la vía de esta calle inmediata al centro histórico, contaminando el tratamiento visual de los cielos, como también los mimos letreros de negocios.

CONCLUSION :

Con los parámetros y normas que se propondrán en el proyecto, lo que se busca es pasar por un filtro para poder aceptar este tipo de artes en los negocios inmediatos al centro histórico y sus vías.

VIAS VEHICULAR

En esta vía principal, se esta respetando tanto como los espacios de vía y veredas, pero en tanto a áreas de estacionamiento, están de manera dispersas sin ninguna señalización, por lo tanto, vehículos de carga y descarga, toman la vía para poder entregar pedidos.

CONCLUSION :

Con una correcta señalización de espacios de estacionamiento, parámetros para la ubicación de postes de luz, de cable e internet, se puede mejorar la visual de esta parte de la vía, por lo tanto, la habitabilidad de esta vía esta en proceso a mejorarse .

PERFILES URBANOS:

En base a los perfiles que se pueden visualizar tienen también varias tipologías, colores y artes que se emplatan, de manera empírica, sin permisos, ni parámetros. Las alturas de las casa como negocios varían entre los 5 y 2 pisos, generando un perfil irregular urbano, Desfasando del centro histórico.

CONCLUSION :

Se tiene que tomar muy en cuenta los perfiles urbanos, y el tratamiento paisajístico de esta calle, ya que es parte del patrimonio monumental que es su centro y plaza de armas, llegando así a tener las mismas normativas optadas en el centro histórico de lima. Respetando y restaurando sus perfiles, como también jerarquizando la arquitectura que los rodea dándole una misma tipología de espacios



- VEREDAS EN ESTADO REGULAR
- PERFILES URBANOS POCOS TRABAJADOS

FOTOGRAFIA DE CALLE LIMA – VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA

CONTAMINACION VISUAL:

La continuación de los cables de luz en estas vías, son problemas también para los usuarios que viven en la calle lima, vemos de igual manera que en el lado derecho de la foto se encuentra una fachada trabajada y restaurada a la tipología del centro histórico.

CONCLUSION :

Cables de todo tipo y postes que invaden las veredas por medio de herramientas normadas serían de mejor opción llevarlas por el sub suelo generando así amplitud y buen tratamiento visual.

VIAS VEHICULARES NO PLANEADAS:

Las vías de la calle lima de igual manera son de un solo sentido, pero con espacios residuales también que se consideran como estacionamiento haciendo denso el tránsito en horas punta.

CONCLUSION :

Esta vía tendría que ser de mayor espacio y habitabilidad para el peatón, de manera que estacionamiento en las primeras cuadras no deberían de ver, por otro lado, por ser una vía con una sola dirección tiende también hacer falta las señalizaciones de semáforos.

PERFILES URBANOS:

En esta zona de la calle se puede visualizar como los perfiles y alturas de las edificaciones son mas de 3 a 5 pisos, mientras que en la mano derecha solo una vivienda continua con el perfil destinado por parámetros a la zona monumental. Por otro lado los letreros y artes que tienen el comercio que se a implantado en la zona genera irregularidad visual.

CONCLUSION:

Con lo proyectado en la investigación se puede llegar a tener parámetros que puedan generar ramos o cuadrantes en los cuales tanto letreros, carteles, etc, tenga limites y consten de permisos, los cuales sean de mayor exigencia mientras mas colinden con el centro histórico.



- VEREDAS EN ESTADO REGULAR
- PERFILES URBANOS POCOS TRABAJADOS
- VEHICULO DE TRASPORTE PUBLICO
- CABLES DE LUZ, TV E INTERNET

ANÁLISIS DE FOTOGRAFÍAS

FOTOGRAFIA DE CALLE BOLIVAR – VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA

CONTAMINACION VISUAL:
 Esta contaminación se puede ver a lo largo de toda la calle bolívar, ya que se ha ido implementando de manera formal y sin planeación acometidas y postes que no solo son de luz, también hay de internet y cable, por lo tanto generan en el entorno inmediato una sensación de riesgos y peligros eléctricos, por parte de la población.
CONCLUSION:
 Se debe de tener parámetros que puedan servir para un reordenamiento de dichos cables aéreos con la prioridad de dar más énfasis a espacio y su entorno. Llevando estos cables de manera ordenada al sub suelo.

VIAS VEHICULARES NO PLANEADAS:
 Estas vías se emplazan por toda la calle bolívar mostrando en su sección, áreas que han sido tomadas tanto por negocios como por las empresas también de luz, cable e internet, ya que colocan en este espacio, sus postes. Las dimensiones viales son en promedio las permitidas, pero no cuentan con una señalización la cual pueda indicar que esta prohibido el estacionamiento.
CONCLUSION:
 Se puede optar por colocar parámetros que puedan regular tanto áreas de estacionamientos como secciones de un solo carril de manera que la densidad de vehículos solo sea en un sentido dando opción de anchar la berma y dar espacios tanto al vehículo como peatón

PERFILES URBANOS:
 Los perfiles urbanos de esta calle, se ven de manera no reguladas por la cantidad de cambios de uso que se ha desarrollado a través de los años, hay empresas, negocios familiares y hasta hoteles, los cuales toman por alto los permitidos, los usuarios optan a regularizarlo ya que no puede demolerse ni modificarse, pero al mismo tiempo alquilan dichos espacios los cuales si son ampliados y no continúan con los parámetros iniciales.
CONCLUSION:
 Se tiene que tomar muy en cuenta los perfiles urbanos, y el tratamiento paisajístico de esta calle, ya que es parte del patrimonio monumental que es su centro y plaza de armas, llegando así a tener las mismas normativas optadas en el centro histórico de lima. Respetando y restaurando sus perfiles, como también jerarquizando la arquitectura que los rodea dándole una mima tipología de espacios



- PISTAS SIN PERMISO PARA ESTACIONAR
- PERFILES URBANOS IREGULARES
- CABLES DE LUZ, TV E INTERNET

FOTOGRAFIA DE CALLE BOLIVAR – VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA

CONTAMINACION VISUAL:
 Se puede ver por medio de las imágenes como estos cables eléctricos chocan con los perfiles de las viviendas, generando riesgos inmediatos, como también cortos circuitos que puedan causar daños a la propiedad.
CONCLUSION:
 Se considera que no hubo acá parámetros tanto en los retiros por lote, altas permitidas para edificar, y de igual manera planificación de postes de alumbrado, teniendo también como solución llevar todas los circuitos eléctricos por el sub suelo, dando así amplitud y confort al área inmediata de la vivienda

VIAS VEHICULARES NO PLANEADAS:
 En lo se trata respecto a áreas de estacionamiento, reposo y habitabilidad para los peatones como vehículos, hay invasión de espacios, por parte tanto del uso de la edificación como también del vehículo que no obstante tiene áreas destinadas al estacionamiento, parquean sus vehículos en ingresos a viviendas como clínicas, obstaculizando el libre tránsito peatonal y de emergencia en caso de edificaciones de salud.
CONCLUSION:
 El flexible permiso que se ah dado al comercio en estas zonas, trasmite esta realidad optando por dar mas valor a lo comercial que a la habitabilidad de los espacios inmediatos, por lo tanto una manera de regularizarlos seria mejorando el ordenamiento territorial para los diferentes usos.

PERFILES URBANOS:
 Estos perfiles urbanos se desarrollan en base a la categoría de uso y el tamaño que le dan, de igual manera hay edificaciones desde los 2 pisos hasta los 6, tanto así que el comercio hotelero en esta parte se ah vuelto tendencia, como también negocios de entretenimiento nocturno y agentes bancarios.
CONCLUSION:
 Se tiene que tomar muy en cuenta los perfiles urbanos, y el tratamiento paisajístico de esta calle, ya que es parte del patrimonio monumental que es su centro y plaza de armas, llegando así a tener las mismas normativas optadas en el centro histórico de lima. Respetando y restaurando sus perfiles, como también jerarquizando la arquitectura que los rodea dándole una mima tipología de espacios



- PISTAS SIN PERMISO PARA ESTACIONAR
- PERFILES URBANOS IREGULARES
- CABLES DE LUZ, TV E INTERNET

FOTOGRAFIA DE AV. SAN MARTIN- VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA

CONTAMINACION VISUAL:
Se encuentran cables expuestos, tanto de internet, luz y cable tv, estos se emplazan de manera continua por toda la avenida principal.
CONCLUSION :
Se debe de tener parámetros que puedan servir para un reordenamiento de dichos cables aéreos con la prioridad de dar mas énfasis a espacio y su entorno. Llevando estos cables de manera ordenada al sub suelo.

VIAS VEHICULARES NO PLANEADAS:
Las bermas de esta avenida se representan de manera regular, dando espacios modulares para el usuario que vive en la zona, para poder usarlo como estacionamiento. Por otra parte los postes que se encuentran en la zona no tienen una ubicación bien plasmada ya que alguno de estos son colocados sin permisos municipales.
CONCLUSION :
Con la ayuda de parámetros y soluciones para los cableados estos pueden llevarse de igual manera por los sub suelos o con una tipología ordenada sin afectar viviendas en sus límites de propiedad.

PERFILES URBANOS:
Es la avenida en la que sus alturas, tipologías, colores y uso de espacios son muy diversos dado que, cuentan algunos con permisos mientras otros no, se encuentra desde discotecas, casinos, hoteles, colegios, formando así diferentes alturas que varían desde 2 a 5 pisos, como también se ve el apoderamiento de los aires de las veredas, teniendo riesgos de igual manera que se encuentran con los cables de electricidad por ganar espacios en los pisos siguientes al primero por parte del usuario.
CONCLUSION :
Regularizar el uso de cada espacio y edificación, logrando así sanearlos o reubicarlos, causando un mejor ordenamiento en lo comercial, residencial, educación y salud.



- VEREDAS DESDE 1.5 A 2 METROS
- PERFILES URBANOS IREGULARES
- CABLES DE LUZ, TV E INTERNET

FOTOGRAFIA DE AV. CUTERVO- VIAS PRINCIPALES DEL CENTRO HISTORICO DE ICA

CONTAMINACION VISUAL:
En tanto a esta avenida en el tema de la visual se a trabajado de manera mas ordenada con un planteamiento de diseño urbano, que cumple sus parámetros, tanto en arborización como en ubicación de postes, de igual manera, en la actualidad la informalidad respecto a cableados eléctricos y diferentes cables se ubican sin permisos ni licencias. Invadiendo áreas de peatones y vehículos.
CONCLUSION :
Se debe de tener parámetros que puedan servir para un reordenamiento de dichos cables aéreos con la prioridad de dar mas énfasis a espacio y su entorno. Llevando estos cables de manera ordenada al sub suelo.

VIAS VEHICULARES NO PLANEADAS:
Sus vías tienen secciones de 12 mt de largo para las dos direcciones, con una berma central lo cual hace que el tránsito sea mas continuo y menos turgurizado, por otra parte el constante uso del medio de transporte motorizado por estas vías, se desarrolla de manera informal ya que son vías específicamente para vehículos de 2 ejes.
CONCLUSION :
Las mototaxis vienen a desarrollar un tránsito turgurizado e imprudente ya que por el tamaño y peso en continuas situaciones sus maniobras tienden a causar accidentes vehiculares de consideración.

PERFILES URBANOS:
Los perfiles urbanos que rodean estas vías, se encuentran mas lineales y continuos en base a los parámetros, respetando también los límites de propiedad y aleros que si se encuentran en el interior de las viviendas. Sus usos inmediatos son mas de recreación y residencial.
CONCLUSION :
Tener como modelo de vía para en un futuro reflejar esta mismo diseño urbano en la avenida san Martín que de igual manera cuenta con dos carriles y secciones amplias, generando mas espacio para el peatón como también para el vehículo.



- JARDINERAS CENTRALES
- PERFILES URBANOS IREGULARES
- CABLES DE LUZ, TV E INTERNET

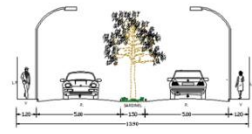
ANEXO F: Análisis del diseño vial actual

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO DISEÑO VIAL

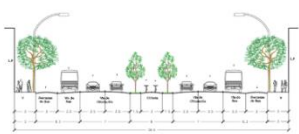


SECCION VIAL ACTUAL DE AVENIDA SAN MARTIN

PROPUESTA DE SECCION VIAL



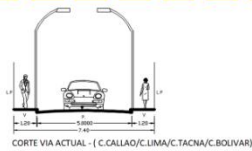
CORTE VIA ACTUAL - (AV. SAN MARTIN)



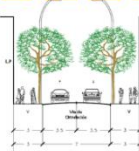
Corte Propuesta - Av. San Martín

SECCION VIAL ACTUAL DE CALLE LIMA Y BOLIVAR

PROPUESTA DE SECCION VIAL



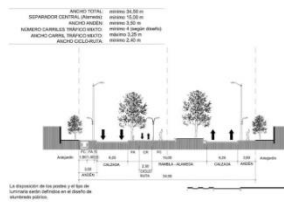
CORTE VIA ACTUAL - (C.CALLAO/C.LIMA/C.TACNA/C.BOLIVAR)



CONSIDERACIONES DE NORMATIVAS

GH.020 Art.13 Las vías locales Secundarias de acceso único vehicular con una longitud no mayor de 100 ml. tendrán en su extremo interior un ensanche de calzada, a manera de plazoleta de volteo, con un diámetro mínimo de 12m., que permita el giro y retroceso de un vehículo.

GH.020 Art.10 Las vías locales secundarias tendrán como mínimo, dos módulos de veredas en cada frente que habilite lotes, dos módulos de calzada y por lo menos un módulo de estacionamiento.



La disposición de las plantas y el tipo de especies serán definidas en el Estudio de Ambientación.

ANEXO G: Análisis de hitos culturales

ANÁLISIS DE HITOS CULTURALES

LEYENDA:

- Ruta de investigación
- 1 Oasis Huacachina
- 2 Museo Regional Adolfo Bermúdez
- 3 Iglesia san Francisco
- 4 Mercado modelo
- 5 Plaza de Armas
- 6 Plazuela Francisco Bolognesi
- 7 Iglesia Señor de Luren
- 8 Campo Ferial de Ica
- 9 Mercado De Santo Domingo
- 10 Brujas de Cachiche
- 11 Primer cine de Ica
- 12 Casa del Marqués de Torre Hermoza

ANEXO H: Consentimiento Informado

CONSENTIMIENTO FRIMADO PARA PATICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APORTE DE PROYECTO DE INVESTIGACION

Título de proyecto de investigación: "Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del Centro Histórico de Ica,2021"

Investigadores: Valeria Fernanda Tapia Málaga.

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

Condiciones y términos de la entrevista

Luego de una consulta previa y una previa presentación del tema, usted ha sido elegido(a) para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser **actualmente Presidente de la Asociación Doctor Javier Cabrera Darquea, reconocida por el Ministerio de Cultura como Asociación Cultural, Director del Museo Científico Javier Cabrera y editor del libro "El Mensaje De Las Piedras Grabadas De Ica" traducido a varios idiomas;** cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted este sujeto a los siguientes términos:

-La entrevista será escaneada y archivada como anexo dentro del proyecto de la investigación en físico y entregado al asesor metodológico, por disposición de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador para un uso únicamente académico.

-En caso de tener algún inconveniente en la entrevista siéntase con total derecho y libertad de retirarse o detener la entrevista, para la continuación de otro momento y/u hora, establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo, ERNESTO ALEJANDRO CABRERA CLAUDX
..... desempeñado como
DIRECTOR..... accedo en participar voluntariamente de esta entrevista presencial o virtual ,en colaboración de la investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Ica 11 de ABRIL de 2022


.....
Firma del entrevistador Valeria Fernanda

Tapia Málaga
DNI: 73605185


.....
Firma del Entrevistado
DNI: 21422222

CONSENTIMIENTO FRIMADO PARA PATICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APORTE DE PROYECTO DE INVESTIGACION

Título de proyecto de investigación: "Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del Centro Histórico de Ica,2021"

Investigadores: Valeria Fernanda Tapia Málaga.

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

Condiciones y términos de la entrevista

Luego de una consulta previa y una previa presentación del tema, usted ha sido elegido(a) para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser un sujeto patrimonial, con conocimientos profesionales, especiales y objetivos sobre el tema; y cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted este sujeto a los siguientes términos:

-La entrevista será escaneada y archivada como anexo dentro del proyecto de la investigación en físico y entregado al asesor metodológico, por disposición de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador para un uso únicamente académico.

-En caso de tener algún inconveniente en la entrevista siéntase con total derecho y libertad de retirarse o detener la entrevista, para la continuación de otro momento y/u hora ,establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo, Lusa Analía Moyano Mendoza desempeñado como dueña heladería ubicado Plata de Armas accedo en participar voluntariamente de esta entrevista presencial o virtual ,en colaboración de la investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Ica 09 de 04 de 2022

Firma del entrevistador Valeria Fernanda

Tapia Málaga

DNI : 73605185

Firma del Entrevistado

DNI : 21520514

CONSENTIMIENTO FRIMADO PARA PATICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APORTE DE PROYECTO DE INVESTIGACION

Título de proyecto de investigación: "Mejoramiento de la habitabilidad para revitalizar la calidad de vida urbana en vías principales del Centro Histórico de Ica,2021"

Investigadores: Valeria Fernanda Tapia Málaga.

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

Condiciones y términos de la entrevista

Luego de una consulta previa y una previa presentación del tema, usted ha sido elegido(a) para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser un sujeto patrimonial, con conocimientos profesionales, especiales y objetivos sobre el tema; y cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted este sujeto a los siguientes términos:

-La entrevista será escaneada y archivada como anexo dentro del proyecto de la investigación en físico y entregado al asesor metodológico, por disposición de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador para un uso únicamente académico.

-En caso de tener algún inconveniente en la entrevista siéntase con total derecho y libertad de retirarse o detener la entrevista, para la continuación de otro momento y/u hora ,establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo, YARA TORRES CIELO PEREZ REANA desempeñado como CONTADOR - SECTORA DE LA ZONA URBANA accedo en participar voluntariamente de esta entrevista presencial o virtual ,en colaboración de la investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Ica 07 de 04 de 2022

Valeria Fernanda Tapia Málaga

Firma del entrevistador Valeria Fernanda

Tapia Málaga

DNI - 73605185.

Yara Torres Cielo Perez Reana

Firma del Entrevistado

YARA TORRES CIELO PEREZ REANA

ANEXO I: Encuestas de cuestionario a sujetos patrimoniales

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS PARA PROYECTO DE INVESTIGACION:

FINALIDAD: Es recoger la información de la realidad problemática en las vías principales del entorno inmediato del centro histórico de ICA, donde participaran todos los pobladores del cercado de Ica.

INDICACIONES: las preguntas desarrolladas se podrán contestar de manera cerrada (si) o (no), las cuales tendrán un espacio para poder sustentar la decisión.

1) ¿El tránsito vehicular y peatonal por el centro de Ica es fluido?

SI () NO (X)

¿Por qué?
LOS MOTO TAXITAS, TAXIS, COLECTIVOS Y COMBIS, ES DECE, LOS USUARIOS NO RESPETAN LAS NORMAS

2) ¿La parte de jardines del centro histórico y su entorno cuentan con un buen mantenimiento?

SI () NO (X)

¿Por qué?
LAS MUNICIPALIDADES, NO CONSIDERAN NECESARIAS LAS AREAS VERDES, LAS VENDEN EN CONCRETO O LAS TRANSFORMAN EN CEMENTO PARA OBRAS PARA CORRUPCIÓN.

3) ¿El ingreso a los espacios públicos culturales del centro histórico y vías principales son atractivos y accesible a todo público?

SI () NO (X)

¿Por qué?
ESTAN SUCIAS Y EN TOTAL ESTADO DE ABANDONO. SOLO PARA ILUSTRAR ESTA APRECIACIÓN, LA OBRERA DE INGRESO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA AMANECE LLENA DE ORINES Y OTAS INMUNDICIAS. ESTO ES MUY COMUN EN TODA LA PLAZA DE ARMAS Y OTROS ESPACIOS ATRACTIVOS DE ICA. SE MANTIENE A LA ALCALDIA - SALTANDO A UN LADO PARA NO PISAR LOS ORINES. TODOS LOS DIAS

4) ¿El arte y cultura tradicional se encuentra en las vías principales del entorno inmediato de Ica es de agrado para la población?

SI () NO (X)

¿Por qué?

NO EXISTE, NO HAY NADA, NI ARTE, NI CULTURA EN LAS VÍAS PÚBLICAS, SOLO BASURA Y LETRADO. NO EXISTEN ARTE, SE EXISTE LA JERONIMIDAD

5) ¿Los jardines y árboles que se encuentran en las vías principales del centro histórico generan agrado a la circular?

SI () NO (X)

¿Por qué?

NO TIENEN MANTENIMIENTO, NO LOS RIEGAN O LOS DEJAN QUE MUERAN. PERO COBRAN LOS CORRUPTOS

6) ¿En las vías del centro histórico, en horas menos concurridas es inseguro?

SI (X) NO ()

¿Por qué?

SIEMPRE PELIGROSO, POR LO POCOS PARA LOS TURISTAS, TENEMOS 24 POLICIAS DE TURISMO Y NINGUNO ESTA VISIBLE EN EL CENTRO HISTORICO DE ICA, ES PELIGROSO QUE NINGUN POLICIA

7) ¿Tiene el centro histórico y sus vías, puntos de reciclaje? HAY UNO

SI () NO (X)

¿Por qué?

SOLO HAY CEPEDOS DE BASURA, Y 60,000 VEHICULOS, TAXIS, MOTOTAXIS, COLECTIVOS Y DEMAS LICENCIADOS, QUE BOTAN BASURA SIN RESPECTAR LAS NORMAS.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS PARA PROYECTO DE INVESTIGACION:

FINALIDAD: Es recoger la información de la realidad problemática en las vías principales del entorno inmediato del centro histórico de ICA, donde participaran todos los pobladores del mercado de Ica.

INDICACIONES: las preguntas desarrolladas se podrán contestar de manera cerrada (sí) o (no), las cuales tendrán un espacio para poder sustentar la decisión.

1) ¿El tránsito vehicular y peatonal por el centro de Ica es fluido?

SI ()

NO (X)

¿Por qué?

CALLES PRINCIPALES CERRADAS
POR TRABAJOS

2) ¿La parte de jardines del centro histórico y su entorno cuentan con un buen mantenimiento?

SI ()

NO (X)

¿Por qué?

Abandono

3) ¿El ingreso a los espacios públicos culturales del centro histórico y vías principales son atractivos y accesible a todo público?

SI ()

NO (X)

¿Por qué?

Siempre están sucios y vías
Cerradas por trabajos y demoran
MUCHOS MESES

4) ¿El arte y cultura tradicional se encuentra en las vías principales del entorno inmediato de Ica es de agrado para la población?

SI ()

NO (X)

¿Por qué?

No se aprecia cultura y arte en
vías principales

5) ¿Los jardines y árboles que se encuentran en las vías principales del centro histórico generan agrado a la circular?

SI ()

NO (X)

¿Por qué?

Abandono

6) ¿En las vías del centro histórico, en horas menos concurridas es inseguro?

SI (X)

NO ()

¿Por qué?

Delincuencia, Prostitución

7) ¿Tiene el centro histórico y sus vías, puntos de reciclaje?

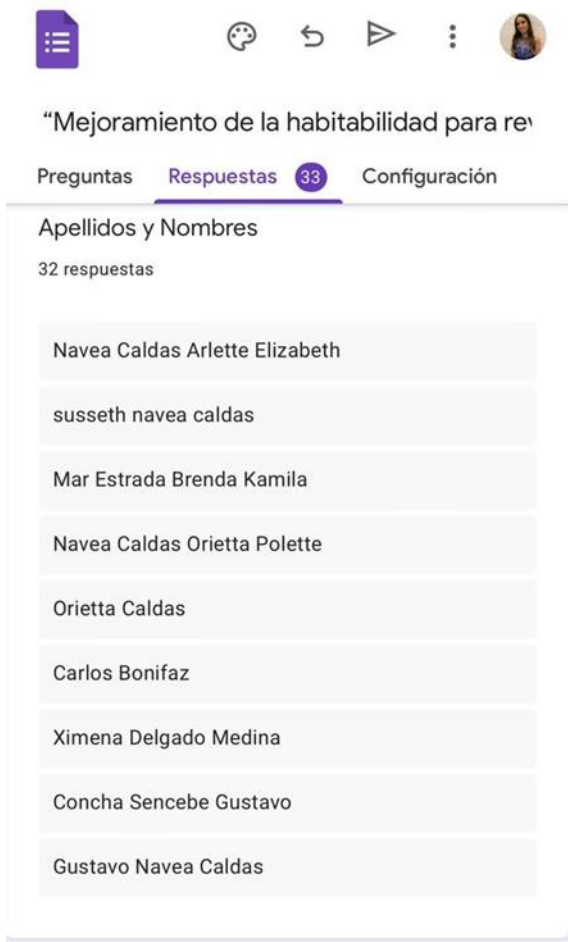
SI ()

NO (X)

¿Por qué?

No se aprecia.

ANEXO J: Sustento de cuestionario virtual - Google forms a participantes




“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas **Respuestas** 33 Configuración

Apellidos y Nombres

32 respuestas

- Navea Caldas Arlette Elizabeth
- susseth navea caldas
- Mar Estrada Brenda Kamila
- Navea Caldas Orietta Polette
- Orietta Caldas
- Carlos Bonifaz
- Ximena Delgado Medina
- Concha Sencebe Gustavo
- Gustavo Navea Caldas



“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas **Respuestas** 33 Configuración

Apellidos y Nombres

32 respuestas

- Ornella medina
- Ferreya peña Mariapaz
- Reynaldo Soto Santos
- Arce Montero Julio
- Uribe Hernández Juan Felipe
- Unzueta Moyano Bruno Guillermo
- Colonia Rosas, Manuel
- Zavaleta Delgado Augusta Fernanda
- Caldas Diaz, Gerardo Gabriel

“Mejoramiento de la habitabilidad para rev

Preguntas Respuestas **33** Configuración

Apellidos y Nombres

32 respuestas

- Chacaliza Barrios Preysi
- Canela Fuentes Gina luz
- Dariana Hernández Misajel
- Claudia Alessandra Ayquipa Rojas
- Liza Torres Kevin Leonardo
- Hernández Martínez Carlos
- Castillo Ramirez Milena Danitza
- Canepa Oliva Maria Fernanda
- Sobrino León Julio

“Mejoramiento de la habitabilidad para rev

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

33 respuestas

- Suele haber bastante tráfico en ciertas horas del día
- Las calles son muy estrechas.
- demasiada congestion
- Porque hay demasiados carros y las pistas no están en buen estado
- Hay demasiado congestión y pistas muy angostas
- Porque hay bastante gente
- hay pocas vias de esparcimiento vehicular
- E interrumpido porque hay demasiado desorden

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

Apellidos y Nombres

32 respuestas

- Hernández Martínez Carlos
- Castillo Ramirez Milena Danitza
- Canepa Oliva Maria Fernanda
- Sobrino León Julio
- Carlos Alberto Romero Lizarzaburo
- Marroquin Soncco Kristell
- Martha ofelia Canepa navea
- Natalia Delgado
- Casas de la Cruz Asly

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿El tránsito vehicular y peatonal por el centro de Ica es fluido? [Copiar](#)

33 respuestas

Respuesta	Porcentaje
Si	24,2%
No	75,8%

¿Por que?

33 respuestas

- Suele haber bastante tráfico en ciertas horas del día
- Las calles son muy estrechas.
- demasiada congestion



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas **Respuestas 33** Configuración

¿Por que?

33 respuestas

Exceso de parque automotriz, mala señalización y estado de vías

Muchas personas sobrepasan y se estacionan en la vía

Porque tiene acceso a varios puntos de la ciudad.

Demasiados autos (colectivos y taxis), los malos conductores no respetan las señales de tránsito y los semáforos

Hay un alto flujo vehicular lo cual genera congestión, estacionamientos improvisados en las calles, paraderos no autorizados.

Demasiado parqueo informal, no respetan los semáforos. Paraderos informales



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas **Respuestas 33** Configuración

¿Por que?

33 respuestas

Mucho trafico

Durante varias horas del día hay demasiado tráfico en el centro y zonas aledañas.

Si es fluido hay demasiada motostaxis y no hay orden

Las sendas peatonales y vehiculares están en mal estado

Por falta de orientación vehicular a los conductores.

Trafico

Muchas motos



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas **Respuestas 33** Configuración

¿Por que?

33 respuestas

La única vía de acceso por medio de tránsito

En el centro encontramos la mayor parte de comercio

La excesiva cantidad de vehículos, como mototaxis y colectivos convierten el centro de la ciudad en un espacio congestionado.

La prioridad vehicular es marcadamente notoria, sobre la peatonal, no existen boulevares en las calles colindantes al centro histórico pudiendo fomentar no solo la actividad urbano y económica sino un fluido intercambio socio cultural, que permitirá dar realce al centro histórico debido a que este se encuentra olvidado.

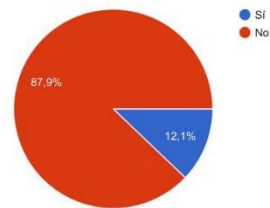


“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas **Respuestas 33** Configuración

¿La parte de jardines del centro histórico y su entorno cuentan con un buen mantenimiento? [Copiar](#)

33 respuestas



¿Por que?

31 respuestas

No todos, algunos están descuidados y otros bien cuidados

Las autoridades no se preocupan por mantener bien cuidado nuestros espacios públicos.



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

33 respuestas

Demasiados carros

Xq se ocasiona tráfico vehicular debido a presencia de comercio ambulante, semáforos en mal estado, autos estacionados.

Porque no hay suficiente vías que esten dedicadas 100% al peatón, hace falta espacio para que el peatón pueda desplazarse libremente y con seguridad.

Porque las vías son angostas y el parque automotor es muy grande

Demasiado tráfico

Hay mucho desorden, muchas mototaxistas no respetan



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

33 respuestas

Ya que es el punto de acceso principal

Desordenado

Demasiados carros

Xq se ocasiona tráfico vehicular debido a presencia de comercio ambulante, semáforos en mal estado, autos estacionados.

Porque no hay suficiente vías que esten dedicadas 100% al peatón, hace falta espacio para que el peatón pueda desplazarse libremente y con seguridad.

Porque las vías son angostas y el parque automotor es muy grande



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por qué?

31 respuestas

No, porque esta todo sucio y en desorden

Hay zonas con basura y el jardín está mal cuidado, no se usa la vegetación adecuada

Por ser un lugar histórico, las autoridades se preocupan por su mantenimiento.

Descuido

Está la pista destrozada

Falta de interés público

La municipalidad no cierra un acuerdo específico con la empresa de agua, el negocio lo tiene una cisterna que muchas veces se demora meces y las plantas se mueren, eso sin considerar el



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por qué?

31 respuestas

No son regados con regularidad y generalmente los usan para tirar basura

No les brindan buen mantenimiento, dejan secar las plantitas

Está abandonado por la municipalidad

muchas veces se puede observar arboles en mal estado y con ramas a punto de caerse

La Municipalidad no da el mantenimiento requerido

Estan verdes

Algunos jardines como el de la plaza de armas sí, pero no todas las áreas están bien cuidadas.

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

31 respuestas

- Porque a los encargados simplemente no les interesa mantener esas áreas.
- No le dan el mantenimiento adecuado en su debido tiempo.
- No están verdes, no hay más plantación.
- Por la mala gestión de las autoridades
- Algunas personas suelen ensuciar con desperdicios en los jardines o alrededores
- No existe una inversión notable en las áreas verdes.
- Es evidente la falta no solo de mantenimiento; sino de la implementación de más espacios

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿El ingreso a los espacios públicos culturales del centro histórico y vías principales son atractivos y accesible a todo público?

33 respuestas

Respuesta	Porcentaje
Si	24,2%
No	75,8%

¿Por que?

29 respuestas

Si bien es es cierto que el museo es de acceso público lamentablemente no siempre esta abierto o no tiene una señalización adecuada para saber

“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas 33 Configuración

¿Por que?

31 respuestas

- Por las mismas autoridades que haces una mala gestión
- Están muertos
- Dejado de lado por las autoridades
- Hay un descuido de las áreas verdes en parques y jardines ya que estos están sucios, la vegetación descuidadas o marchitas.
- Por que se requiere cuidado mas constante
- Porque el municipio no se encarga.
- Descuido total
- Mucha gente vota basura, no lo cuidan

¿El ingreso a los espacios públicos culturales del centro histórico y vías principales son

Copiar

“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas 33 Configuración

¿Por que?

27 respuestas

- Han talado todos los arboles de manera indiscriminada y no les dan mantenimiento a los jardines.
- Eliminan el ruido visual
- Dan sombra y purifican el aire..
- No todos, porque el centro esta descuidado. A los alrededores hay bonitos árboles
- falta mantenimiento en árboles
- No hay árboles solo en la plaza mayor
- Hay arboles grandes y antiguos
- No hay muchos árboles/jardines cerca del centro

:En las vías del centro histórico

Copiar



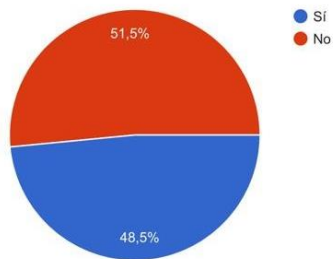
“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Los jardines y árboles que se encuentran en las vías principales del centro histórico generan agrado a la circular?



33 respuestas



¿Por que?

27 respuestas

Los pocos árboles que hay producen sombra, aire y vistosidad

Han talado todos los arboles de manera



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

25 respuestas

CONSTRUCCIONES COLONIALES EN SUS alrededores se encuentran descuidadas y en muchos casos deshabitadas.

Estos se ubican fuero del centro de Ica

Porque muchos desconocen de la propia cultura de la ciudad

Si bien son actividades bien vistas, muchas veces generan contaminación sonora y dificultad al peatón para transitar con normalidad por la vereda ya que estos muchas veces ocupan una parte.

Porque no tiene un mantenimiento constante

Porque no hay arte ni cultura en las calles, solo ambulantes.e



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas

Respuestas **33**

Configuración

¿Por que?

27 respuestas

No hay muchos árboles/jardines cerca del centro histórico

Porque no estan cuidados

No, sería mejor si hubiera mayor vegetación

Se debería implementar un mejor plan de áreas verdes.

Descuidados

Porque están bonitos

Definitivamente areas verdes siempre generan una mejor sensacion

Porque ayudan a mantener el ambiente fresco y



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas

Respuestas **33**

Configuración

¿Por que?

27 respuestas

visual y enriquecimiento al ornato de la ciudad.

Porque se ve agradable con los tipos de vegetación y genera buen impacto visual

Descuidados

Ninguna de las vías principales cuentan con jardines x falta de riego sólo existen unos cuantos árboles los cuales no son suficientes para generar agrado al circular.

Porque la gran mayoría de veces los jardines y áreas verdes estan descuidados y con desechos

Porque están descuidados.

No tienen un buen cuidado

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

27 respuestas

- Le dan una buena imagen al centro además de oxigenar
- Se muestra un mejor lugar al encontrar áreas verdes
- Siempre será bueno tener árboles cerca
- Según Ventura (2022), si las áreas verdes están en óptimas condiciones estás causarán un impacto positivo en la vista de los visitantes.
- Son agradables, pero se podrían implementar más árboles autóctonos de la ciudad, así también como arbustos y flores que generen un atractivo visual y enriquecimiento al ornato de la ciudad.
- Porque se ve agradable con los tipos de vegetación y genera buen impacto visual

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿En las vías del centro histórico, en horas menos concurridas es inseguro? [Copiar](#)

33 respuestas

Respuesta	Porcentaje
Sí	87.9%
No	12.1%

¿Por que?

29 respuestas

- No en todas las zonas pero en ciertas calles del centro si puede haber cierta inseguridad.
- No hay seguridad ciudadana, las calles están desoladas.

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas 33 Configuración

¿Por que?
29 respuestas

- Hay muchísima menos seguridad, sobretodo de parte de la PNP
- En las vías principales la seguridad no es permanente y ya en muchas ocasiones se han presentado actos delictivos.
- Roban, es una zona no muy poblada
- En la noches se presenta mucha delincuencia
- La delincuencia viene aumentando de forma excesiva en la ciudad
- Porque la iluminación en las calles en varias ocasiones suele ser tenue.
- Falta de espacios de interacción, una vía se

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas 33 Configuración

¿Por que?
29 respuestas

- Hay demasiada delincuencia
- Solo hay actividades de comercio, faltan actividades complementarias como viviendas, pra que la zona sea segura tanto en el día como en la noche
- Por falta de iluminación de las calles cercanas.
- Delincuencia
- Roban mucho
- No hay seguridad
- Porque no son capaces de poner más alumbrado y más seguridad.

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Tiene el centro histórico y sus vías, puntos de reciclaje? [Copiar](#)

33 respuestas

Respuesta	Porcentaje
Sí	27.3%
No	72.7%

¿Por que?

26 respuestas

- En ciertas zonas hay lugares de reciclaje
- Las autoridades no se preocupan por el medio ambiente y por fomentar una cultura de cuidado ambiental.
- No hay ningún contenedor.

“Mejoramiento de la habitabilidad para re”

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

29 respuestas

- Falta de espacios de interacción, una vía se vuelve insegura cuando no existe intercambio de actividades y por tanto presencia de flujo peatonal, causando inseguridad.
- Porque no hay vigilancia y la delincuencia va en aumento
- Zonas poco iluminadas
- Algunas calles si son peligrosas porque no hay personal policial o de serenazgo vigilando estas vías.
- Porque constantemente se ve la patrulla de la policía o serenazgo
- Porque no hay suficiente alumbrado público.



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

26 respuestas

No hay

Sí cuenta con tachos para desechos.

No hay ni tachos

No he notado

Porque la gente está poco informada y sólo se dedican a malograr.

No contiene lugares de reciclaje, solo para desecho de basura

Los centro históricos si se encuentra, pero muy pocos se ven en la vías

Existen muy pocos centros de reciclaje dentro de



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

26 respuestas

No hay ningun contenedor.

Sí pero no todas las personas hacen uso de eso

No he visto, casi ni tachos hay.

Si, existen algunos puntos

solo se encuentran tachos y zonas de basura

Y si las tiene están totalmente descuidado

No veo tachos

Sí, existen algunos centros de acopio fomentados por la municipalidad

Nunca he visto puntos de reciclaje y si hay no se



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

26 respuestas

como tales ya que las personas no están capacitadas para darle ese uso correspondido.

En caso los tuviese no están a simple vista.

Porque sin esa puntos habría basura sin huso y aquí ellos mismos lo generan punto para que así las personas separa y aprendan a reciclar

No lo c Rick

En algunas de las vías ni tachos hay y si existen están repletos de desperdicios. No hay puntos de reciclaje en casi todo el centro.

Porque no existe punto de reciclaje

Porque el municipio no se preocupa por ello.



“Mejoramiento de la habitabilidad para re

Preguntas Respuestas **33** Configuración

¿Por que?

26 respuestas

Existen muy pocos centros de reciclaje dentro de la ciudad, no todos los ciudadanos arrojan los desperdicios allí

Si tiene puntos de reciclaje, pero no son usados como tales ya que las personas no están capacitadas para darle ese uso correspondido.

En caso los tuviese no están a simple vista.

Porque sin esa puntos habría basura sin huso y aquí ellos mismos lo generan punto para que así las personas separa y aprendan a reciclar

No lo c Rick

En algunas de las vías ni tachos hay y si existen están repletos de desperdicios. No hay puntos de

