

**Universidad Católica de Santa María**  
**Facultad de Arquitectura e Ingenierías Civil y del Ambiente**  
**Escuela Profesional de Arquitectura**



**Estudio de la imagen urbana y el espacio público comercial para una propuesta de intervención urbana, cruce de la avenida 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato, Arequipa, 2024.**

Tesis presentada por las Bachilleres:

**Núñez Messa, Andrea Carolina**

**ORCID: 0009-0004-4168-8056**

**Suca Laura, Carla Andrea**

**ORCID: 0009-0005-6738-9174**

para optar el Título Profesional de Arquitecta

Asesor (a):

**Mg. Villanueva Paredes, Karen Soledad**

**ORCID: 0000-0002-8105-7513**

Arequipa – Perú

2025

UCSM-ERP

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTA MARÍA**

**ARQUITECTURA**

**TITULACIÓN CON TESIS**

**DICTAMEN APROBACIÓN DE BORRADOR**

Arequipa, 18 de Noviembre del 2024

**Dictamen: 008835-C-EPA-2024**

Visto el borrador del expediente 008835, presentado por:

**2017802842 - SUCA LAURA CARLA ANDREA**

**2017201512 - NUÑEZ MESSA ANDREA CAROLINA**

Titulado:

**ESTUDIO DE LA IMAGEN URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL PARA UNA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA, CRUCE DE LA AVENIDA 54 CON LA CARRETERA YURA Y SU ENTORNO INMEDIATO, AREQUIPA, 2024.**

Nuestro dictamen es:

**APROBADO**

Titulo Profesional/Titulo de Segunda Especialidad/Grado Académico a optar:

**ARQUITECTO**

**29258306 - DAMIANI NAJARRO RAUL CARLOS JAVIER  
DICTAMINADOR**



**71559168 - CARRILLO PINTO ALEJANDRA  
DICTAMINADOR**



**41280747 - FERNANDEZ COLLADO HECTOR ANDRES  
DICTAMINADOR**



# Estudio de la imagen urbana y el espacio público comercial para una propuesta de intervención urbana, cruce de la avenida 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato, Arequipa, 2024.

## INFORME DE ORIGINALIDAD

16%

INDICE DE SIMILITUD

15%

FUENTES DE INTERNET

2%

PUBLICACIONES

6%

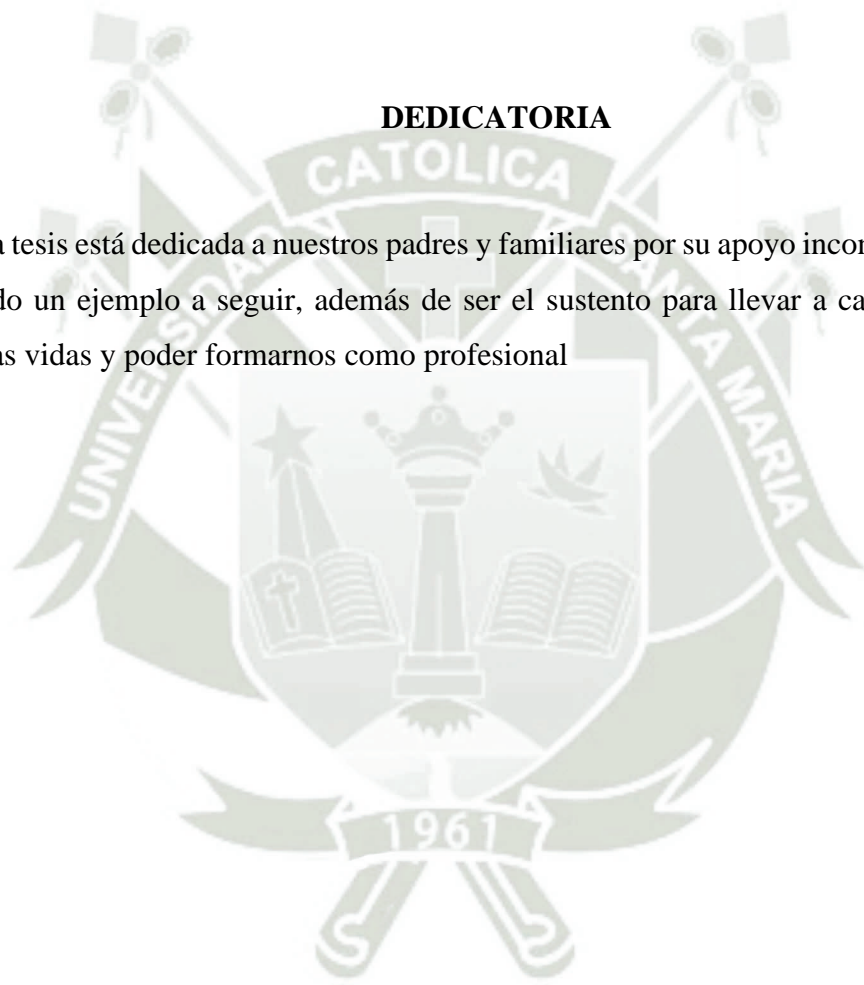
TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

1	<a href="https://hdl.handle.net">hdl.handle.net</a> Fuente de Internet	6%
2	<a href="http://www2.scielo.org.ve">www2.scielo.org.ve</a> Fuente de Internet	2%
3	<a href="http://issuu.com">issuu.com</a> Fuente de Internet	2%
4	Submitted to Universidad Católica de Santa María Trabajo del estudiante	1%
5	Submitted to BENEMERITA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA BIBLIOTECA Trabajo del estudiante	1%
6	<a href="http://www.mdcc.gob.pe">www.mdcc.gob.pe</a> Fuente de Internet	1%
7	<a href="http://www.scielo.org.co">www.scielo.org.co</a> Fuente de Internet	1%

### **DEDICATORIA**

Esta tesis está dedicada a nuestros padres y familiares por su apoyo incondicional quienes han sido un ejemplo a seguir, además de ser el sustento para llevar a cabo este logro en nuestras vidas y poder formarnos como profesional





## AGRADECIMIENTO

Agradecemos a Dios quien nos ha guiado en esta nueva etapa de vida y nos ha dado la sabiduría e inteligencia para alcanzar esta meta. Así mismo, a todas aquellas personas que han sido parte fundamental de nuestro crecimiento profesional, a nuestros docentes que compartieron todos sus conocimientos y de modo especial a nuestra asesora académica Arq. Karen Villanueva.

## RESUMEN

La improvisación en la planificación urbana ocasiona conflictos en el espacio existente. Todo crecimiento urbano necesita de una adecuada planificación que asegure el desarrollo integral de la población. Además, la deficiente gestión municipal e inversión pública ha afectado a la imagen urbana ocasionando que los habitantes del Cono Norte, siendo esta zona reconocida tenga pocas oportunidades de desarrollo, por ello es importante mejorar la calidad urbana arquitectónica para generar un impacto positivo respecto a la imagen urbana con elementos que puedan lograr integrar las dinámicas sociales y culturales en el espacio público.

Se desarrolla un diseño de investigación no experimental-transversal ya que no cuenta con un proceso o tipo de experimento que modifique las variables, el tipo de investigación es descriptivo-explicativo porque describe las diferentes problemáticas y da a conocer de un proceso de resultados, así como también la causa-efecto, el método de investigación es deductivo ya que se hace un análisis profundo de la problemática desde lo general hasta lo específico y también se considera mixto ya que se analizara las variables a través de aspectos cuantitativos y cualitativos.

Los datos son obtenidos a través de diferentes técnicas como por ejemplo Fichas de observación para reconocer e identificar la situación actual de la zona y a su vez las encuestas realizadas a los diferentes usuarios de la zona para recolectar información de la forma de vida de los pobladores con el espacio público, el mapeo que va a contribuir con información de aspectos cualitativos y cuantitativos a través de cartogramas que son muy importantes y necesarios para la presente investigación.

Esta información fue trabajada a través de entrevistas, análisis documental el cual consiste en la identificación, recolección y análisis de documentos relacionados con el contexto estudiado, fichas fotográficas y mapeos que nos ayuda a recolectar aspectos físicos del lugar, pero también aspectos cualitativos lo cual nos permitió tener una interpretación personal a través de cartogramas. Como resultado se obtuvo que la zona de estudio en Cono Norte cuenta con una deficiente calidad de imagen urbana lo cual afecta a la percepción de la población dando así diversas problemáticas en aspectos urbanos, sociales y económicos

De esta manera podemos concluir que por la falta de intervención urbano arquitectónico en el cruce de la Av. 54 con carretera Yura, este ocasiona una mala percepción de la imagen urbana, contaminación de su entorno, y desarraigo por parte de la población del sector.

**Palabras Clave:** Comercio Informal, Espacio público, Deterioro del Espacio Público,

## ABSTRACT

Improvisation in urban planning leads to conflicts in existing space. All urban growth requires proper planning to ensure the comprehensive development of the population. Additionally, deficient municipal management and public investment have affected the urban image, causing residents of the Cono Norte, a recognized area, to have few development opportunities. Therefore, it is important to improve architectural urban quality to generate a positive impact on the urban image with elements that can integrate social and cultural dynamics in public space.

A non-experimental cross-sectional research design is developed since it does not involve a process or type of experiment that modifies variables. The type of research is descriptive-explanatory because it describes different problems and reveals a results process, as well as cause and effect. The research method is deductive as it conducts a thorough analysis of the problem from general to specific, and it is also considered mixed since variables will be analyzed through quantitative and qualitative aspects.

Data is obtained through different techniques such as observation sheets to recognize and identify the current situation of the area and surveys conducted with different users of the zone to collect information about the inhabitants' way of life with public space, mapping will contribute with information on qualitative and quantitative aspects through cartograms that are very important and necessary for this research.

This information was worked through interviews, documentary analysis which consists of the identification, collection, and analysis of documents related to the studied context, photographic records, and mappings that help us collect physical aspects of the place, but also qualitative aspects which allowed us to have a personal interpretation through cartograms. As a result, it was found that the study area in Cono Norte has a poor quality of urban image which affects the population's perception, thus causing various problems in urban, social, and economic aspects.

Thus, we can conclude that due to the lack of urban architectural intervention at the intersection of Av. 54 with Yura highway, this causes a poor perception of the urban image, pollution of its environment, and detachment by the population of the sector.

**Keywords:** Informal Trade, Public Space, Deterioration of Public Space,

## ÍNDICE

DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTO	
RESUMEN	
ABSTRACT	
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
1.1. Descripción problemática	4
1.2. Formulación del problema	6
1.2.1. General	6
1.2.2. Inmediato. Específicos	6
1.3. Variables de investigación	7
1.4. Objetivos	7
1.4.1. General	7
1.4.2. Específicos	7
1.5. Justificación	8
1.5.1. Urbano/Arquitectónico	8
1.5.2. Social/cultural	8
1.5.3. Económica	8
1.5.4. Ambiental	8
1.6. Hipótesis	9
CAPÍTULO II	10
2. METODOLOGÍA PROPUESTA	11
2.1. Descripción metodológica	11
2.2. Tipo de investigación	11

2.3.	Campo de verificación (Ubicación y unidades de estudio) .....	12
2.3.1.	Ubicación espacial.....	12
2.3.2.	Ubicación temporal.....	13
2.3.3.	Unidades de estudio:.....	13
2.4.	Población beneficiada .....	13
2.5.	Técnicas e instrumentos para la recopilación de datos .....	14
2.5.1.	La observación.....	14
2.5.2.	La entrevista .....	14
2.5.3.	Análisis documental .....	14
2.5.4.	Mapeo .....	14
CAPÍTULO III .....		15
3.	FUNDAMENTO TEÓRICO.....	16
3.1.	Antecedentes .....	16
3.2.	Marco teórico – conceptual.....	22
3.2.1.	Imagen Urbana .....	22
3.2.2.	La Importancia de la Imagen urbana.....	25
3.2.3.	Teorías de estudio Imagen urbana.....	25
3.2.4.	Elementos de la Imagen Urbana.....	27
3.2.4.1.	Las "sendas" .....	27
3.2.5.	Componentes que conforman la imagen urbana.....	34
3.2.6.	Cualidades de la Imagen Urbana .....	35
3.2.7.	Los Nodos como Generadores de Arquitectura.....	35
3.2.8.	Reconocimiento del espacio urbano .....	36
3.2.9.	La demarcación de la Imagen Urbana .....	39
3.2.10.	Calidad Ambiental de la Imagen Urbana .....	41
3.2.11.	La percepción visual del ambiente .....	42

3.2.12.	La estructura de la forma Urbana .....	43
3.2.13.	Arquitectura comercial .....	45
3.2.14.	Tipos .....	47
3.2.15.	Locales comerciales individuales .....	47
3.2.16.	Impacto urbano de la arquitectura comercial .....	50
3.2.17.	Desarrollo socioeconómico y cultural .....	51
3.2.18.	La Calidad de Vida Urbana .....	53
3.2.19.	Factores que influyen en la calidad de vida urbana.....	54
3.2.20.	Índice de percepción de Calidad Urbana.....	59
3.2.21.	Calidad de vida .....	63
3.2.22.	Espacio público .....	67
3.2.23.	Dimensiones del espacio público .....	69
3.2.24.	Dimensión físico territorial y urbanística.....	69
3.2.25.	Dimensión Jurídico-Política .....	70
3.2.26.	Dimensión Social.....	70
3.2.27.	Dimensión cultural y simbólica.....	70
3.2.28.	Dimensión económica .....	71
3.2.29.	Dimensión Humana.....	71
CAPÍTULO IV .....		81
4.	ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA REALIDAD .....	82
4.1.	Marco Histórico .....	82
4.1.1.	Breve historia de Cerro Colorado.....	82
4.1.2.	Evolución Histórica de Cerro Colorado .....	83
4.1.3.	Consolidación histórica Cruce de la Av. 54 con la Carretera Yura y su entorno inmediato.....	84
4.2.	Marco Normativo.....	84

4.2.1.	Normas Internacionales, leyes o decretos aplicables a la investigación.....	84
4.2.2.	Normas Nacionales, leyes o decretos aplicables a la investigación .....	85
4.3.	Marco Real.....	86
4.3.1.	Contexto Geográfico.....	86
4.3.2.	Sectores geográficos o territoriales.....	87
4.3.3.	Contexto Fisiográfico .....	89
4.3.4.	Contexto Biológico.....	92
4.3.5.	Contexto Urbano .....	94
4.3.6.	Sistema vial .....	100
4.4.	FODA.....	104
4.5.	Diagnostico .....	104
4.5.1.	Identificación de los elementos de la imagen Urbana del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato .....	104
4.6.	Diagnóstico de la Situación Actual.....	121
4.6.1.	Diagnóstico de los nodos .....	121
4.6.2.	Diagnóstico de los hitos.....	122
4.6.3.	Diagnóstico de las sendas .....	122
4.6.4.	Diagnóstico de los bordes.....	122
4.6.5.	Diagnóstico de los barrios .....	122
4.7.	Usuario.....	123
4.7.1.	Identificación de la estructura de la imagen Urbana del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato .....	123
4.7.2.	Secuencia .....	124
4.7.3.	Cualidad de la imagen .....	126
4.7.4.	Diagrama Resumen de comparación .....	133
4.7.5.	Cualidad estructural .....	134
4.8.	Reconocimiento de Características Socioeconómicas .....	135

4.8.1.	Identificación de las características económicas (sociales).....	135
4.8.2.	Identificación de las características culturales (sociales) .....	136
4.9.	Identificación de las características espaciales .....	141
4.9.1.	Espacio 1 .....	141
4.9.2.	Espacio 2 .....	151
4.9.3.	Bordes blandos .....	152
4.9.4.	Espacio 3 .....	161
4.9.5.	Espacio 4 .....	169
4.9.6.	Espacio 5 .....	175
4.10.	Resumen y conclusiones del análisis .....	183
4.10.1.	Mapeo Cota Cero.....	183
4.10.2.	Mapeo de Bordes Blandos.....	184
4.10.3.	Mapeo de Actividades .....	184
4.10.4.	Mapeo de Sendas .....	185
4.10.5.	Interrelación de mapas.....	185
CAPÍTULO V .....		186
5.	PROPUESTA.....	187
5.1.	Relación de la imagen urbana con la características socioeconómicas y culturales del lugar. ....	187
5.2.	Estrategias de intervención aplicables a la propuesta.....	191
5.3.	Concepto Arquitectónico .....	194
5.4.	Partido Arquitectónico .....	195
5.5.	Plano de Intervenciones por Sector .....	196
5.6.	Esquema explicativo relación entre investigación – propuesta .....	197
5.7.	Sistema Urbano de drenaje sostenible en el proyecto.....	199
5.8.	Sistema de residuos.....	200

5.8.1. Tipos de Basureros .....	201
5.9. Planos a detalle .....	204
5.10. Financiamiento .....	206
5.10.1. Costo del Proyecto.....	206
5.10.2. Resumen de presupuesto .....	212
CONCLUSIONES.....	213
RECOMENDACIONES .....	214
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS .....	215



## INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Crecimiento de la Población de Yura 1981-2017 .....	4
Figura 2 Ubicación Nivel Macro, Área de Investigación.....	12
Figura 3 Ubicación Nivel Micro, Área de Investigación.....	13
Figura 4 Senda según Kevin Lynch.....	30
Figura 5 Borde según Kevin Lynch.....	31
Figura 6 Barrio según Kevin Lynch .....	31
Figura 7 Nodos según Kevin Lynch.....	32
Figura 8 Hitos según Kevin Lynch.....	33
Figura 9 Elementos de la imagen urbana según Kevin Lynch .....	34
Figura 10 Relación sujeto objeto según Valdivia Loro .....	39
Figura 11 Forma urbana según Valdivia Loro.....	44
Figura 12 Individuo, necesidad, satisfacción y sociedad .....	59
Figura 13 Indicadores constitutivos del índice de percepción de calidad de vida urbana...60	
Figura 14 Indicadores constitutivos del índice de percepción de calidad de vida urbana...60	
Figura 15 Estructura conceptual del Modelo de Calidad de Vida Urbana .....	63
Figura 16 Dimensiones analíticas del Modelo de Calidad de Vida Urbana.....	63
Figura 17 Dimensiones de la calidad de vida para la ciudad de Porto .....	66
Figura 18 Interrelación entre las dimensiones de análisis del cuerpo de indicadores de calidad de vida urbana.....	67
Figura 19 Integración de los procesos urbanos y naturales .....	72
Figura 20 Movilidad en el siglo XX.....	73
Figura 21 Movilidad en el siglo XXI.....	73
Figura 22 Espacios Públicos Equitativos y Diversos .....	74
Figura 23 La Ciudad a la Altura de los Ojo.....	75
Figura 24 La vida cívica, cultural, económica y recreativa de la ciudad se conectan en el espacio público.....	76

Figura 25 Pasos para transformar el espacio público .....	76
Figura 26 Analizar la vida y el espacio público .....	77
Figura 27 Envisionar-Coordinación-Proyectos .....	78
Figura 28 Priorización de Proyectos.....	79
Figura 29 Diseños flexibles .....	80
Figura 30 Ubicación Nivel Macro, Área de Investigación.....	86
Figura 31 Ubicación Nivel Micro, Área de Investigación.....	87
Figura 32 Sectores Cerro Colorado .....	88
Figura 33 Esquema de activación de las quebradas y movimiento de Masa.....	90
Figura 34 Mapa de peligro de sismo del Distrito de Cerro Colorado.....	91
Figura 35 Esquema de Factores de Deslizamiento en el distrito de Cerro Colorado .....	92
Figura 36 Áreas Agrícolas en Arequipa Metropolitana, Especificando el distrito de Cerro Colorado .....	93
Figura 37 PDM Arequipa 2016 2025 Visor - Pdm Zonificación 2016 .....	94
Figura 38 Medidor de agua.....	96
Figura 39 Buzones .....	97
Figura 40 Buzones .....	97
Figura 41 Iluminación pública.....	98
Figura 42 Iluminación pública.....	99
Figura 43 Antenas.....	100
Figura 44 Grupos Viales.....	102
Figura 45 Visión Micro – Largo plazo .....	103
Figura 46 Visión micro – Corto Plazo.....	103
Figura 47 Identificación de Nodos según su temática.....	105
Figura 48 Identificación de Nodos según su tipo de uso .....	105
Figura 49 Interrelación entre los nodos principales.....	106

Figura 50 Ficha de observación de Nodo 1 .....	107
Figura 51 Ficha de Observación de Nodo 2 .....	108
Figura 52 Ficha de Observación de Nodo 3 .....	109
Figura 53 Ficha Fotográfica Hito 1 .....	110
Figura 54 Ficha Fotográfica Hito 2 .....	111
Figura 55 Ficha Fotográfica Hito 3 .....	112
Figura 56 Plano de Ubicación de Hitos .....	113
Figura 57 Tipos de Sendas según su concentración .....	114
Figura 58 Tipos de Sendas según su frecuencia .....	115
Figura 59 Tipos de Bordes.....	116
Figura 60 Fichas de Observación de Borde 1 .....	117
Figura 61 Fichas de Observación de Borde 2.....	118
Figura 62 Fichas de Observación de Borde 3.....	119
Figura 63 Mapeo identificación de Barrios .....	120
Figura 64 Subdivisión de barrios.....	120
Figura 65 Mapa resumen de los elementos de la Imagen Urbana .....	121
Figura 66 Diagrama de Secuencia .....	124
Figura 67 Diagrama de Trazado y puntos de Influencia .....	125
Figura 68 Entrevista aplicando guías de Kevin Lynch.....	126
Figura 69 Gráfico de entrevista, análisis de Nodos .....	127
Figura 70 Gráfico de entrevista, análisis de Hitos.....	128
Figura 71 Gráfico de entrevista, análisis de Barrios.....	129
Figura 72 Gráfico de entrevista, análisis de Sendas .....	130
Figura 73 Gráfico de entrevista, análisis de Bordes .....	131
Figura 74 Resumen por tipo de entrevistado .....	132
Figura 75 Diagrama de Resumen comparativo de Elementos de la Imagen Urbana .....	133

Figura 76	Cualidad Estructural.....	134
Figura 77	Cualidad Estructural.....	134
Figura 78	Comercio Ambulatorio.....	136
Figura 79	Comercio zonal y especializado.....	136
Figura 80	Altar de la Virgen de Chapi .....	137
Figura 81	Altar de la Virgen de la Candelaria.....	138
Figura 82	Centro comercial Ciudad Municipal .....	138
Figura 83	Parroquia Sants Maris de la Cabeza.....	139
Figura 84	Iglesia Evangélica Peruana Villa Aviación.....	140
Figura 85	Iglesia de Jesucristo de los Santos de los últimos días.....	140
Figura 86	Zona 1 .....	141
Figura 87	Ficha de Observación. Identificación de Bordes Blandos .....	142
Figura 88	Fachada Zona 1 .....	142
Figura 89	Fachada Zona 1 .....	143
Figura 90	Ficha de Observación. Análisis cota cero .....	143
Figura 91	Fachada zona 1 .....	144
Figura 92	Fachada zona 1 .....	144
Figura 93	Ficha de Observación. Mapeo de Actividades .....	145
Figura 94	Actividades zona 1 .....	145
Figura 95	Actividades zona 1 .....	146
Figura 96	Ficha de Observación. Conteo por edad y género.....	147
Figura 97	Flujo peatonal zona 1 .....	147
Figura 98	Flujo peatonal zona 1 .....	148
Figura 99	Ficha de Observación. Trazado de sendas .....	148
Figura 100	Trazado de sendas .....	149
Figura 101	Trazado de sendas .....	150

Figura 102 Ficha de observación. Conteo simple de peatones.....	150
Figura 103 Ficha de observación. Conteo simple de peatones.....	151
Figura 104 Zona 2 .....	151
Figura 105 Ficha de Observación. Identificación de Bordes Blandos .....	152
Figura 106 Figura 103 Zona 2 Grifo Primax.....	153
Figura 107 Ficha de Observación. Identificación de Bordes Blandos .....	153
Figura 108 Zona 2 .....	154
Figura 109 Pavimentos zona 2.....	154
Figura 110 Mapeo de Actividades zona 2 .....	155
Figura 111 Zona 2 .....	156
Figura 112 Mapeo de conteo por edad y género. Zona 2 .....	156
Figura 113 Zona 2 .....	157
Figura 114 Zona 2 .....	157
Figura 115 Mapeo de Trazado de Sendas. Zona 2 .....	158
Figura 116 Zona 2 .....	158
Figura 117 Zona 2 .....	159
Figura 118 Mapeo de Conteo Simple de peatones. Zona 2.....	159
Figura 119 Zona 2 .....	160
Figura 120 Zona 3 .....	161
Figura 121 Mapeo Bordes Blandos. Zona 3.....	162
Figura 122 Zona 3 .....	162
Figura 123 Zona 3 .....	163
Figura 124 Mapa Cota Cero. Zona 3 .....	163
Figura 125 Zona 3 .....	164
Figura 126 Zona 3 .....	164
Figura 127 Mapa de Actividades. Zona 3 .....	165

Figura 128 Zona 3 .....	166
Figura 129 Cuento por Edad y Genero. Zona 3.....	166
Figura 130 Trazado de Sendas. Zona 3 .....	167
Figura 131 Zona 3 .....	167
Figura 132 Zona 3 .....	168
Figura 133 Cuento simple de Peatones. Zona 3 .....	168
Figura 134 Zona 4 .....	169
Figura 135 Cuento simple de Peatones. Zona 3 .....	170
Figura 136 Zona 4 .....	170
Figura 137 Análisis Cota Cero. Zona 4 .....	171
Figura 138 Zona 4 .....	171
Figura 139 Mapa de Actividades. Zona 4 .....	172
Figura 140 Zona 4 .....	173
Figura 141 Mapa de Actividades. Zona 4 .....	173
Figura 142 Trazado de Sendas. Zona 4 .....	174
Figura 143 Cuento Simple de Peatones. Zona 4.....	175
Figura 144 Zona 5 .....	175
Figura 145 Bordes Blandos. Zona 5 .....	176
Figura 146 Zona 5 .....	176
Figura 147 Zona 5 .....	177
Figura 148 Análisis Cota Cero. Zona 5 .....	177
Figura 149 Zona 5 .....	178
Figura 150 Zona 5 .....	178
Figura 151 Análisis Mapa de Actividades. Zona 5 .....	179
Figura 152 Zona 5 .....	180
Figura 153 Análisis Cuento por Edad y Genero. Zona 5.....	180

Figura 154 Análisis Trazado de Sendas. Zona 5 .....	181
Figura 155 conteo simple de peatones. Zona 5.....	182
Figura 156 Resumen Mapeo Cota Cero .....	183
Figura 157 Resumen Mapeo Bordes Blandos .....	184
Figura 158 Resumen Mapeo de Actividades.....	184
Figura 159 Resumen Mapeo de Sendas.....	185
Figura 160 Resumen Mapeo de Interrelación .....	185
Figura 161 Cuadro de Relación entre la Imagen Urbana con las características socioeconómicas y culturales .....	187
Figura 162 Cuadro de estrategias por Sector.....	192
Figura 163 Diagrama de Concepto Arquitectónico.....	194
Figura 164 Diagrama de Concepto Arquitectónico.....	195
Figura 165 Diagrama de delimitación por Sector.....	196
Figura 166 Esquema explicativo relación entre investigación – propuesta.....	197
Figura 167 Esquema explicativo relación entre investigación – propuesta.....	198
Figura 168 Detalle pavimento permeable.....	199
Figura 169 Detalle pavimento permeable.....	200
Figura 170 Tipos de Basureros .....	201
Figura 171 Modelo de basurero.....	202
Figura 172 sistema de residuos de la zona 5 .....	202
Figura 173 Sistema de residuos del Proyecto.....	203
Figura 174 Plano General con secciones.....	204
Figura 175 Planos a detalle.....	205
Figura 176 Planos a detalle.....	205
Figura 177 Planos a detalle.....	206
Figura 178 Definición de zonas.....	207

Figura 179 Zona 01 Área: 5,828.17 m2 .....	208
Figura 180 Zona 02 Área: 2,813.97 m2 .....	209
Figura 181 Zona 03 Área: 2,457.65 m2 .....	210
Figura 182 Zona 04 Área: 2,980.54 m2 .....	211
Figura 183 Zona 05 Área: 3,106.21 m2 .....	212
Figura 184 Resumen de presupuesto .....	212



## INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Cuadro de operacionalización de variables .....	7
Tabla 2 Cuadro descriptivo de la Metodología .....	11
Tabla 3 Cuadro método y tipo de investigación .....	12
Tabla 4 Síntesis del Modelo de Calidad de Vida Urbana.....	61
Tabla 5 Cuadro FODA .....	104



## INTRODUCCIÓN

En la actualidad la falta de una planificación urbana es una realidad ya que muchos lugares carecen de un espacio público adecuado que pueda satisfacer todas las necesidades del peatón respetando sus actividades y flujos peatonales. Es importante planificar un proyecto integral donde se tome en cuenta el estudio de la imagen urbana y el espacio público comercial del cruce de la Av.54 con la carretera Yura y su entorno inmediato para contribuir con un análisis específico tomando en cuenta las características, criterios, patrones arquitectónicos y socio económicos mediante un proyecto de integración y revitalización del espacio público. La presente investigación está conformada por los capítulos:

Capítulo 1: Planteamiento del problema: El capítulo está conformado por la descripción del problema, conformado por un análisis sobre la situación actual del lugar de estudio, determinando un problema general del cual se derivan problemáticas específicas. Además, se identifica las variables de la investigación, determinando sus dimensiones de las cuales se identificó los indicadores, técnicas e instrumentos. El capítulo también contiene el objetivo general de la investigación y los objetivos específicos.

Por otro lado, se contempla la justificación urbana/arquitectónico, su contribución a la planificación urbana, la justificación social/cultural, generando una integración social en la zona vulnerable, la justificación económica, entendiendo que la propuesta es de una intervención urbana y la justificación ambiental, buscando mejorar el espacio público de manera integral.

Por último, se menciona la hipótesis, donde se hace referencia a la posibilidad de que el proyecto urbano del espacio público mejore las condiciones socioculturales en base al estudio de la imagen urbana.

Capítulo 2: Metodología Propuesta: Este capítulo este compuesto por la descripción metodológica, explicando cada etapa de la investigación y las fases que son parte de la misma. Se describe el nivel de la investigación, su diseño, su tipo, el método de investigación y su enfoque por sus características. Se identifica la ubicación espacial y la ubicación temporal, así como las unidades de estudio. Complementado la información se detalla las diferentes técnicas e instrumentos para la recolección de datos, como son la observación, las entrevistas, análisis de documentos y mapeos. Por último, se explica el cronograma de actividades para la investigación y sus diferentes etapas.

Capítulo 3: Fundamento Teórico: En este capítulo se recolectó las investigaciones (tesis y artículos) más importantes referentes a las variables de imagen urbana y espacio público comercial donde se describen las diferentes maneras de desarrollar un proyecto urbano.

Capítulo 4: Análisis y diagnóstico de la realidad: En este capítulo se analizó el marco histórico, normativo y real para tener un mayor alcance de la zona de estudio, así también, se identificó los cinco elementos de la imagen urbana (nodos, hitos, sendas, bordes y barrios). Se plantea el diagnóstico de la situación actual donde específica a partir de un diagrama resumen el análisis de los cinco elementos para determinar su relación y cercanía ya que depende de diferentes factores sociales y económicos para así lograr identificar los más importantes y por último la estructura de la imagen urbana que a partir de un análisis general se identificó la existencia de un alto grado de flujos vehiculares y peatonales en la zona de estudio donde a partir de este se va a determinar los tres puntos jerárquicos de mayor influencia.

Se identifican las características económicas, culturales donde se distingue las diferentes formas de apropiación del espacio público, festividades culturales y religiosas de los principales barrios, así mismo se identificaron las características espaciales del cual nos basamos en el libro de “La Dimensión Humana en el Espacio Público”, donde se aplica diferentes métodos y herramientas para lograr un acercamiento a las experiencias de los habitantes con el espacio público.

Como resultado de la sobre posición de mapeos y cartogramas, se obtiene un enfoque global de las necesidades a nivel urbano arquitectónico. Dando a conocer las precariedades y falta de tratamiento del espacio público, ocasionando un deterioro de la imagen urbana.

Capítulo 5: Propuesta Urbana: En este capítulo se realizaron cuadros de relación de la imagen urbana según la teoría de Kevin Lynch el cual habla sobre las sendas, hitos, nodos, barrios y bordes, a su vez un cuadro de relación con las características socioeconómicas y culturales de las actividades, bordes blandos, cota cero y sendas de cada una de las zonas en las que fue dividida el sector de estudio, dando así como resultado las futuras estrategias de diseño por sector lo cual nos permitió empezar con el partido arquitectónico para la propuesta urbana, la cual se basa en el mejoramiento de la imagen urbana del espacio público.

Capítulo 6: Conclusiones y recomendaciones de la investigación.



## 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1. Descripción problemática

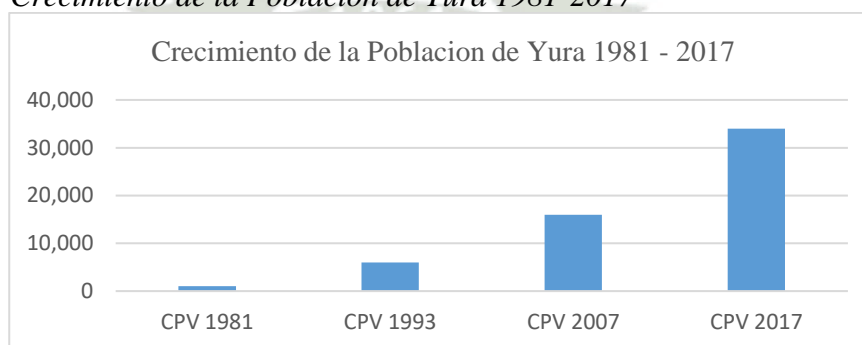
Yura es uno de los distritos de Arequipa que se ubica dentro de la zona metropolitana al noreste de Arequipa, la población es mayoritariamente urbana y la tendencia va en aumento. En los dos últimos censos de población se encontró al 98.24% de viviendas en la zona urbana de Yura, aunque el desarrollo urbano es visto como un signo de riqueza y prosperidad económica, actualmente es un concepto controvertido debido a los efectos ambientales dispersos y caóticos, que provoca, por ejemplo: cambio de uso del suelo, la contaminación ambiental, la pérdida de biodiversidad, conflictos en nodos comerciales, etc. Esto es aún mayor si el desarrollo urbano es rápido. (Municipalidad Distrital de Yura, 2020)

“El desarrollo urbano requiere una planificación adecuada y cuidadosa para regular, evitar o reducir futuros impactos negativos; y debe ser sostenible” (Soto, 2015).

Este crecimiento urbano necesita de una adecuada planificación que asegure el desarrollo integral de la población, actualmente en Yura la deficiente consolidación urbana de los últimos años ha dado resultados a inadecuados espacios urbanos para la convivencia. Además, la deficiente gestión municipal e inversión pública ha empeorado esta situación, ocasionado que los habitantes del sector de Cono Norte, siendo ya un distrito “reconocido”, tenga pocas oportunidades de desarrollo.

#### Figura 1

*Crecimiento de la Población de Yura 1981-2017*



*Nota.* En el gráfico se muestra el cuadro del crecimiento de la población de Yura. Municipalidad Distrital de Yura, (2020)

También, la improvisación en la planificación urbana ocasiona conflictos en los espacios públicos existentes entendidos como la calle, los parques, las plazas, etc. Además de la inexistencia del emplazamiento y creación de ciertos espacios públicos

en zonas con gran demanda de estos mismos; la carencia de espacios públicos afecta al desarrollo de diferentes actividades económicas, sociales y culturales, donde al no tener una planificación adecuada provoca el deterioro de la apariencia urbana y arquitectónica propio del lugar. Es por ello que es importante mejorar la calidad espacial arquitectónica que genere un impacto positivo a la imagen urbana, con elementos que puedan lograr dinámica, identidad e integración social con el distrito.

Además, en la zona de estudio el potencial socioeconómico no ha sido comprendido ni reconocido en su totalidad, esto ha ocasionado desorden en las diferentes actividades comerciales emplazadas en el lugar. La falta de intervención para potenciar un núcleo socioeconómico puede afectar en el deterioro del propio espacio público y sus diferentes actividades económicas que fomentan la informalidad. Según índices mostrados por el INEI en el Perú, el 61 % del PBI es generado por la economía informal y el 90 % de las empresas son informales. (Perú es uno de los países más informales del mundo, 2016, enero 23), por ende, el comercio informal es un problema que afecta al desarrollo y crecimiento del país. (Narváez, 2019)

Sumado a los puntos anteriores la falta de estudios sobre el potencial socioeconómico de las actividades comerciales del lugar ha ocasionado el aumento del comercio informal. El área de estudio se encuentra en una de las zonas desligadas de la ciudad de Arequipa ubicada en la periferia de Cono Norte donde se aprecia un nodo con dinámicas socioeconómicas importantes para el lugar, sin embargo al no tener una planificación y ordenamiento claro disminuyen las posibilidades de potenciar las actividades en el espacio público, una de las más importantes es el comercio, siendo este muy desordenado presenta un claro fomento de la informalidad, deterioro del espacio público, aumenta la inseguridad y la proliferación de la delincuencia.

Asimismo, la falta de identidad en el sector urbano, son consecuencia de una carencia de planificación del espacio público, ya que no se desarrollan adecuadamente las diferentes dinámicas sociales, ocasionando la pérdida de la identidad cultural y pertenencia.

Según Torres (2009), la apropiación del espacio público se liga al poder, se considera que el espacio público debe ser el territorio donde se construyan valores sociales y culturales, donde los habitantes logren crear un sentido de pertenencia, que sea capaz de reforzar la identidad local de un lugar.

Por último, la inexistencia de la identificación de los rasgos identitarios del lugar ocasiona la pérdida del sentido de pertenencia de las personas respecto al lugar en el que habitan. El sentido de pertenencia se da a través de la apropiación del espacio, donde la población vulnerable crea su propio territorio” con tal de obtener un rasgo que los identifique, creando así una marca territorial. (Ontiveros & De Freitas, 2006)

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. General**

La inadecuada intervención urbano-arquitectónica en el espacio público comercial deteriora la imagen urbana en la intersección de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno.

### **1.2.2. Inmediato. Específicos**

- La imagen urbana del lugar es difusa debido al desorden de actividades que se ejecutan en el lugar, la necesidad de un diagnóstico adecuado en el cruce de la Av. 54 con la carretera Yura afecta las posibilidades para la definición de la imagen urbana.
- Las deficientes intervenciones en los espacios públicos de carácter comercial no responden a las características del lugar ocasionando desorden urbano arquitectónico y socioeconómico.
- La inexistencia de adecuadas estrategias de intervención en los espacios públicos de carácter comercial no respeta las características de la imagen urbana del lugar.

### 1.3. Variables de investigación

**Tabla 1**

*Cuadro de operacionalización de variables*

<i>Variables</i>	<i>Dimensiones</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Técnicas</i>	<i>Instrumentos</i>
IMAGEN URBANA	Nodos	Identificación de concentraciones temáticas	Mapeo	Cartogramas
		Forma del espacio	Observación	Guía de observación
	Hitos	Reconocimiento Urbano	Análisis documental	Guía del análisis documental
		Ubicación	Mapeo	Cartogramas
	Sendas	Carácter de la senda	Análisis documental	Guía del análisis documental
		Escala	Mapeo	Cartogramas
	Bordes	Continuidad del borde	Mapeo	Cartogramas
		Identificación	Observación	Guía de observación
	Barrios	Límite	Mapeo	Cartogramas
		Tipo de barrios	Observación	Guía de observación
ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL	Social	Tipo de usuario	Entrevista	Guía de entrevista
		Tipos de dinámicas	Entrevista	Guía de entrevista
	Económica	Tipos de equipamientos comerciales	Observación	Guía de observación
		Nivel de impacto económico	Análisis documental	Guía del análisis documental
	Cultural	Tipos de dinámicas inmateriales	Observación	Guía de observación
		Tipos de espacios de valor cultural	Observación	Guía de observación
	Espacio público	Preservación del Patrimonio	Observación	Guía de observación
		Movilidad sustentable	Observación	Guía de observación
		Equidad y diversidad	Observación	Guía de observación
		Diseño urbano a la escala humana	Observación	Guía de observación
		<b>Fomento económico y cultural</b>	<b>Observación</b>	<b>Guía de observación</b>

*Nota.* En la figura se muestra el cuadro de operacionalización de variables.

### 1.4. Objetivos

#### 1.4.1. General

Realizar el Proyecto de intervención Urbano Arquitectónico en base al estudio de la imagen urbana y el espacio público comercial del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato.

#### 1.4.2. Específicos

- Identificar la imagen urbana del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato para diagnosticar su situación actual.
- Identificar las características del espacio público comercial en el cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato para conocer el impacto socioeconómico en los espacios comerciales.
- Relacionar la situación actual de la imagen urbana del lugar con las características del espacio público comercial para generar estrategias de intervención aplicables a la propuesta urbano arquitectónica.

## **1.5. Justificación**

### **1.5.1. Urbano/Arquitectónico**

La relevancia de esta investigación va contribuir a la planificación urbana de la zona tomando en cuenta las diferentes características, criterios y patrones arquitectónicos para desarrollar espacios con mayor calidad y aprovechamiento de las dinámicas comerciales y recreacionales contribuyendo a la mejora de la imagen urbana del lugar.

### **1.5.2. Social/cultural**

Esta investigación es importante ya que permitirá entender las características sociales y culturales del sector mediante lo cual se impulsará la integración social de esta zona vulnerable, ofreciendo una calidad urbana que potencie el desarrollo de las diferentes actividades socioeconómicas contribuyendo a mejores oportunidades de trabajo formal que fomentará una mejor calidad de vida para los habitantes rescatando sus valores culturales y fortalecer sus tradiciones y costumbres

### **1.5.3. Económica**

Esta investigación resultaría ser importante porque da una propuesta de intervención urbana para el reordenamiento del núcleo comercial del lugar para que de esta manera se pueda aprovechar el potencial comercial y como resultado ser un impulsor clave para una mejor reactivación económica del sector y poder obtener resultados que nos permita ayudar a estas zonas desligadas de las periferias con el centro de la ciudad.

### **1.5.4. Ambiental**

Se buscará el mejoramiento del espacio público para así mitigar la informalidad comercial, inseguridad y sobre todo la contaminación que afecta al desarrollo de la propia imagen urbana del lugar para poder brindar la calidad urbana mediante el ordenamiento y planificación para las dinámicas sociales.

Finalmente, va a contribuir la metodología de estudio del espacio público de esta investigación para que pueda ser aplicable a otras intervenciones urbanas similares.

Además, la relevancia de esta investigación permitirá entender las características sociales, económicas y culturales de un sector periférico de Arequipa lo cual será un punto de referencia para futuras investigaciones, considerando su contexto, las distintas actividades y dinámicas urbanas, tomando en cuenta las nuevas formas de habitar, la aceptación e identificación que desarrollarán los habitantes de Cono Norte.

### 1.6. Hipótesis

Si se implementan intervenciones urbano-arquitectónicas adecuadas en el espacio público comercial de la intersección de la Av. 54 con la carretera Yura, entonces se mejorará significativamente la imagen urbana y la calidad del entorno inmediato.





## 2. METODOLOGÍA PROPUESTA

### 2.1. Descripción metodológica

**Tabla 2**

*Cuadro descriptivo de la Metodología*

<b>Metodología</b>	
<b>Etapa</b>	<b>Diagnóstico</b>
Fase	Identificación de la imagen Urbana del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato
Fase	Diagnóstico de la situación actual
<b>Etapa</b>	<b>Reconocimiento</b>
Fase	Identificación de las características socioeconómicas
Fase	Identificación de las características culturales
Fase	Reconocimiento de su impacto
<b>Etapa</b>	<b>Relación</b>
Fase	Relación de la imagen urbana con la características socioeconómicas y culturales del lugar
Fase	Estrategias de intervención aplicables a la propuesta.
<b>Etapa</b>	<b>Propuesta</b>
Fase	Propuesta urbana

A través de un diagnóstico se identificará la calidad de la imagen urbana del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato para una evaluación de la situación actual, se procederá con el reconocimiento del lugar identificando el impacto de las características socioeconómicas y culturales, posteriormente se relacionarán la imagen urbana del lugar con dichas características, obteniendo así estrategias de intervención aplicables a la propuesta, se concluirá con una propuesta urbana.

### 2.2. Tipo de investigación

Esta investigación es de nivel aplicada porque los instrumentos de recolección se aplicarán en campo de acuerdo al objeto de estudio, el diseño es no experimental-transversal porque no se utilizará algún proceso o tipo de experimento que cambien o modifiquen las variables de investigación, por ende, esta investigación no presupone hipótesis ya que no se esperan modificaciones o resultados distintos a las variables enunciadas. El tipo de investigación es descriptivo–explicativo porque se pretende describir el problema formulado y dar a conocer sus características, además, se probará la relación de causa y efecto; el método de investigación es deductivo porque analizaremos el problema desde lo general hacia lo específico. Por último, el enfoque es mixto porque se analizarán aspectos cualitativos y cuantitativos.

**Tabla 3**

*Cuadro método y tipo de investigación*

<b>Método</b>
<b>NIVEL</b>
Aplicada
<b>DISEÑO</b>
No experimental - Transversal
<b>TIPO</b>
Descriptivo - explicativo
<b>MÉTODO</b>
Deductivo
<b>ENFOQUE</b>
Mixto

### 2.3. Campo de verificación (Ubicación y unidades de estudio)

#### 2.3.1. Ubicación espacial

La presente investigación se realizará en el departamento de Arequipa provincia de Arequipa distrito de Cerro Colorado específicamente en la zona de Cono Norte en el Sub Sector A (Cuadrante 1- 2) entre el cruce de la Av. 54 y la Carretera Yura.

Distrito: Cerro Colorado - Arequipa Cono Norte - Cruce de la Av. 54 y carretera Yura.

**Figura 2**

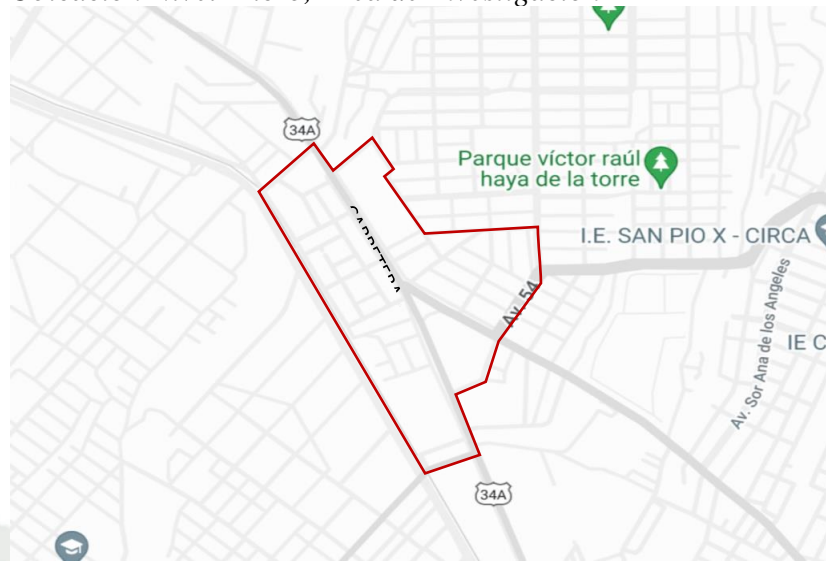
*Ubicación Nivel Macro, Área de Investigación*



*Nota.* Ubicación Nivel Macro, Área de Investigación.

### Figura 3

*Ubicación Nivel Micro, Área de Investigación*



*Nota.* Ubicación Nivel Micro, Área de Investigación.

#### 2.3.2. Ubicación temporal

2022 - 2023

#### 2.3.3. Unidades de estudio:

Los habitantes de 18 a 50 años -Vendedores ambulantes y comerciantes de la zona de estudio Cono Norte Sub Sector A (Cuadrante 1- 2)

- Los espacios comerciales emplazados formal e informalmente en el lugar de estudio.

#### 2.4. Población beneficiada

La población del lugar tiene un papel importante para el desarrollo socioeconómico de la zona ya que se desarrollan diferentes dinámicas a lo largo del día, es importante resaltar que según un estudio de la INEI la población del distrito de Cerro Colorado (0-5 años y 65 años a más) representa el 17.03% del total de la población teniendo un total de población vulnerable de 25 506 personas. La mayoría de esta población se dedica al comercio propio de la zona, a partir de este dato se tiene una mejor percepción sobre la zona de estudio, además de tener en cuenta a la población vulnerable que requiere y necesita una mejor planificación y ordenamiento que impulse el adecuado desarrollo de las actividades económicas para mejorar su calidad de vida y fomentar su identidad cultural. (Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI, 2017)

## **2.5. Técnicas e instrumentos para la recopilación de datos**

### **2.5.1. La observación**

Esta técnica consiste en observar un hecho o caso, se recolecta información para registrarla y posteriormente realizar un análisis a través de guías de observación.

### **2.5.2. La entrevista**

Esta técnica consiste en realizar preguntas estudiadas y bien definidas para recabar información, a través del uso de guías de entrevista.

### **2.5.3. Análisis documental**

Esta técnica consiste en la identificación, recogida y análisis de documentos relacionados con el contexto estudiado a través de las guías de análisis documental.

### **2.5.4. Mapeo**

Esta técnica consiste en recolectar aspectos físicos del sitio, pero también aspectos cualitativos e interpretaciones personales a través de cartogramas.



### 3. FUNDAMENTO TEÓRICO

#### 3.1. Antecedentes

Narváez, Centro comercial como regenerador de la imagen urbana en el distrito de Ventanilla, provincia constitucional del Callao - Lima 2018, Universidad César Vallejo. Dicha investigación tiene como objetivo principal aportar con la propuesta de un Centro Comercial para el mejoramiento de la calidad de Imagen Urbana, mediante la indagación y análisis de la realidad problemática en la cual se identificó los factores que afectan la imagen urbana, este instrumento fue aplicado en el distrito de Ventanilla y a su vez a una población de 128 integrantes y una muestra en su totalidad y se llegó a la conclusión que los ciudadanos del distrito de Ventanilla necesitan de dicho equipamiento urbano para mejorar la calidad de la imagen urbana del lugar. Esta investigación resulta ser importante porque evalúa variables que se pretende tomar en cuenta como elemento primordial en ese estudio y también la unidad de estudio es un equipamiento comercial que permita ordenar y mejorar la calidad de vida de los habitantes. (Narváez, 2019)

Maldonado & Orozco. Mejoramiento del espacio público mediante la integración de parque y equipamiento comercial en el distrito de Mollendo – Islay, Universidad Nacional De San Agustín De Arequipa. Esta investigación tiene como objetivo principal proponer un modelo de borde comercial urbano sostenible ante la presencia del comercio ambulatorio informal, se utilizaron instrumentos tales como la recolección de datos el cuestionario y fichas de observación, dichos instrumentos fueron aplicados un muestreo conformado por 48 ambulantes de los alrededores de los equipamientos comerciales llegando a la conclusión que los comerciantes informales generan dicha invasión por falta de oportunidades laborales. Esta investigación es importante ya que toma puntos sobre el comercio informal, desorden, tugurización, congestionamiento entre otros elementos claves que nos ayudará para la elaboración de esta investigación. (Maldonado & Orozco, 2018)

Chumioque, Naomi. Impacto de la arquitectura comercial en el desarrollo socioeconómico de Chimbote a partir del estudio de las galerías comerciales “Espinar” y “Bahía Plaza Center”. Esta tesis tiene la finalidad de identificar el impacto socioeconómico de la zona de Chimbote a través de una arquitectura comercial, donde toma como objetivo el estudio de los edificios comerciales

“Espinar” y “Bahía Plaza Center”. El problema de investigación se refleja en el desaprovechamiento de las potencialidades que tiene la zona de comercio central, debido a la carencia de diversidad de usos. Como objetivo principal plantea “Determinar el impacto de la arquitectura comercial en el desarrollo socioeconómico de Chimbote a partir del estudio de las galerías comerciales “Espinar” y “Bahía Plaza Center”. Para el proceso se analizó las diferentes investigaciones sobre la tipología de estudio realizadas a nivel internacional, nacional y local también tomadas en cuenta como referencia para poder rescatar diferentes criterios de diseño que serán aplicados al proyecto de investigación. Como parte de la metodología se identificó el tipo de investigación a la que pertenece, siendo esta la descriptiva, explicativa y correlacional, con un enfoque cuantitativo y cualitativo, aplicando mediante entrevistas, encuestas con muestras de 131 usuarios de las galerías del estudio del casco urbano de Chimbote y 76- 71 trabajadores y fichas de observación. Para todo este análisis finalmente se describen los criterios de diseño a partir de las dimensiones analizadas (dimensión contextual, funcional, formal, espacial, constructiva, tecnológica, ambiental y simbólica). Finalmente, después de todo el proceso de investigación se concluye con una intervención de arquitectura comercial que repotencie el comercio especializado existente complementando con otros usos y actividades comerciales que integre el espacio público mejorando el desarrollo socioeconómico de Chimbote. (Chumioque, 2018)

Barreto. Arquitectura comercial para la mejora de la imagen urbana en la zona comercial del Malecón Norte, Huaraz 2019, Dicha tesis tiene como principal objetivo analizar las diferentes tipologías comerciales, para potenciar un mejor desarrollo de la calidad de la imagen urbana en la Zona Comercial del Malecón Norte, Huaraz y como problemática principal el comercio informal en el sector de estudio que afecta a nivel urbano, económico y social. Esta investigación nos brindará la información necesaria para futuros proyectos comerciales que puedan resolver diferentes problemas urbanos. Para el proceso de investigación se hace un análisis de diversos autores los cuales sirvieron como antecedentes y bases teóricas se aplicó una metodología de investigación con enfoque mixto ya que reúne en ella las ventajas de los datos tanto cualitativos como cuantitativos, los cuales serán aplicados a un total de 70 usuarios, los cuales fueron obtenidos una población de 1273, obtenidos de las manzanas del sector de estudio. Para esta metodología se utilizaron: encuestas de

satisfacción, entrevistas tanto a usuarios como a expertos, cuadernos de observación, fichas fotográficas y diversos instrumentos. Para los datos cuantitativos se utilizó el programa estadístico SPSS v 25, de los cuales para las encuestas de satisfacción se obtuvo un resultado de 0,831 en el alfa de Cronbach. Entre los resultados se determinaron conclusiones sobre la mala percepción de la imagen urbana, la contaminación del entorno y cómo esta arquitectura comercial puede resolver problemáticas en ámbitos urbanos, sociales y económicos. (Barreto, 2020)

Ortíz, Milagros; Pinto, Lucía, “Malecón alto”, nodo de equipamiento turístico/comercial, desarrollado como espacio colectivo integrador para la re conceptualización del actual estereotipo de “centro comercial” en el Perú /Pampa Inalámbrica – Ilo. Esta tesis tiene como principal objetivo lograr la potencialización estratégica económica y social de la tercera terraza formulada dentro del plan urbano de Ilo que logra mediante la propuesta de un espacio comercial colectivo y espacio público que contenga actividades de intercambio, recreativas para la configuración arquitectónica y urbana. Para el desarrollo de esta investigación se aplicaron dos métodos, primero un análisis del lugar para los alcances y limitaciones luego en el análisis y evaluación del partido arquitectónico enfocando a tres tipos de usuarios: usuario, comprador y servidor. El sector de estudio se ubica en el Centro Urbano Pampa Inalámbrica, perteneciente al distrito de Ilo. Se llega a la conclusión que con esta investigación se propone un nuevo modelo de centro comercial pensado en una integridad tanto formal, social y económica, considerando las propias características del entorno y de los mismos habitantes. La configuración arquitectónica de sus espacios son el elemento integrador para la inclusión social, la conexión con el paisaje, el intercambio y la recreación con el espacio público. Esta investigación es interesante ya que nos demuestra un análisis importante que hace en aspectos urbanos y sociales que va a formar finalmente un partido arquitectónico como una propuesta urbana colectiva que pueda integrar un equipamiento comercial como espacio colectivo público integrador mejorando así la calidad de vida a nivel Urbano. (Ortíz & Pinto, 2019)

Vega. “Espacios de integración social para comunidades vulnerables” Mediateca Infantil Manitas - Ciudad Bolívar. Universidad La Gran Colombia Facultad de Arquitectura Bogotá, Colombia. Esta investigación tiene como objetivo general diseñar un equipamiento de bienestar social que se pueda articular con la estación

Manitas del sistema de cable aéreo que permita consolidar y solucionar los diferentes problemas que se presentan en la zona de estudio. El desarrollo metodológico de esta propuesta de investigación y desarrollo del proyecto se dividirá en cuatro etapas, que son: identificación, análisis, caracterización y diseño arquitectónico mediante visitas a campo, diagnóstico actual y entrevistas a diferentes usuarios del propio entorno. Como conclusión del proceso de investigación y problemáticas de la localidad se propuso la inclusión de un equipamiento de índole bienestar social, una mediateca direccionada a la población vulnerable. Con esta investigación nos ayuda a identificar las problemáticas para poder definir los tipos de elementos arquitectónicos para el proyecto, también tomando en cuenta los aspectos más importantes dentro del desarrollo de la investigación fue integrar el aspecto social a la arquitectura con la finalidad de mejorar la calidad de vida. (Vega, 2018)

Villamil y Osuna, este artículo titulado "Modelo replicable de renovación urbana sostenible, caso Buenaventura" tiene como objetivo demostrar que tal viable es el proyecto de planificación urbana diseñado para climas tropicales en Colombia. Por ellos utiliza la metodología de enseñanza a través de un plan de estudios. El resultado demostró que si es posible crear un urbanismo resiliente al clima que logre garantizar la persistencia de los pobladores nativos de la costa, reduciendo así el riesgo de inundaciones. Por ello este caso genera un modelo de renovación urbana aplicable en ciudades con condiciones climatológicas similares. (Villamíl & Osuna, 2021)

Apolinario, Elthon, en su artículo titulado Análisis de la imagen urbana como medio de regeneración en el tramo Ate y La Molina, tiene como objetivo principal facilitar las ideas abstractas y proyectales, para así poder recuperar este espacio público, utiliza el tipo de investigación cualitativa de tipo fenomenológico en cuanto a las técnicas aplicadas fueron fichas bibliográficas y entrevistas las cuales ayudaron a tener resultados de esta investigación. Se llegó a la conclusión que este espacio público es positivo, sin embargo, al no tener un adecuado mantenimiento, puede llegar a ser un espacio de encuentros negativos como criminalidad, ocupación ilegal del espacio público entre otros. (Apolinario, 2021)

Morgado, et al. Análisis urbano del espacio verde público, en la ciudad de Córdoba, Veracruz, México. En este artículo tiene como objetivo identificar, estudiar, analizar y cuantificar los indicadores más importantes presentes en un espacio público saludable, para determinar el estado de conservación de cada espacio, usaron el

método cualitativo a través de un análisis de parques, áreas verdes, campos entre otros y como estos espacios se relacionaban con el número de sus habitantes y el entorno en donde se encontraban. Como resultado se obtuvo una planimetría donde se puede identificar y clasificar el estado actual de los espacios analizados, y así poder identificar aquellos que se encuentren en falta de mantenimiento y plantear posibles intervenciones de rehabilitación a corto plazo. Es importante esta investigación para nuestra tesis, ya que enfatiza los espacios verdes públicos con el desarrollo de las actividades sociales en un determinado territorio y la proyección del crecimiento de la ciudad, para lo cual se deben tomar en cuenta los espacios verdes públicos como diferentes factores estratégicos para así mejorar la calidad de vida de la población. (Morgado, et al, 2022)

Cajigas, et al. El siguiente artículo titulado La adecuación de la imagen urbana como propuesta para el desarrollo turístico de la Región del Río Sonora, México. El caso de Ures, tiene como objetivo analizar el desarrollo turístico de Ures y su relación con los elementos arquitectónicos de su imagen urbana y la percepción en el sector turístico, para dicha investigación se optó por la metodológica exploratorio-descriptivo, en el cual se combinan métodos y técnicas como las entrevistas semiestructuras, fichas de observación, talleres comunitarios y encuestas. Gracias a esto se pudo obtener resultados como la valorización que dan los visitantes a la imagen urbana de Ures, la cual es diferente a las que fue emitida por los habitantes, ya que para ellos tiene un significado más profundo debido a las edificaciones de antigüedad que contiene elementos de su identidad y cultura. Como conclusión Ures tiene un gran potencial en la actividad turística, pudiendo aprovechar el valor de los recursos tangibles de su legado histórico-cultural. Este artículo es de gran importancia ya que desarrolla el estudio de la imagen urbana como una propuesta de revitalización del espacio público para potenciar el turismo en la región de Sonora, para así plantear una propuesta estratégica ligada con el Patrimonio cultural de la zona como un proceso de revalorización Patrimonial. (Cajigas, et al, 2019)

Bueno, Juan. Espacio público e identidad. Tres escenarios de interpretación en la ciudad contemporánea. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca. Este artículo tiene como objetivo general centrarse en comprender y definir los conflictos de la identidad urbana lo cuales se ven reflejados en el espacio público es por ello que la metodología empleada consistió en la

exploración de distintas fuentes sobre nociones de identidad y espacio público, se pudo obtener como resultado un ejercicio comparativo entre 3 escenarios para consolidar elementos claves sobre las problemáticas de cada escenario. El valor que se le otorga a la investigación es la revisión teórica. Este artículo toma en cuenta para su investigación las características y dinámicas sociales a lo largo del día en el espacio público para generar una construcción colectiva que regenere la identidad urbana. (Bueno, 2021)



## 3.2. Marco teórico – conceptual

### 3.2.1. Imagen Urbana

Según Valdivia (2014), se reconoce a la Imagen Urbana, como un objeto material que se ha construido a través del tiempo por múltiples fenómenos urbanos quienes poseen propiedades primarias y secundarias. Es así que, se usa el concepto de estado estético como una expresión que brinda determinadas sensaciones y que son el punto de partida para la investigación y la observación de la estética, diferenciándose de los elementos que la producen considerando que la Imagen Urbana según su naturaleza se encuentra en constante cambio, mientras que según Benítez (2015), señala a la imagen urbana como la cara o la imagen que nos da una ciudad o entidad. Incluye elementos arquitectónicos, urbanos, sociales y naturales. Estos son algunos de los elementos que contribuyen a crear la imagen urbana y nos crean la imagen de la ciudad. Elementos menos tangibles tales como las costumbres y tradiciones de la sociedad también marcan esa imagen.

Por su parte, Rossi (1966), enfatiza en la idea de la ciudad como objeto material al comprenderla como arquitectura, no refiriéndose a la percepción de la ciudad sino a su construcción en el tiempo, adquiriendo propiamente una arquitectura de la ciudad. Es por ello que la importancia de la imagen urbana es indispensable tomando en cuenta los elementos arquitectónicos y sociales del lugar ya que aportan un gran valor a la pertenencia con el espacio urbano.

Según la interpretación de Valdivia (2014), La ciudad es una realidad o dicho en otros aspectos, es el conjunto de experiencias urbanas” donde percibe el espacio urbano como diferentes realidades que nacen actividades urbanas a lo largo del día.

Tomando en cuenta lo dicho Lynch K (2008), menciona el modo de percepción del espacio urbano de la población en el cual influye una buena calidad visual de la ciudad ya que los usuarios en base a la imagen urbana son capaces de desarrollar conductas y/o comportamientos dignos y creativos. Todo ello con base en la psicología ambiental, que viene a ser la interacción entre los ciudadanos y el entorno en el que se encuentran. Considerando el significado que transmiten los autores consideran que la importancia de la imagen urbana

nace en la forma en la que se percibe la ciudad, siendo el sentido visual el que más impacta e identifica emocionalmente a cada ciudadano.

Por otro lado, a partir de esta premisa, la apropiación informal del espacio y el proceso de crecimiento urbano influyen en la modificación de la imagen urbana al incorporar nuevos patrones al planteamiento inicial de la estructura urbana de la ciudad como objetos dispersos dentro del espacio público. Por lo tanto, las decisiones se toman teniendo en cuenta nuevos 15 patrones enmarcados en la informalidad que brindan los elementos que determinan la forma del espacio urbano a construir, dando como resultado otros escenarios espaciales.

Borja & Castells (2003), explican que la imagen urbana se refiere a la combinación de elementos naturales y construidos que componen el entorno visual de los habitantes. Esta imagen está influenciada por varios factores como la presencia y la importancia de materiales específicos, métodos de construcción, la forma de la ciudad, la densidad de población y la disponibilidad de servicios básicos como agua, electricidad y saneamiento. Además, tanto el estado general de la ciudad como el de cada una de sus viviendas son determinantes. También influyen las interacciones entre los diversos actores urbanos y las costumbres de los habitantes, incluyendo la densidad poblacional, el patrimonio cultural, las festividades, las tradiciones, así como la estructura familiar y social, junto con las actividades económicas desarrolladas en la ciudad.

Desde una perspectiva teórica, Lynch K. (2008), menciona los elementos clave que configuran la imagen urbana, tales como las sendas (caminos, calles, líneas de tránsito, canales), los bordes (ríos, carreteras principales), los barrios (áreas accesibles para los residentes), los nodos (puntos críticos de intersección y actividad intensa), y los hitos (referencias visuales importantes, pero no accesibles para los ciudadanos). El autor explora el concepto de Imagen Urbana como la disposición de elementos en un paisaje visual, ya sean construidos o naturales. Esta relación es crucial para evaluar la sostenibilidad visual del territorio y proporcionar una comprensión integral del mismo.

Ávila (2005) sostiene que la forma de la ciudad es el resultado de cambios y transformaciones constantes, impulsados por necesidades sociales y complejas

organizaciones que la componen. Por esta razón, Ávila indica que la imagen urbana es un ente dinámico que varía según el desarrollo, necesidades y características específicas de la ciudad y su población.

Otro aspecto crucial en la conceptualización de la imagen urbana es la dirección y la definición del tipo de representación que se desea para una ciudad. Según Roggema (2017), se enfatiza la utilización del paisaje como fundamento del urbanismo, donde los sistemas naturales como el agua, la ecología y el suelo establecen las condiciones para la ocupación urbana. Los valores inherentes al paisaje influirán en el tipo de desarrollo urbano que se pueda alcanzar. Por lo tanto, es esencial que el desarrollo urbano sea cuidadosamente planificado y dirigido para mejorar la imagen del territorio, utilizando diversas técnicas con este propósito.

Según Zheng, et al (2014), para evaluar adecuadamente la calidad y la organización de una ciudad, es esencial estudiar la imagen urbana, la cultura, los equipamientos públicos y otros elementos en términos de sus funciones y relaciones entre sí, además de considerar la renovación urbana sostenible. Estos elementos se complementan entre sí, lo que requiere intervenciones que permitan una comprensión integral del entorno urbano.

Por otro lado, Rehan (2013), sostiene que la imagen urbana consiste en atributos específicos o conjuntos de atributos que caracterizan un entorno urbano particular, como formas distintivas, colores, horizonte y contenido cultural. Por lo tanto, la imagen urbana es crucial ya que estos componentes, dependiendo de cómo se empleen o intervengan, configuran y definen un territorio urbano específico (ciudad).

### 3.2.2. La Importancia de la Imagen urbana.

Según Cullen (1974), la Imagen Urbana es crucial porque determina cómo percibimos emocionalmente una ciudad a través de nuestra visión. Por lo tanto, en la planificación urbana es fundamental considerar este aspecto, creando espacios contrastantes que permitan a las personas recordar los lugares. Gordon enfatiza el impacto visual que la ciudad tiene en sus residentes y visitantes, señalando que la agrupación de edificios genera un mayor placer visual que la contemplación individual de cada uno. Por lo tanto, la ciudad debe ser planificada y vista como un conjunto integrado, ya que esto es lo que le confiere valor.

Por otra parte, la teoría de Lynch (2008), explora cómo las personas perciben el espacio urbano y sugiere que proporcionar una buena calidad visual a la ciudad puede fomentar comportamientos razonables, dignos y creativos entre los usuarios. Este enfoque se basa en la psicología ambiental, que estudia la interacción entre los seres humanos y su entorno.

### 3.2.3. Teorías de estudio Imagen urbana

“Es importante fundamentar el estudio de la imagen urbana mediante el conocimiento de investigadores que definieron el tema en distintos escenarios y épocas” (Apolinario, 2021).

Es fundamental basar el estudio de la imagen urbana en el conocimiento aportado por investigadores que han definido este tema en diversos contextos y períodos. La imagen se entiende como una representación de lo que se observa, permitiendo visualizar los distintos fenómenos que ocurren en nuestro entorno; la observación no solo implica la proyección visual sino también una transmisión mental, ya que no existe imagen sin percepción.

Según Aumont (1992), la percepción visual revela que las personas tienden a interpretar objetos figurados de una imagen y su contexto cuando carecen de esta capacidad.

Por su parte, Córdova (2006), describe la imagen urbana como una representación mental de la dimensión socio-espacial de un área específica dentro de una ciudad, siendo una visión imaginaria desarrollada por sus habitantes a través de la espacialidad y dinámica socio-cultural del lugar. Esta

imagen urbana se forma a partir de la acumulación de imágenes individuales, configurando una identidad que evoluciona con el desarrollo de la población, convirtiéndose así en una representación colectiva de la sociedad basada en su identidad. Desde la perspectiva de Córdova, la imagen urbana busca identificar un conjunto de imágenes que describan mentalmente la relación entre los espacios de un lugar específico, relacionando esta identidad con su aspecto exterior. La noción de imagen urbana abarca el entorno público, que incluye calles, carreteras, parques y plazas, lugares propicios para la interacción social.

Lynch (2008), por su parte, define la imagen pública como representaciones mentales compartidas por los habitantes de las ciudades, donde la realidad física interactúa con la cultura y la naturaleza humana. Tanto Lynch como Córdova coinciden en que la imagen urbana o pública es el medio visual compartido por un colectivo, siendo una perspectiva del entorno físico que define características donde se manifiestan diversas realidades subjetivas.

Así mismo Schjetnam (2004), afirma que la imagen de la ciudad no solo se da a través de la interrelación del individuo con su medio ambiente, sino también a través de impresiones como olores, memoria, símbolos, experiencias, costumbres, entre otros, lo cual afecta a los individuos según sus condiciones perceptivas. En su libro "La imagen de la Ciudad", Lynch proporciona una estrategia de abordaje adecuada para la comprensión de los hechos urbanos y nos provee de elementos operativos para generar las acciones requeridas para alcanzar los objetivos de ordenamiento y funcionalidad urbana definidos

Basado en la relación directa y continua entre los habitantes y su ciudad, Lynch (2008), elabora un argumento basado en la memoria visual y el significado simbólico de los elementos físicos urbanos, identificando los momentos, componentes y factores que otros autores han descrito como el "mapa mental". Este mapa mental permite a las personas navegar y situarse en el espacio urbano.

Las diversas definiciones de la imagen urbana propuestas por los autores anteriores se relacionan con el espacio tanto imaginario como físico, ya sea natural o artificial. Además, describen la imagen urbana como una interpretación de la sociedad a lo largo de la historia. La cultura se percibe como un imaginario urbano, identificando las características de una población. La construcción de

esta imagen permite establecer un proceso estético y simbólico, que se manifiesta a través de elementos que conforman la memoria colectiva.

### 3.2.4. Elementos de la Imagen Urbana

“Es importante que para el análisis de una ciudad se superponga el conjunto de imágenes individuales, para poder configurar una imagen pública o colectiva” (Apolinario, 2021).

Según Lynch (2008), plantea una categorización de cinco elementos físicos que estructuran la imagen de la ciudad, a través de estos elementos se va establecer las características formales, los niveles de interrelación y el impacto sobre los procesos perceptivos de sus habitantes, según Kevin Lynch se clasifica:

- Sendas
- Bordes
- Barrios
- Nodos
- Hitos

#### 3.2.4.1. Las "sendas"

Según Córdova (2006), los elementos de circulación, como avenidas, calles, senderos, ciclovías y vías férreas, son los medios a través de los cuales las personas se trasladan de un lugar a otro. El diseño de estas sendas forma la estructura básica de la ciudad, sobre la cual se organizan los demás elementos urbanos. En este sentido, actúan como directrices para el desarrollo de los esquemas de orientación. El carácter espacial de las sendas, de acuerdo con Córdova, está determinado por sus características físicas y el tipo de actividades que se desarrollan en ellas. Así, las sendas adquieren una identidad específica basada en sus dimensiones, proporciones, texturas de los planos verticales (fachadas) y horizontales (piso), y el tipo de mobiliario urbano, entre otros factores. Estas cualidades establecen una secuencia a lo largo del recorrido, resaltando el concepto de continuidad de las sendas. Es fundamental para la orientación que una senda tenga claramente definidos su origen y destino.

#### 3.2.4.2. Los "bordes"

Según el autor, los elementos lineales que delimitan o separan una región de otra, como muros, vallas, ríos, cadenas montañosas y playas, generan un efecto de ruptura y actúan como referencias laterales. Las características principales de los bordes son la continuidad y la visibilidad, así como la impenetrabilidad transversal, aunque esta última no siempre se cumple estrictamente. Por ejemplo, cuando una senda tiene características de límite, puede considerarse un borde sin dejar de ser un elemento de circulación. (Cordova, 2006)

#### 3.2.4.3. Los "barrios"

Según el autor, las zonas o sectores de la ciudad poseen características específicas que los identifican, como las áreas residenciales, industriales o administrativas. Las características físicas que definen los barrios incluyen continuidades temáticas que pueden abarcar una amplia variedad de elementos, como la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía. Asimismo, las connotaciones sociales, económicas y culturales también pueden dar carácter a un barrio. Estas características hacen que los barrios sean reconocibles tanto desde su interior como desde el exterior cuando son visibles. Físicamente, la delimitación de un barrio puede estar claramente definida mediante un sistema de bordes, o puede haber una transición gradual entre dos zonas o barrios. Sin embargo, un barrio se considera una zona introvertida cuando no tiene referencias bien definidas respecto a otras zonas de la ciudad. Por el contrario, cuando sus referencias están conectadas con los elementos circundantes, se llama una zona extrovertida. Junto con las sendas, los barrios son elementos clave para la organización de los esquemas urbanos, ya que permiten dividir la ciudad en partes, facilitando una abstracción de cada zona. (Cordova, 2006)

#### 3.2.4.4. Los "nodos"

Siguiendo la idea del autor son elementos estratégicos y abiertos a los que el observador puede acceder. Además de su importancia visual, se caracterizan por el tipo de actividades que se realizan en ellos. Por ejemplo, pueden ser sitios de concentración como plazas o parques, zonas de contingencias como cruces de vías, o áreas de transición entre barrios. Al igual que los barrios, los nodos pueden ser introvertidos o extrovertidos, dependiendo de su relación con el entorno y del tipo de orientación que ofrezcan al observador. Si un nodo proporciona un alto nivel de información sobre la relación espacio-actividad, puede convertirse en el elemento icónico de un barrio o de una ciudad. La ciudad misma puede ser vista como un gran nodo cuando se considera a una escala mayor. En resumen, los nodos son puntos clave de articulación en la ciudad, que estructuran los elementos de la Imagen Urbana. (Cordova, 2006)

#### 3.2.4.5. Los "Mojones"

Según Córdoba (2006), son elementos visuales con características singulares que, actuando como puntos de referencia, permiten al observador establecer esquemas específicos de orientación e identificación en relación con el resto de la ciudad. Generalmente, estos elementos tienen formas simples y gran escala, lo que les permite destacarse y diferenciarse del entorno urbano. Así, dependiendo de la prominencia de ciertos edificios, monumentos, elementos naturales como montañas o árboles, y mobiliario urbano, estos elementos pueden ser considerados como mojones referenciales de la imagen de la ciudad o de un sector específico. Además, los mojones tienen un carácter cerrado, ya que el observador no puede ingresar a ellos. Actúan como referentes exteriores con connotaciones simbólicas, proporcionando identidad a una secuencia de desplazamiento cuando se relacionan con un trayecto dentro de la ciudad.

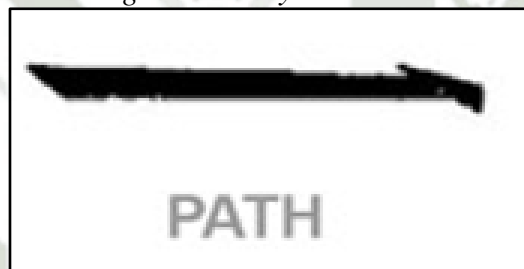
Lynch (2008), explica que los elementos móviles de una ciudad, especialmente las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. Las personas no solo son observadoras del entorno urbano, sino que también forman parte de él y comparten el escenario con otros

participantes. A menudo, la percepción de la ciudad es fragmentaria y parcial, entremezclada con otras preocupaciones. Además, casi todos los sentidos están involucrados y la imagen urbana resulta de la combinación de todas estas percepciones.

#### 3.2.4.5.1. Sendas.

Según Lynch (2008), las sendas son los caminos que el observador sigue habitualmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden ser calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas, estos elementos son los más prominentes en su percepción de la ciudad. La gente observa la ciudad mientras se desplaza por estas sendas, y a partir de ellas se organizan y conectan los demás elementos del entorno urbano.

**Figura 4**  
*Senda según Kevin Lynch*

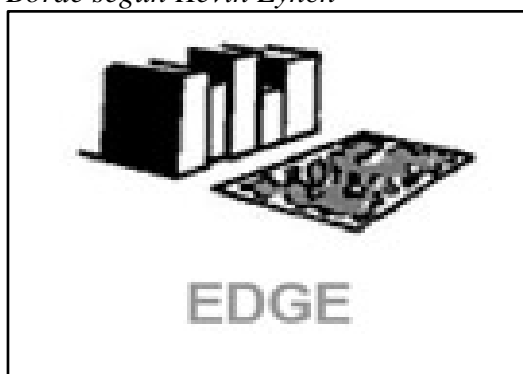


*Nota.* Lynch, (2008)

#### 3.2.4.5.2. Bordes.

Siguiendo la idea del autor los bordes son elementos lineales que el observador no percibe como sendas. Actúan como límites entre dos áreas, creando rupturas en la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo y muros. Funcionan como referencias laterales en lugar de ejes coordinados. Estos bordes pueden ser barreras, más o menos penetrables, que separan una región de otra, o suturas, líneas que conectan y unen dos regiones. Aunque quizás no sean tan dominantes como las sendas, para muchas personas, estos elementos fronterizos son importantes rasgos organizadores, especialmente al mantener unidas zonas amplias, como el contorno de una ciudad delimitado por el agua o una muralla. (Apolinario, 2021)

**Figura 5**  
*Borde según Kevin Lynch*

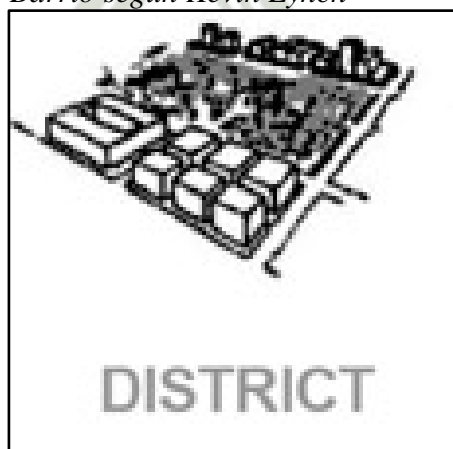


*Nota.* Lynch, (2008)

### 3.2.4.5.3. Barrios.

Como señala Lynch (2008), los barrios o distritos son secciones de la ciudad de dimensiones medianas a grandes, conceptualizadas como áreas bidimensionales en las cuales el observador se sumerge mentalmente. Estos barrios son reconocibles por tener un carácter distintivo que los identifica. Son fácilmente identificables desde el interior y también se utilizan como puntos de referencia desde el exterior si son visibles. La mayoría de las personas estructuran mentalmente su ciudad de esta manera, aunque hay espacio para diferencias individuales en cuanto a si las sendas o los barrios son los elementos más destacados. Esto parece depender tanto del individuo como de las características específicas de la ciudad en cuestión.

**Figura 6**  
*Barrio según Kevin Lynch*

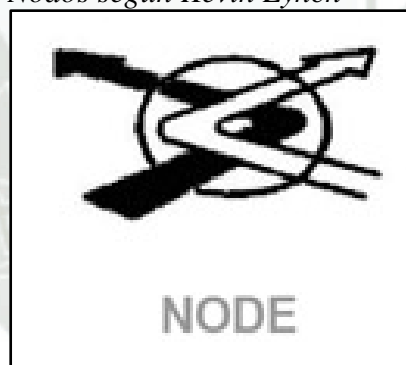


*Nota.* Lynch, (2008)

#### 3.2.4.5.4. Los nodos

Siguiendo la idea del autor los nodos son puntos estratégicos de una ciudad accesibles para los observadores, que funcionan como centros intensivos desde los cuales se originan o hacia los cuales se dirigen. Principalmente son puntos de confluencia, como cruces de caminos, intersecciones de sendas, o momentos de transición entre estructuras. También pueden ser simples concentraciones que destacan debido a un uso específico o características físicas particulares, como una esquina concurrida o una plaza delimitada. Algunos de estos nodos de concentración son el corazón y la síntesis de un barrio, irradiando su influencia sobre él y erigiéndose como símbolos destacados. A veces se les denomina núcleos. (Lynch, 2008)

**Figura 7**  
*Nodos según Kevin Lynch*



*Nota.* Lynch, (2008)

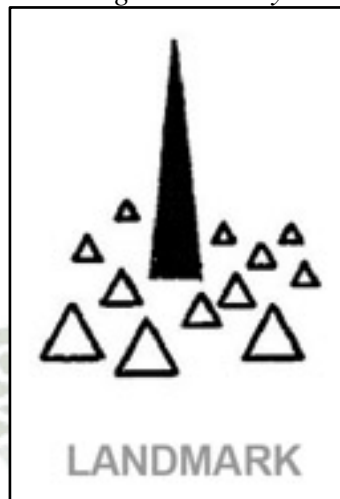
#### 3.2.4.5.5. Los Mojones

Como señala Lynch (2008), los mojones son puntos de referencia externos para el observador, que no se adentra en ellos, sino que los percibe desde fuera. Normalmente son objetos físicos que se destacan por su simplicidad, como un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Su uso implica elegir un elemento particular entre muchas opciones disponibles. Algunos mojones están ubicados a cierta distancia y son visibles desde diversos ángulos y distancias, sobresaliendo por encima de otros elementos más pequeños. Se utilizan como puntos de referencia que orientan radialmente.

Pueden estar dentro de la ciudad o estar lo suficientemente lejos como para simbolizar una dirección constante en términos prácticos.

### Figura 8

*Hitos según Kevin Lynch*

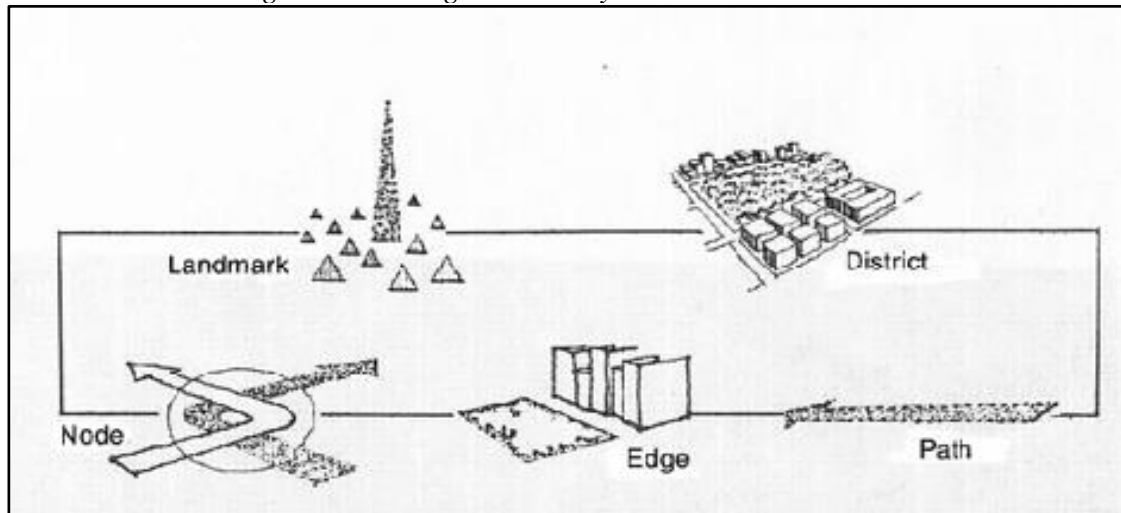


*Nota.* Lynch, (2008)

Según Lynch (2008), una ciudad no está diseñada para satisfacer las necesidades de una sola persona, sino para acomodar a una amplia variedad de individuos con diferentes orígenes, personalidades, ocupaciones y posiciones sociales. Por lo tanto, el urbanista debe crear una ciudad que incorpore tantas sendas, bordes, mojones, nodos y barrios como sea posible: una ciudad que no se base únicamente en una o dos características formales, sino en todas ellas. Mientras que una persona puede recordar una calle por su pavimento de ladrillo, otra puede recordar su curva expansiva, y otra más puede destacar los mojones más pequeños a lo largo de su longitud. El análisis de Lynch, crea una perspectiva nueva e interesante para el urbanismo donde se va a centrar en la identidad y la estructura, más que todo el concepto es variable y colectivo, pero también se puede formar individual, donde estos cinco elementos van a constituir la estructura de la imagen urbana de la ciudad.

**Figura 9**

*Elementos de la imagen urbana según Kevin Lynch*



Nota. Lynch, (2008)

### 3.2.5. Componentes que conforman la imagen urbana

Como refiere Linares (2010), los componentes de la imagen urbana son los siguientes:

- Especial: relación del individuo con el medio físico.
- Personal: individualidad con diferentes personas y organizaciones.
- Temporal: las imágenes son cambiantes a lo largo del tiempo.
- Relacional: el individuo se relaciona con un sistema de regularidades.
- Gnoseológico: la imagen opera de manera consciente, subconsciente e inconsciente.
- Certidumbre e incertidumbre: situaciones por las que se conoce el mundo.
- Realidad e irrealidad: la imagen puede contener partes imaginativas y experimentales.
- Público o privado: hasta qué punto se puede compartir la imagen urbana.
- Valorativo: se evalúa las partes buenas, malas o indiferentes de la imagen urbana.
- Afectivo: la imagen urbana se relaciona con los sentimientos.

Según el autor, estos elementos requieren un enfoque metodológico que él mismo detalla en su publicación. Este enfoque complementa la propuesta integral de Lynch, quien describe características y particularidades ajustadas a la ciudad bajo estudio. El análisis realizado por Linares aborda una dimensión filosófica, explorando la relación entre el ser humano y la ciudad con la premisa de que el hombre es un ser afectivo y sentimental. Los planteamientos son subjetivos debido a la falta de una metodología claramente definida que evalúe la imagen urbana de manera objetiva.

### **3.2.6. Cualidades de la Imagen Urbana**

Según Lynch (2008), plantea que para que una ciudad configure en nuestro cerebro una imagen coherente debe:

- Ser Legible, facilitando al habitante o al visitante la comprensión básica de su estructura. poseer una estructura, transmitir una identidad y un significado
- Ser Evocadora
- Transmitir una cierta sensación de imperfección, de no estar acabada, de manera que sintamos que podemos todavía tener un rol activo o constructivo en ella
- Resultar segura, algo que, evidentemente, nos lleva a considerar «La ciudad de los niños» de Tonucci: una ciudad segura es aquella en la que vemos niños jugando en la calle.

Analizando las cualidades que propone Lynch, primero se debe descomponer la ciudad en lo que considera «bloques o elementos fundamentales» para poder configurarla.

### **3.2.7. Los Nodos como Generadores de Arquitectura**

El potencial de los nodos en la arquitectura se puede plantear de diferentes maneras como “Espacios de los flujos” donde estos flujos generan actividad.

Según Batty (2020), desde su visión de la “sintaxis del espacio” argumenta que, si la ciudad es una superposición de redes (de transporte, de saneamiento, social, etc.), es en los puntos de intercambio (nodos) es donde se va a producir la

arquitectura. Así, la construcción de un mercado sería la consecuencia arquitectónica de la existencia de un lugar apto para el intercambio comercial.

Es por ello que podemos considerar la actividad comercial como “el flujo” como consecuencia de la construcción de un nodo.

Finalmente interpretamos los nodos como centros de confluencia jerárquicos que desarrolla actividades y dinámicas importantes en el espacio público, es por ello que debe estar ligado a la arquitectura con los elementos urbanos que estructuran el espacio público.

### **3.2.8. Reconocimiento del espacio urbano**

Según Certeau (1984), el lugar se define como un sitio específico con identidad propia, mientras que el espacio, en contraste con el lugar, se percibe estático y carente de movimiento. Kant (2008), concibe el espacio como una relación temporal que organiza la experiencia, mientras que Hegel (2006), sostiene que el lugar representa tiempo en el espacio. Para Luckas (1985), el espacio es funcional, perceptible y habitable.

Heidegger (1983), considera que el espacio son lugares que pueden contener sitios y al mismo tiempo generar espacios, entendiendo el espacio como un intervalo que abarca longitud, altura y profundidad. Según Campos y Yavar (2004), el espacio se caracteriza por dirección, área, forma, diseño, volumen y distancia, siendo un atributo visible y medible de los objetos. En contraste, el lugar no busca medir el espacio, sino comprenderlo como una obra cumplida, sin importar si el proceso de consolidación de la ciudad realmente se ha completado.

Los ciudadanos se consideran tanto consumidores primarios como fuentes de información esenciales para evaluar la calidad de la imagen de la ciudad. Cada consumidor tiene expectativas específicas respecto a un producto determinado y, después de experimentarlo, es decir, de percibir el objeto, surge un cierto nivel de satisfacción. Por lo tanto, la calidad de la imagen urbana se determina mediante la producción material de un lugar, evaluando en qué medida se satisfacen las expectativas de un grupo social específico. (Apolinario, 2021)

El análisis de la calidad urbana implica, según el autor, evaluar las características de la imagen material de la ciudad, considerando tanto sus características

intrínsecas como las percepciones subjetivas. Las características intrínsecas son aquellas que no dependen del sujeto y resultan de la interacción con los sentidos. Por otro lado, las características subjetivas dependen de la experiencia del ser humano al interactuar con el objeto. (Fiestas & Garagundo, 2021)

Según Leva (2005), el término "calidad de vida urbana" se utiliza ampliamente tanto en el lenguaje cotidiano como en diversas disciplinas que estudian los complejos problemas económicos, sociales, ambientales, territoriales y de relaciones que caracterizan a la sociedad moderna.

A pesar del avanzado desarrollo metodológico disponible, el autor señala que aún se investigan los elementos que conforman el entorno urbano para relacionarlos con la calidad de vida urbana. Desde una perspectiva predominantemente cuantitativa, se analizan las interacciones entre múltiples variables y se desarrollan modelos para determinar la intensidad de estas relaciones. Cuando estas relaciones son significativas, se pueden incorporar en futuras mediciones para ampliar el entendimiento de los factores que influyen en la calidad de vida urbana. (Fiestas & Garagundo, 2021)

Esta investigación sigue la tendencia de identificar nuevas relaciones, pero adopta una aproximación cualitativa para explorar estos aspectos más profundamente.

Se centra la atención en la propuesta de Venhoven, específicamente en dos calidades de vida de las cuatro que propone:

1. la habitabilidad del entorno. Esta calidad de vida da cabida a los elementos subjetivos como las percepciones sobre la seguridad, el espacio público y el medio ambiente, entre otros.
2. la apreciación de la vida. Abordar esta calidad de vida supone que las personas realicen una valoración sobre sus resultados al momento. (Veehoven, 2000)

En cuanto a las percepciones, Mehta, (2007), indica que hombres, mujeres, niños y ancianos perciben el espacio público de manera diferente, lo cual influye en cómo utilizan este espacio. La diversidad de actividades y la variabilidad en cuanto a la edad y el género de los usuarios subrayan la sensibilidad del espacio público hacia diferentes necesidades y objetivos.

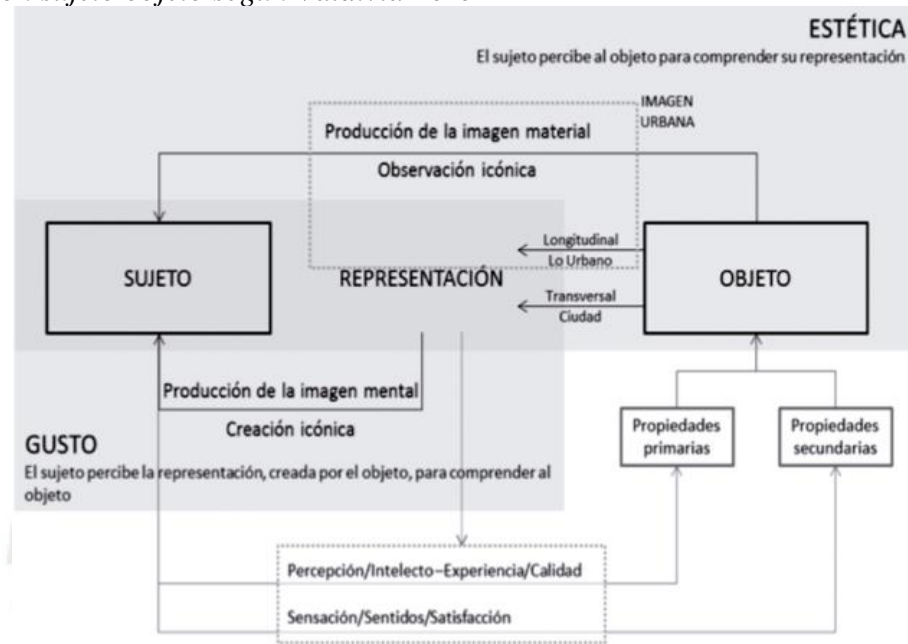
Según Romero C (2016), las percepciones sobre su habitabilidad del entorno están en estrecha relación con los usos y actividades que realizan en los espacios urbanos y el espacio público. El ciudadano es punto clave como principal consumidor para la determinación de la calidad de la imagen urbana. Es importante considerar que todo consumidor posee expectativas hacia un producto determinado y que después de su consumo, es decir, después de percibir al objeto, se produce un grado de satisfacción

Por lo tanto, Lefebvre (1976), indica que la calidad de la imagen urbana es la valoración de la producción material de un determinado lugar urbano usando un análisis del grado de satisfacción de las expectativas de un determinado grupo social. La imagen urbana como producto de la construcción histórica y social de la ciudad.

La calidad de la imagen urbana es evaluada por Colomer (1979), como un proceso crítico que compara los resultados obtenidos con las expectativas esperadas de la realidad. Esta evaluación está vinculada con la calidad a través de las expectativas de los consumidores y la percepción obtenida a partir de la experiencia. En otras palabras, todo esto se refiere a las diversas perspectivas del individuo que percibe la ciudad para comprender cómo se materializa su representación a través de su construcción urbana a lo largo del tiempo.

En este contexto, el análisis implica la evaluación de la estética que presenta la imagen material urbana, como un esfuerzo y una exploración hacia una construcción teórica que conecta la estética, la calidad y la percepción para comprender la imagen urbana. Esto propone el uso de un modelo analítico que facilite la comprensión de la calidad de la imagen urbana. De este modo, en el análisis va implicar la evaluación de la estética que va a poseer la imagen material urbana. Para representar un esfuerzo y una exploración hacia la construcción teórica que relaciona estética, calidad y percepción para comprender la imagen urbana y proponer el uso de un modelo que lo analice para poder comprender la calidad de la imagen urbana. (Apolinario, 2021)

**Figura 10**  
*Relación sujeto objeto según Valdivia Loro*



Nota. Valdivia, (2014).

### 3.2.9. La demarcación de la Imagen Urbana

Para analizar la calidad de la imagen urbana es importante considerar su identidad y la estructura que va permitir encontrar las diferentes relaciones con sus elementos para así establecer los núcleos de jerarquía en un cierto territorio urbano, es en esas donde se estudiará las cualidades perceptuales.

Por otro lado, Le Corbusier (1975), agrega una dimensión temporal a los fenómenos urbanos al argumentar que la historia de una ciudad está inscrita en su diseño y arquitectura permitiendo representar imágenes del pasado, reconociendo la ciudad como construida en el tiempo.

Mientras que Valdivia (2014), considera a la ciudad como una unidad funcional ya que el urbanismo es entendido como una ciencia en tres dimensiones en donde el ser humano lleva a cabo cuatro funciones: habitar, trabajar, circular y recrearse, donde se transmite según la época en que se encuentra estableciendo 4 categorías:

- Imagen material de la ciudad. Trata del análisis de la imagen material, es decir, de lo construido en la ciudad en un tiempo y en espacios determinados incluyendo sus propiedades primarias: bordes, sendas, hitos, nodos y barrios,

los cuales, existen realmente y no de manera idealista, y permiten evaluar la legibilidad, identidad, estructura y significado de sus ciudades. (Locke, 2005)

Esta categoría es estudiada por Lynch (2008), en su obra *La imagen de la ciudad* donde analiza la estructura de la ciudad y sus componentes.

- Imagen mental de la ciudad. Podría ser comprendida como la ciudad imaginada. Sin embargo, requeriría de otros estudios que analicen la representación mental que poseen los ciudadanos de sus ciudades sin necesidad de analizar la ciudad real. Tiene un enfoque idealista. (Traverso, 2008)
- Imagen mental de lo urbano. Ya lo analiza Silva, en su texto *Imaginarios urbanos: cultura y comunicación urbana*. Centra su estudio en la cultura e identidad urbana analizando la representación de una ciudad en particular.
- Imagen material de lo urbano. Trata del análisis de la imagen urbana construida históricamente. Su objetivo es estudiar la percepción que poseen los ciudadanos de sus respectivas ciudades y comprender cuál fue el proceso de construcción estética de la ciudad como obra de arte. (Silva, 1992)

El estudio de las diversas interpretaciones de la imagen urbana de un área específica puede ser abordado desde múltiples perspectivas y enfoques. Este enfoque relaciona el concepto de lugar como un espacio que se construye a lo largo del tiempo, adquiriendo una identidad propia y, consecuentemente, diferentes niveles de identificación y sentido de pertenencia. Así, el espacio se percibe como el recipiente físico, mientras que el lugar representa el contenido simbólico y cultural que trasciende para una sociedad particular.

Al estudiar la calidad de la imagen de una ciudad, se indica que ésta está limitada por la delimitación geográfica de una determinada zona de estudio, la cual debe contener una historia que pueda garantizar la existencia de la identidad del ciudadano con su ciudad. (Apolinario, 2021)

Según Campos & Yávar (2004), consideran las relaciones sujeto-espacio, comunidad-espacio y sujeto-comunidad posibilitando estudiar el lugar desde tres diferentes escalas:

- El sujeto en su espacio inmediato (Relacionando la arquitectura que habita)
- El sujeto en su barrio
- El sujeto en sitios superiores al barrio.

Finalmente podemos considerar que la percepción de la relación entre el ciudadano y su “lugar” es indispensable para construir la pertenencia e identidad de su territorio donde se ha recreado en un determinado tiempo.

### **3.2.10. Calidad Ambiental de la Imagen Urbana**

En la actualidad el deterioro de la imagen urbana ha desencadenado una serie de problemas ya que no se plantea normas específicas que regulen aspectos del diseño urbano en función a una imagen de la ciudad futura ,por ello trae consecuencias como por ejemplo, la pérdida de la memoria colectiva y desapego del ciudadano por el ambiente, el desplazamiento del espacio público peatonal por el vehicular, la desaparición de lugares de encuentro, la destrucción de valores históricos y patrimoniales, así como la aparición de usos que alteran la dinámica espacial y la sobresaturación de los servicios, equipamiento urbano e inseguridad ciudadana entre otros. Estos constituyen factores causantes de la disminución de la calidad ambiental como un aspecto particular de la calidad de vida y de la calidad de la propia imagen urbana. Es por ello, que es importante mantener un determinado equilibrio de los factores antes mencionados ya que es el punto de partida para la restauración y preservación de la calidad ambiental urbana. la calidad ambiental urbana a partir de los siguientes aspectos. (Traverso, 2008)

#### **3.2.10.1. Aspectos urbano-arquitectónicos**

“Relacionados con la configuración físico-espacial de la ciudad. Incluyen el equipamiento y la funcionalidad, servicios de infraestructura, aspectos estético-perceptuales y la imagen urbana” (Traverso, 2008).

### **3.2.10.2. Aspectos físicos-naturales:**

“Son variables de orden físico que ejercen efecto en el confort y seguridad de los habitantes relacionados con características climáticas, áreas de protección ambiental y factores de riesgo e impacto ambiental” (Traverso, 2008).

### **3.2.10.3. Aspectos socio-culturales**

“Referidos a la relación entre el hombre y sus distintas manifestaciones o acciones sobre el espacio urbano. Se consideran la seguridad y bienestar urbano, espacios para la cultura, y preservación de valores históricos” (Traverso, 2008).

### **3.2.11. La percepción visual del ambiente**

La percepción se considera un punto crucial para la formación de la imagen urbana, ya que establece la relación entre el individuo y su entorno. En términos visuales, implica la comprensión de formas construidas, ordenadas y con significado que componen el entorno urbano. Esta percepción se estructura como un sistema que relaciona las partes con el todo y entre sí.

Según Briceño & Gil (2003), cuando una persona observa las formas del entorno construido, las percibe en relación con otras formas similares en términos perceptivos. Estas formas se integran en la memoria individual y colectiva cuando contienen información relevante para la aprehensión y la construcción de imágenes mentales.

Este enfoque se basa en la ley de la Pragnanz y propone diversos esquemas para organizar la información proveniente del entorno, fundamentados en:

#### **3.2.11.1. Igualdad o similitud**

Los objetos que son iguales o similares tienden a agruparse y a distinguirse de aquellos que les son menos parecidos. Este principio se fundamenta en la identificación de elementos que comparten características como la forma, la luminosidad, la ubicación, el tamaño y la dirección predominante. Además, cuando existen elementos activos de diferentes categorías con igualdad, aquellos que pertenecen a la misma categoría tienden a reunirse. (Traverso, 2008)

### **3.2.11.2. Proximidad**

“Las distancias cortas o los objetos cercanos en el espacio urbano, contribuyen a la percepción de grupos unitarios” (Traverso, 2008).

### **3.2.11.3. Regularidad**

“Intervienen en este caso, la uniformidad y la homogeneidad, en cuanto a la repetición de rasgos formales tales como la altura, tamaño y el énfasis dado a un aspecto visual del entorno” (Traverso, 2008).

### **3.2.11.4. Simplicidad**

Es la manera en que se organiza la riqueza formal de los fenómenos en el espacio, con relación a su lugar y función. Tiene que ver con las características estructurales que conforman una figura, referidas no sólo a sus elementos sino a las propiedades estructurales de la forma. (Briceño, Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana, 2018)

### **3.2.11.5. Simetría**

“Consiste en el balance o equilibrio entre los elementos ubicados a ambos lados de un eje. Aparece en relaciones de semejanza y regularidad, por el volumen, distancia entre objetos, dirección que adoptan y tipologías entre otros” (Briceño, 2018).

### **3.2.11.6. Cierre**

Las áreas cerradas se generan más fácilmente y con mayor frecuencia que las irregulares o abiertas. Las líneas que delimitan superficies son percibidas como unidades cuando sus bordes formales están claramente definidos. Estas definiciones establecerán una base teórica crucial para el análisis de los elementos urbanos y arquitectónicos como componentes de la configuración de la ciudad. (Briceño, 2018)

## **3.2.12. La estructura de la forma Urbana**

La estructura de la imagen urbana. Señala Briceño & Gil (2003), es la base para la muestra del valor con respecto al establecimiento de zonas de jerarquía y sus relaciones; es así como se puede estructurar a partir de un núcleo urbano, en

función de las sendas, hitos o cualquiera otro de sus elementos; el siguiente cuadro resume lo expuesto anteriormente:

**Figura 11**

*Forma urbana según Valdivia Loro*

<b>Forma Urbana</b>			
<b>Estructura e Identidad de la Imagen Urbana</b>			
<b>Identidad Urbana (Elementos)</b>	<b>Identificación de Sendas, bordes, hitos, distritos o barrios</b>	<b>Estructura Urbana (Relaciones)</b>	<b>Secuencias Cualidad de imagen Cualidad estructural</b>

*Nota.* Valdivia, (2014)

Según Briceño & Gil (2003), la estructura de la imagen urbana se divide así:

- La identidad y la estructura: Son los componentes formales del sentido; pero existen otros elementos importantes como la congruencia, la transparencia, la legibilidad, el confort y la diversidad, consideradas como aquellas cualidades que vinculan el entorno con los demás aspectos de nuestras vidas.
- La congruencia: Es el ajuste formal de la estructura del entorno con la estructura no espacial, puede contrastarse abstrayendo o diagramando las partes y conexiones de un lugar y viendo cómo se ajustan con abstracciones semejantes de la función, la economía, la sociedad o los procesos naturales de ese lugar; es decir, pruebas que describan el ajuste formal entre el lugar y la función.
- La transparencia: Se refiere al grado con que pueden percibirse directamente varias funciones técnicas, varias actividades y procesos sociales que ocurren en el asentamiento.

- La legibilidad: Consiste en el grado en que los habitantes de un asentamiento pueden comunicarse entre sí con exactitud por medio de sus rasgos físicos-simbólicos, es decir, signos que informan sobre la propiedad, sobre las funciones, los bienes, los servicios y el status. Se dice que el espacio urbano es legible no sólo cuando se circula por la calle sino también cuando se le recuerda.
- El confort: Se refiere al agrado visual que la obra urbana debe ofrecer al usuario para que sea aceptada plenamente.
- El concepto de diversidad: Se define como el conjunto de sensaciones y ambientes que ofrezcan al habitante sensaciones de placer y una experiencia visual gratificante.

Finalmente, la interrelación de todos estos elementos, que podrían considerarse como criterios sensoriales para la construcción de la imagen urbana, resalta la importancia del significado del lugar, el cual varía según los habitantes y las culturas. El entorno incorpora valores de manera indirecta a través de espacios, viviendas, paisajes, símbolos, comportamientos, actividades y relaciones. Por lo tanto, la clave fundamental para estructurar una imagen urbana clara consiste en proponer conceptos que se basen en cualidades y que aporten y expresen valores formales, espaciales o visuales, con los cuales la comunidad pueda identificarse fácilmente.

Aunque la consideración de estos criterios sensoriales es crucial para la construcción de la imagen urbana, solo los dos primeros aspectos (identidad y estructura) mencionados en el análisis cuantitativo fueron evaluados en la metodología implementada en el lugar de estudio. (Valdivia, 2014)

Sin embargo, es importante tener en cuenta los demás aspectos al elaborar mapas mentales y realizar entrevistas en el lugar, donde se pueda contrastar la perspectiva técnica con la de los residentes.

### **3.2.13. Arquitectura comercial**

La arquitectura comercial desempeña un papel crucial al establecer una estrategia para rentabilizar y gestionar un punto de venta significativo, donde diversas actividades buscan generar beneficios económicos. Actuando como protagonista y administradora del espacio comercial, la arquitectura influye en

los ambientes internos, desempeñando roles fundamentales en su desarrollo al fomentar el interés y la accesibilidad, así como al establecer una relación efectiva con su entorno. El estudio se centra en explorar el concepto de arquitectura comercial como una herramienta esencial que promueve las ventas.

Según Hernández (2012), define la arquitectura comercial como aquella donde se exponen distintos puntos de vista arquitectónica y empresarialmente. Entre ellos: La arquitectura comercial es el diseño de edificios con carácter de negocios, en respuesta a las necesidades comerciales que se generan en la ciudad, para albergar el intercambio de productos y/o servicios para obtener algún beneficio. En una entrevista a García; gerente general de Llave en Mano Proyectos S.A.C, se refirió a la arquitectura comercial de la siguiente manera:

En un artículo publicado por Perú Retail expone que también es conocida como arquitectura corporativa, la cual abarca el diseño de diversos espacios como tiendas comerciales para el Retail, stands, oficinas, locales comerciales, centros comerciales, showrooms, almacenes e incluso plantas industriales. Su objetivo principal es crear y optimizar los espacios donde se produce la interacción entre la empresa y el cliente, por lo cual presta especial atención a la construcción de la imagen corporativa y a las estrategias que fomentan el consumo. (Evangelista, 2013)

Según Doménech (2015), se puede deducir que la arquitectura comercial desempeña un papel crucial en la dinámica urbana, proporcionando lugares de interés que potencian las relaciones sociales, el sentimiento de pertenencia y el crecimiento económico.

Los diferentes autores definen a la arquitectura comercial desde un punto de vista económico y arquitectónico ya que tienen mucho que relacionarse, donde resaltan la importancia de aprovechar estos espacios transmitidos con su propia forma y estética que así impulsan la propia actividad comercial con su entorno.

### 3.2.14. Tipos

Según la Norma A.070 (2011), clasifica a las edificaciones comerciales en:

#### 3.2.14.1. Locales comerciales individuales

- Tienda independiente
- Locales de expendio de comidas y bebidas
- Locales de expendio de combustibles
- Locales bancarios y de intermediación financiera
- Locales de recreación y entretenimiento
- Locales de servicios personales
- Tiendas por departamento
- Tiendas de autoservicio. (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2011)

#### 3.2.14.2. Locales comerciales agrupados

- Mercados:(mayorista-minorista)
- Galería comercial
- Centro comercial
- Galería Ferial. (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2011)

#### 3.2.15. Locales comerciales individuales

- Tienda independiente: Es la que se caracteriza por la atención y comercialización de forma personalizada, sea de un producto o servicio.
- Locales de expendio de comidas y bebidas
  - Restaurante. Local donde se prepara y comercializa la comida.
  - Cafetería. Además de ser un local destinado a la preparación de alimentos también se elaboran bebidas.
  - Local de comida rápida. Lugar donde se elaboran bebidas y alimentos pre- elaborados.

- Local de Venta de comida al paso. Establecimiento donde se comercializa alimentos de baja complejidad.
- Locales de expendio de combustibles
  - Establecimiento de venta de combustibles (grifo, gas centro). Establecimiento exclusivo para comercializar dichos elementos.
  - Estación de Servicio. Lugar destinado además de la venta de combustible, a la venta de servicios y/o productos a las personas.
- Locales bancarios y de intermediación financiera. - establecimiento exclusivo para ofrecer el servicio financiero a todo público.
- Locales de recreación y entretenimiento. - destinados al esparcimiento. Puede estar acompañado de prestación de servicios y productos alimenticios de baja complejidad de preparación. Entre ellos:
  - Locales para eventos
  - Bares, discotecas Casinos y salas de juego
  - Locales de espectáculos con asientos fijos (cines, teatros)
  - Locales de diversión o recreación (parques, juegos electrónicos, bowling, billar, fulbito).
- Locales de servicios personales
- Tiendas por departamento. Establecimiento con una amplia diversidad comercial y con cajas independientes para la transacción comercial.
- Tiendas de autoservicio. Como su nombre lo indica, el cliente puede realizar individualmente la actividad comercial a través de cajas ubicadas al ingreso o salida del local comercial. (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2011)

#### **3.2.15.1. Locales comerciales agrupados**

- Mercados. De organización centralizada, en donde se ofertan productos para el consumo humano y mantenimiento del hogar, los que pueden estar complementados con otros servicios como guarderías, servicios comunales, expendio de bebidas y comidas, etcétera.

- Mercado Mayorista. Lugar donde se negocia al por mayor y de manera directa o por agentes comerciales los recursos agropecuarios, hidrobiológicos, abarrotes, productos de limpieza, de mantenimiento, etcétera.
- Mercado Minorista. Se venden los mismos productos que en el mercado mayorista pero una menor escala y por medio de puestos comerciales.
- Galería comercial. Agrupación de establecimientos pequeños organizados en corredores interiores o exteriores, desarrollados en una sola edificación, para ofrecer bienes y servicios.
- Centro comercial. Edificio o complejo de edificios organizados en base a un plan unitario y empresarialmente independiente, donde se desarrollan diversas actividades de consumo de bienes y servicios.
- Galería Ferial. Establecimiento parecido a las galerías comerciales, pero estas se desarrollan por temporadas. (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2011)

### 3.2.15.2. Centralidades comerciales

Las "nuevas centralidades" periféricas, según son áreas donde se concentran actividades comerciales ampliadas, como grandes superficies, así como servicios personales y opciones de ocio y restauración. Estas áreas se convierten en un complemento indispensable para el mosaico de áreas residenciales o laborales especializadas. En contraste con los barrios tradicionales de muchas ciudades europeas, que ofrecen una amplia gama de servicios accesibles a pie, los centros urbanos clásicos y subcentros proporcionan servicios y actividades especializados en ubicaciones cercanas y de fácil acceso mediante transporte público.

Las "nuevas centralidades", que raramente coinciden con los centros de pueblos o ciudades pequeñas dentro de grandes áreas urbanas, están diseñadas para una alta accesibilidad mediante transporte privado y presentan dificultades significativas para acceder a ellas mediante transporte público. Además, estas áreas han experimentado restricciones considerables tanto

conceptuales como prácticas en el uso de espacios que ya no se consideran estrictamente "públicos". (de Lucio et al., 1996)

### **3.2.16. Impacto urbano de la arquitectura comercial**

La arquitectura abarca demasiados campos y a la vez significados como, por ejemplo: lo social, económico y cultural, entre otros. Todos estos elementos forman parte de la riqueza de la ciudad, pues se crean infraestructuras que satisfacen a la población y mejoran la calidad de vida de los habitantes, ya que la función principal de la arquitectura en sí, es beneficiar al individuo.

La arquitectura abarca diversos campos y significados, como lo social, económico y cultural, entre otros. Estos elementos contribuyen a la diversidad y riqueza de la ciudad al crear infraestructuras que satisfacen las necesidades de la población y mejoran la calidad de vida de los habitantes, siendo su función principal beneficiar al individuo. (Fiestas & Garagundo, 2021)

El arquitecto debe asegurarse de que el diseño responda adecuadamente a todos estos elementos para proporcionar una solución que satisfaga las demandas de la época y la sociedad. Según Montaner (2009), el centro comercial L'Illa Diagonal en Barcelona es un ejemplo claro de cómo el diseño puede abordar los diversos factores que influyen en la ciudad.

Mantener la identidad de una ciudad permite que los habitantes se sientan psicológicamente conectados con ella, lo que genera beneficios como la preservación del espacio público y la sensación de estar "en casa".

Según Olaya (2010), el comercio urbano representa el punto de encuentro entre la producción y el consumo, facilitando el flujo de productos desde su fabricación hasta el consumidor final. Desde los inicios de la arquitectura comercial, su objetivo ha sido crear condiciones confortables para el intercambio y proporcionar un entorno propicio para establecer la relación entre comprador y vendedor.

El autor señala que la arquitectura no solo sirve como escenario para el comercio urbano, sino que también se adapta y evoluciona, convirtiéndose en un espacio para actividades globales y siendo fundamental como contenedor de actividades económicas, recreativas y sociales.

### 3.2.17. Desarrollo socioeconómico y cultural

El enfoque del desarrollo en esta investigación implica aspectos socioeconómicos y culturales.

#### 3.2.17.1. Desarrollo económico

El desarrollo económico se refiere al aumento de los ingresos, ya sea a nivel familiar o de un país. Cuando se trata de un país, su objetivo es conservar sus recursos y promover el bienestar de sus ciudadanos. Por otro lado, en el ámbito familiar, el propósito es satisfacer las necesidades básicas como la educación, la salud, la alimentación, la vestimenta, entre otras. (Apolinario, 2021)

#### 3.2.17.2. Desarrollo social

Es el desarrollo del cual se compara años pasados con el presente, puede ser respecto a otras ciudades, otras sociedades, economía, etcétera. Abarca algunos como, por ejemplo:

- Satisfacer las necesidades básicas: (salud, alimentación, abrigo, vivienda, etcétera).
- Respetar los derechos humanos.
- Tener acceso al trabajo y a la educación.
- Desarrollar un proyecto de vida personal. (Apolinario, 2021)

Para López (2011), los principales indicadores del desarrollo socioeconómico son:

- a) Producto Bruto Interno (PBI)
- b) Ingreso per cápita
- c) Ingreso salarial
- d) Ingreso medio anual por familia
- e) Nivel de desempleo
- f) Tasa de crecimiento demográfico También pueden considerarse el nivel de educación, de cultura afirma López, la eficacia del transporte y comunicación, entre otros.

Afirma que el desarrollo socioeconómico es el resultado de una economía aplicada en un determinado territorio, para que cada uno de sus habitantes, familias y empresas que lo conforman puedan tener una mejor calidad de vida y desarrollar otros aspectos complementarios como el desarrollo cultural, la educación, el arte, entre otros.

Weber (2011), indica en su libro titulado: “Economía y sociedad” algunos términos importantes, los que aportan a un estudio global de la situación, entre ellos:

- a) Sociología
- b) Crecimiento social
- c) Acción social
- d) Relación de sociedad y economía
- e) Actividades sociales económicas

Estos términos van a permitir tener una relación entre la economía y la sociedad, se puede decir que la economía desarrollará un impacto que se refleja en la sociedad y todo quien lo habite a través de diferentes tipos de puntos señalados anteriormente.

Derbez (2011), rector de la UDLAP, afirmó durante el Congreso Internacional de Arquitectura en México que "La infraestructura es crucial para el desarrollo económico, social y humano de un país, dado que el crecimiento económico de las naciones está estrechamente relacionado con el nivel de desarrollo de su infraestructura".

Mosquera (2006) expone en su artículo titulado "Arquitectura y desarrollo" que el concepto de desarrollo abarca diversas dimensiones socioeconómicas y arquitectónicas, destacando tensiones entre equidad y calidad de vida, economía y ecología, así como entre la protección ambiental y el uso sostenible de los recursos naturales.

Según Salas (2016), en su entrevista a Peñaranda, director ejecutivo del Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial de la Cámara de Comercio de Lima, el sector del comercio moderno en Perú, especialmente los centros

comerciales, ha experimentado un notable desarrollo que refleja el dinamismo económico del país.

Estas perspectivas subrayan la influencia del desarrollo socioeconómico y cultural en el ámbito territorial, donde el aspecto económico juega un papel crucial en impulsar mejoras en los aspectos sociales y culturales que afectan positivamente la calidad de vida de la población.

### **3.2.18. La Calidad de Vida Urbana**

Según el artículo Hernández (2009), La necesidad de ampliar los criterios que determinaban la calidad de los espacios urbanos creados con el modelo industrial, la necesidad de extenderlos al resto de dimensiones demandadas por los ciudadanos.

Un aumento interminable del consumo no puede resolver la escasez ambiental (la destrucción del medio ambiente global) de nuestro entorno, ni la alienación de los ciudadanos que no participan en la configuración del medio ambiente.

La calidad de vida urbana es la concreción de la Calidad de Vida sobre el espacio urbano, pudiendo considerarse como una construcción social en base a tres dimensiones básicas:

- Calidad ambiental
- Bienestar
- Identidad

Podemos inferir de esta declaración que la calidad urbana es fundamental para satisfacer todas las necesidades del peatón en un entorno urbano que promueva el arraigo, mejore la calidad ambiental y proporcione espacios adecuados para las interacciones sociales.

Para lograr el objetivo de mejorar la calidad de vida urbana de sus residentes, se compromete a aplicar adecuadamente la normativa urbanística y a planificar de manera efectiva para preservar y promover tanto los espacios verdes públicos como los privados de la ciudad, reconociendo la importancia crucial de la naturaleza en este proceso. (Apolinario, 2021)

### 3.2.19. Factores que influyen en la calidad de vida urbana

#### 3.2.19.1. Calidad ambiental

La calidad de nuestro entorno es crucial para el bienestar de los ciudadanos. La pureza del aire que respiramos y la accesibilidad peatonal de los espacios que utilizamos diariamente son aspectos invaluable que no se pueden reducir a su valor económico. A largo plazo, la escasez se manifestará y su impacto en nuestra salud y estilo de vida será irreversible. El deterioro de las condiciones de vida en las zonas cercanas a las ciudades industriales podría impedir que los beneficios del crecimiento económico satisfagan las necesidades de la población, lo cual es una advertencia temprana de que no se está cubriendo adecuadamente las necesidades de los habitantes. Cuando nos referimos a la calidad ambiental, estamos considerando la interacción entre las construcciones y su entorno. Esta evaluación debe abarcar una serie de medidas que van desde la vivienda más cercana hasta la manera en que la ciudad se relaciona con su territorio y percibe su impacto ecológico. Según Hernández, estas cuatro escalas son fundamentales para la evaluación:

- El ámbito doméstico, incluyendo viviendas y vecindarios: calidad y accesibilidad.
- El barrio como entorno inmediato, representativo del nivel local.
- La ciudad como el espacio accesible más complejo.
- La huella ecológica, que sintetiza la relación entre las áreas urbanas y el medio ambiente circundante (tanto local como global). (Hernández A. , 2009)

#### 3.2.19.2. Bienestar

Según Hernández (2009), el concepto de "bienestar" se refiere a la satisfacción que se obtiene al tener acceso a los bienes y servicios básicos que son considerados esenciales para una vida digna. Estos bienes y servicios, establecidos en las constituciones y legislaciones específicas, suelen incluir el empleo, la salud, la cultura y la vivienda.

El autor indica que el bienestar se puede evaluar en función de cinco áreas clave:

- **Provisión y calidad del empleo:** Se refiere a la disponibilidad de empleos decentes y bien remunerados, que permitan a las personas satisfacer sus necesidades básicas y vivir con dignidad.
- **Provisión de dotaciones:** Incluye la disponibilidad de espacios públicos, equipamientos, servicios y dotaciones complementarias que contribuyen a mejorar la calidad de vida de las personas.
- **Accesibilidad a la vivienda:** Se refiere a la posibilidad de que las personas tengan acceso a una vivienda digna, segura y adecuada a sus necesidades.
- **Calidad de la estructura urbana:** Se refiere a la organización y distribución de los espacios urbanos, teniendo en cuenta aspectos como la accesibilidad, la conectividad y la sostenibilidad.
- **Accesibilidad de los bienes económicos:** Se refiere a la posibilidad de que las personas tengan acceso a los bienes y servicios que necesitan para satisfacer sus necesidades básicas y mejorar su calidad de vida.

Es por ello que el autor nos indica la importancia de destacar el bienestar como una construcción social y su satisfacción se mide en relación con un nivel de referencia. Este nivel de referencia no es estático, sino que cambia con el tiempo y en función de las expectativas y necesidades de la sociedad. Por lo tanto, la satisfacción del bienestar es relativa y requiere de parámetros de gestión homogéneos para poder comparar el bienestar de diferentes ciudades.

### **3.2.19.3. Identidad**

Refiere Hernández (2009), la identidad se refiere al grado en que las personas intervienen y se apropian de su entorno, y cómo participan en la construcción social. En un sentido más amplio, también debería incluir cómo los ciudadanos ejercen sus derechos políticos.

Según el autor los ámbitos de análisis serían:

- **Apropiación a través del tiempo disponible:** cómo las personas usan su tiempo libre para moldear su entorno y su vida.
- **Participación en la producción del entorno:** cómo las personas participan en la creación y mantenimiento de su entorno físico y social.

- Relaciones sociales y asociacionismo: cómo las personas interactúan con otras y forman grupos y asociaciones.
- Derechos políticos y civiles: cómo las personas ejercen sus derechos para participar en procesos políticos y disfrutar de las libertades garantizadas por la ley.

El texto se centra en la evaluación de tres aspectos cruciales para el desarrollo de la calidad de vida urbana: la participación social, el uso del tiempo y el espacio por parte de los ciudadanos, y la satisfacción de sus necesidades subjetivas.

El autor enfatiza la importancia de estos pilares para mejorar el bienestar general y el progreso social. Destaca que la calidad ambiental, el bienestar sociocultural y la identidad cultural son elementos clave en la construcción de un espacio público armonioso y funcional.

En esencia, el texto aboga por un enfoque holístico que considere la participación de los ciudadanos, la gestión adecuada del espacio público y la promoción de la cultura local para impulsar el desarrollo urbano sostenible y mejorar la calidad de vida de las personas. (Fiestas & Garagundo, 2021)

Para Hernández presenta una visión multifacética de la calidad de vida urbana, destacando su impacto en la planificación y gestión de la ciudad. Las acciones que se tomen deben priorizar el bienestar de los habitantes, abarcando tanto los servicios básicos de infraestructura como los relacionados con la educación, la salud y la vivienda. Además, la regulación de los aspectos físicos y ambientales es fundamental.

En consecuencia, abordar la temática de la calidad de vida en las ciudades implica considerar tres dimensiones significativas:

- Necesidades de la demanda: Estas abarcan los requerimientos objetivos y subjetivos de la población.
- Oferta de la ciudad en servicios y prestaciones: Está integrada por los recursos materiales e inmateriales.
- Articulación entre necesidades y prestaciones: Esto implica cerrar la brecha entre lo que requieren los residentes y lo que la ciudad ofrece.

Cada una de estas dimensiones es un sistema complejo de componentes interrelacionados con requerimientos específicos y necesidades básicas, canalizados por diferentes satisfactores.

Finalmente, Hernández (2009), indica que la calidad de vida urbana no se limita a bienes y servicios tangibles, sino que también abarca aspectos intangibles como acciones y actitudes que enriquecen la experiencia personal. Sin embargo, estos satisfactores no se distribuyen equitativamente en la sociedad ni en el espacio urbano.

A partir de los conceptos de calidad de vida urbana, que abarcan tanto aspectos tangibles como intangibles y reconocen la desigualdad en su distribución, se pueden desarrollar diversas herramientas teóricas para la evaluación.

De igual manera Pérez (1999), las condiciones óptimas para el confort biológico y psicosocial en los espacios donde vivimos y nos comportamos están estrechamente relacionadas con un cierto grado de satisfacción con los servicios, la percepción de salud y seguridad, y espacios habitables visualmente agradables.

Leva (2005), resalta la importancia del término "calidad de vida" en diversos campos de estudio y en el lenguaje cotidiano. Esto se debe a que pone énfasis en el análisis de cuestiones multifacéticas relacionadas con los aspectos económicos, sociales, ambientales y territoriales, todos directamente relevantes para la sociedad contemporánea

Mientras que Maldonado (1999), explica que las condiciones ideales que se combinan y generan sensaciones de comodidad biológica y psicosocial en el entorno donde el ser humano vive y se desenvuelve están estrechamente relacionadas con un nivel satisfactorio de servicios y la percepción de ese espacio habitable como saludable, seguro y visualmente agradable.

Sin embargo, Leva (2005) afirma que las dimensiones generales consideradas por la ONU en 1992, para la definición de indicadores urbanos de calidad de vida:

- Dimensión ambiental: Esta dimensión abarca los elementos que definen el entorno físico de la ciudad, tales como la calidad del aire, el agua, el suelo y la biodiversidad.
- Dimensión económica: Esta dimensión engloba las variables que influyen en el bienestar económico de los habitantes, como el acceso a empleos, oportunidades de emprendimiento, niveles de ingresos y distribución de la riqueza.
- Dimensión social: Esta dimensión comprende los aspectos que caracterizan la calidad de vida urbana y que facilitan o permiten la interacción entre los individuos, como la cohesión social, la seguridad pública, el acceso a servicios básicos, la participación ciudadana y la existencia de espacios públicos de calidad.

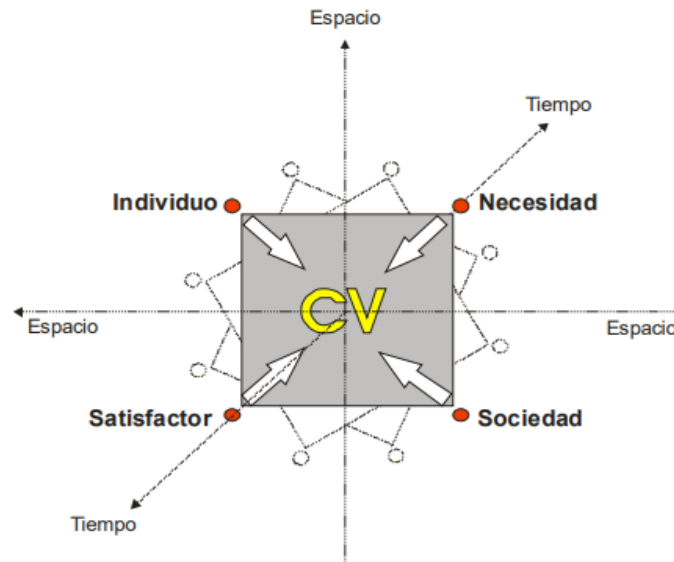
El análisis de la conceptualización de la calidad de vida urbana identifica diferentes factores muy importantes que deben ser tomados en cuenta como la geografía histórica, las características dinámicas y multidimensionales. Finalmente surge un complejo sistema de relaciones sociales, económicas y culturales para estructurar los factores de la calidad de vida.

Para sintetizar los diferentes componentes de una definición mínima de calidad de vida urbana considerando la perspectiva del autor, los elementos de "espacio" y "tiempo" darán forma al carácter geográfico y temporal del concepto de calidad de vida, el cual se representa en un plano delineado por cuatro componentes fundamentales:

- El individuo
- La sociedad
- La necesidad
- El satisfactor. (Apolinario, 2021)

Finalmente, el autor indica que los cuatro componentes fundamentales interactúan y generan una primera noción de bienestar con lo objetivo y lo subjetivo el cual será distinto a la función de la posición que tenga el plano en el eje temporal.

**Figura 12**  
*Individuo, necesidad, satisfacción y sociedad*



*Nota.* Leva, (2005)

### 3.2.20. Índice de percepción de Calidad Urbana

Según Leva (2005), un indicador urbano se describe como una variable a la que se le atribuye un significado adicional con el objetivo de representar de manera concisa una preocupación social relacionada con el entorno urbano.

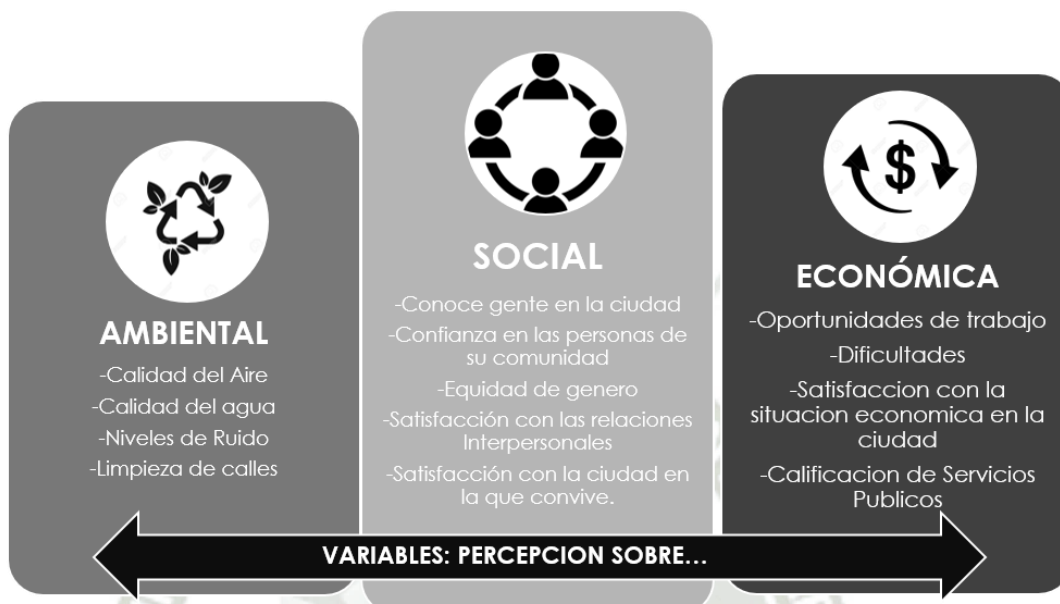
El sistema de indicadores urbanos debe presentar las siguientes características:

- **Representatividad:** Es crucial diferenciar entre los indicadores que realmente reflejan las condiciones que se desean medir, analizar y/o mejorar.
- **Mensurabilidad:** Las variables seleccionadas para formar un indicador deben ser medibles. Aunque es posible medir cualquier cosa, existen diversos grados de dificultad en la medición, por lo que es importante escoger, dentro de lo posible, variables que sean más fáciles de medir.
- **Accionabilidad:** La ciudad debe tener la capacidad operativa para intervenir sobre el terreno cuando el indicador señale valores no deseables, ya sea de manera directa o indirecta.

- Economía de medición: El dato primario que sustenta el indicador debe ser generado de manera económicamente viable.

**Figura 13**

*Indicadores constitutivos del índice de percepción de calidad de vida urbana*



### 3.2.20.1. Calidad de vida urbana y planificación estratégica

Según Leva (2005) uno de los objetivos derivados de un proceso de planificación estratégica participativa de la ciudad fue mejorar la calidad de vida urbana. La planificación participativa se refiere a la toma de decisiones públicas o colectivas, implicando momentos que no necesariamente siguen un orden cronológico, pero que representan un escenario continuo de decisiones. Este complejo proceso incluye la generación o disponibilidad de información, tecnologías de gestión, metodologías participativas para definir la agenda pública, directrices estratégicas de desarrollo y revisiones en la gestión y administración de la ciudad. Finalmente, alcanzar una definición de calidad de vida urbana y desarrollar un conjunto de indicadores requiere un enfoque diferente, vinculado a la creación de políticas públicas y nuevas herramientas de gestión estratégica participativa.

### 3.2.20.2. Modelo de Calidad de Vida Urbana

Ramírez considera dos dimensiones muy importantes la infraestructura urbana y los aspectos ambientales, tomando en cuenta su contexto y los aspectos diversos de la vida urbana.

Mientras que el Modelo de Calidad de Vida Urbana se va estructurar en dos dimensiones importantes: Los servicios urbanos y equipamientos y los aspectos urbano-ambientales, donde va a contener diferentes aspectos urbanos, se va a sintetizar de esta manera. (Ramírez, 2007)

**Tabla 4**

*Síntesis del Modelo de Calidad de Vida Urbana*

Servicios Urbanos y equipamiento	Aspectos Urbano-Ambientales
N1: Servicios Básicos de Infraestructura	N5: Aspectos Urbanos
N2: Servicios Básicos de Saneamiento	
N3: Servicios de Comunicación	N6: Aspectos Ambientales
N4: Servicios Sociales	

*Nota.* Ramírez (2007)

Según el autor tiene cuatro tipos de niveles de Integración (N) que se debe considerar para constituir la matriz para un modelo de Calidad de vida Urbana.

Algunos de estos indicadores son:

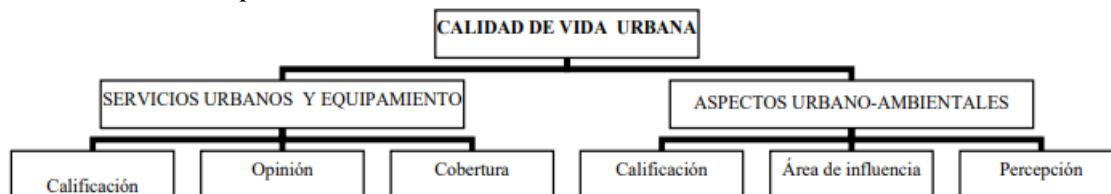
- **N1:** Servicios básicos de Infraestructura
  - Energía Eléctrica
  - Gas
- **N2:** Servicios Básicos de Saneamiento
  - Red de cloacas
  - Red de agua potable
- **N3:** servicios de Comunicación
  - Transporte público ferroviario y/o automotor

- Red Vial
- Telefonía/Correo
- Televisión
- **N4:** servicios sociales
  - Salud
  - Educación
  - Seguridad
  - Recolección de residuos
  - Espacio público
- **N5:** Aspectos Urbanos
  - Existencia de Basurales
  - Existencia de asentamientos precarios
  - Áreas inundables
  - Situación edilicia
  - Confort Visual
- **N6:** Aspectos ambientales
  - Contaminación sonora
  - Contaminación del aire
  - Contaminación del agua. (Ramirez, 2007)

Ramírez (2007) considera la identificación de cada aspecto en el modelo es analizado en tres dimensiones importantes:

**Figura 15**

*Estructura conceptual del Modelo de Calidad de Vida Urbana*

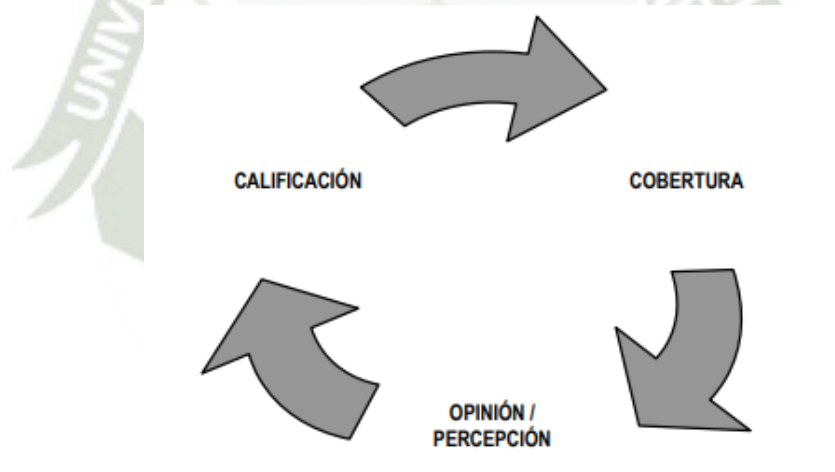


Nota. Ramírez (2007)

El proceso de análisis va a proponer un modelo de calidad Urbana donde cada una de estas dimensiones va a conformar sistemas de evaluación autónomos y complementarios.

**Figura 16**

*Dimensiones analíticas del Modelo de Calidad de Vida Urbana*



Nota. Ramírez (2007)

Este Modelo de Calidad de Vida Urbana profundiza en sus distintos componentes para perfeccionarlo, estableciendo sistemas que mejoran y diversifican la obtención de información sobre opiniones y percepciones. Se consideran diversos mecanismos para sistematizar y precisar las demandas relacionadas con los servicios y la percepción ambiental.

### 3.2.21. Calidad de vida

Fernandez et al (2010) considera el concepto de calidad de vida es multidimensional. Esto se debe a que contiene objetividad en cuanto a las

políticas sociales relevantes y subjetividad en cuanto a la satisfacción colectiva de las necesidades, es decir, el logro de satisfacción.

Cuando hablamos de calidad de vida nos referimos a diferentes niveles de generalidad que van desde el bienestar social hasta aspectos específicos de la naturaleza de un individuo por lo tanto la calidad de vida tiene diferentes definiciones en términos fisiológicos y políticos.

Sin embargo, Beltramin (2003) menciona que la definición de calidad de vida depende mucho de "La medida en que una sociedad facilita el cumplimiento de las necesidades de sus miembros, las cuales son diversas y de naturaleza compleja."

Adicionalmente Luengo (1998) que las condiciones ideales que regulan el comportamiento del entorno habitable en términos de comodidad relacionada con lo ecológico, biológico, económico productivo, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. De esta manera, la calidad ambiental urbana se deriva de la interacción de estas variables para crear un hábitat saludable y cómodo, capaz de satisfacer las necesidades básicas de sostenibilidad de la vida humana individual y en interacción social dentro del entorno urbano.

A su mismo Leva (2005) indica que la calidad de vida es un concepto variado, adaptado a cada situación particular, compuesto por múltiples factores presentes en diversas áreas temáticas de la realidad. La calidad de vida influye en cada individuo en relación con sus entornos sociales a niveles micro y macro, y es definida por:

- Las formas ponderadas de conexión entre las necesidades objetivas y las demandas subjetivas específicas de la vida urbana.
- Las posibilidades, circunstancias y niveles relativos de acceso para satisfacer dichas necesidades.

Podemos también interpretar la calidad de vida como una herramienta del diseño urbano, que según Benavidez (1998) se determina por el nivel de satisfacción de las aspiraciones y necesidades del individuo en un entorno urbano. Este nivel de satisfacción establecerá relaciones de calidad entre los habitantes a través de

estrategias espaciales, y de forma indirecta influirá en otros aspectos a nivel socioeconómico, político y cultural.

Los autores subrayan la importancia de satisfacer las necesidades básicas y proporcionar un entorno habitable que incluya diversos espacios de calidad ambiental, además de considerar aspectos socioculturales y económicos para facilitar la interacción social diaria.

Por otro lado Pérez (1999) indica que las mejores condiciones van a determinar diferentes sensaciones de confort en un espacio determinado considerando aspectos biológicos y psicosociales que vinculen un mejor grado de satisfacción visual y seguro.

Adicionalmente Abaleron (1998) que es el grado de excelencia que localiza un tiempo y un espacio de una sociedad que pueda satisfacer diferentes servicios y necesidades accesibles a su uso.

Finalmente podemos decir que el análisis de estos conceptos sobre la calidad de vida implica la relación entre el individuo y su entorno, asegurando la satisfacción de diversas necesidades para facilitar el desarrollo óptimo de actividades sociales. Es fundamental considerar aspectos espaciales que cumplan con estándares de confort y apropiación del territorio.

### **3.2.21.1. Dimensiones de análisis e indicadores urbanos**

Según Leva (2005) para utilizar como referencia la definición de indicadores urbanos, que se integran en el desarrollo integral de una comunidad, la ONU en 1992 considera tres dimensiones:

- Factor ambiental: formado por los elementos que delimitan el espacio físico donde se ubica la ciudad.
- Factor económico: compuesto por las variables que afectan el bienestar económico de los individuos.
- Factor social: constituido por los elementos que caracterizan la calidad del hábitat urbano y que facilitan la interrelación entre las personas.

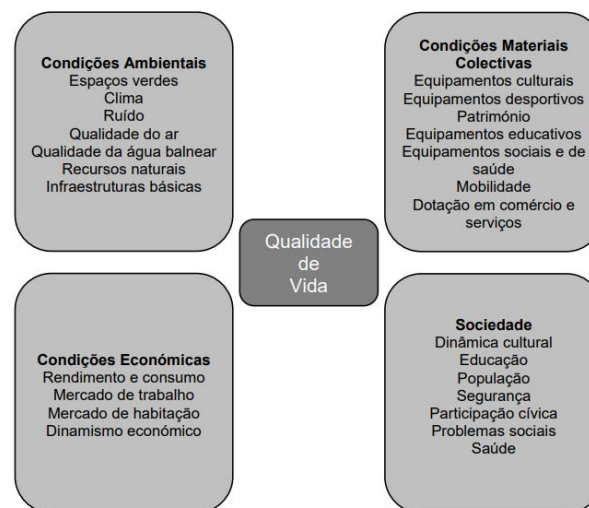
Los estudios y trabajos sobre la calidad de vida se estructuran variando la cantidad de dimensiones que incluyen los indicadores.

El autor considera dos ejemplos importantes que son: El estudio desarrollado por la Universidad de Porto para la ciudad de Porto (Portugal) en donde se logran definir 4 dimensiones con sus respectivos componentes:

- Condiciones ambientales
- Condiciones materiales colectivas
- Condiciones económicas
- Sociedad. (Santos, 2002)

**Figura 17**

*Dimensiones de la calidad de vida para la ciudad de Porto*

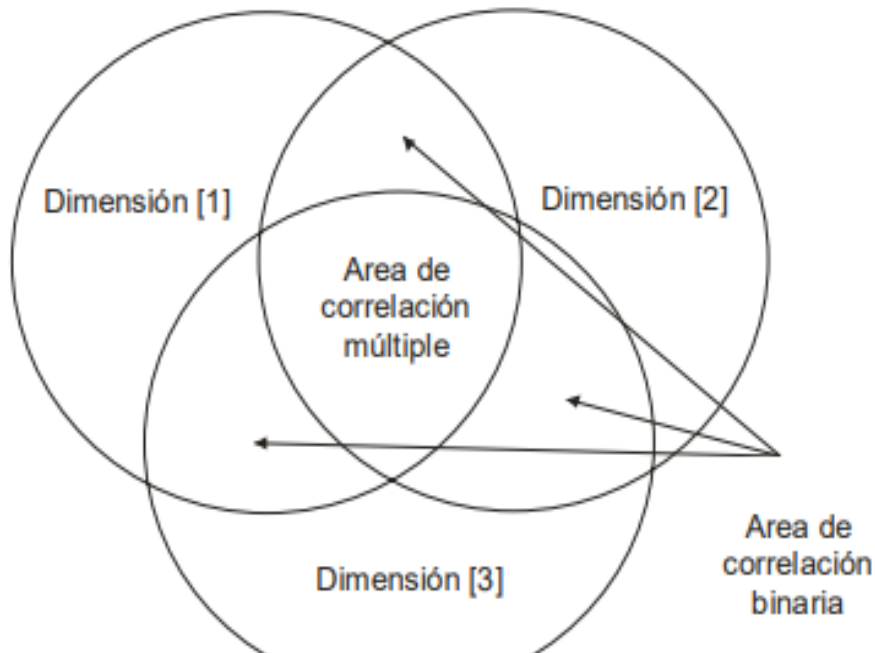


*Nota.* Santos, (2002)

Y como segundo ejemplo Leva (2005) sobre calidad ambiental urbana, donde se consideran los siguientes aspectos de la calidad de vida: “urbano arquitectónicos”, “estético-perceptuales”, “físico-naturales” y “socio-culturales”, los cuales incluyen otros parámetros como los equipamientos, funcionalidad, movilidad, área de expansión, espacios complementarios entre otros.

**Figura 18**

*Interrelación entre las dimensiones de análisis del cuerpo de indicadores de calidad de vida urbana*



*Nota.* Luengo, (1998)

“Cada estudio que se centra en la calidad de vida tomará diferentes dimensiones dependiendo de las conveniencias técnicas para la selección, medición y análisis de los distintos componentes” (Luengo, 1998).

Finalmente, Leva (2005) indica que la investigación sobre los indicadores de calidad de vida urbana permite identificar aquellas que se encuentran dentro de una correlación, lo cual permite medir diversas cuestiones partiendo de una sola variable.

### 3.2.22. Espacio público

El espacio público desempeña un papel crucial en la sociedad, ya que es donde se desarrollan diversas relaciones humanas que fortalecen la identidad de una comunidad con su territorio. Este espacio debe servir como un soporte para la interacción social y ser capaz de adaptarse a su entorno.

Según Barreira (2006), indica que a pesar de que el comercio informal no está regulado por el estado, esto no implica que el espacio urbano no deba ser cuidado y preservado. Es esencial encontrar un equilibrio entre ambas variables. La percepción del uso del espacio público está influenciada por las distinciones

entre lo público y lo privado, lo cual genera características específicas dentro de la sociedad y provoca conflictos entre usuarios exclusivos y aquellos que son excluidos.

Por otro lado, Trelles (2020), en su investigación se desarrolla en torno a la degradación del espacio público ya que estos deberían ser claramente intocables, sin embargo, están a merced del comercio informal, siendo estos los causantes de problemas sociales, económicos y culturales.

El espacio basura también tiene un horario para recuperarse, el cual es durante la madrugada el entorno que se puede observar no es agradable ni seguro, incluso para las personas que trabajan en restaurarlo de las actividades que lo desgastan durante el día.

De igual manera Hernández (2009), afirma que el espacio público es dominado por la actividad comercial lo cual esta ocasiona delincuencia, contaminación, deterioro del mismo espacio público finalmente pasa a la privatización del mismo.

Por otra parte, cuando se incorpora el aspecto económico al espacio público, surgen cuestiones como la informalidad y la invasión, que generan desorden en dicho espacio. Además, también intervienen aspectos políticos relacionados con el aprovechamiento del uso del suelo y su sobrevaloración.

Así lo afirma también Gili (2007), señala que a medida que la escala crece continuamente con su economía, se vuelve más inescrutable, y su financiación se maneja con acuerdos poco transparentes. Por ello, las autoridades de cada ciudad, directamente involucradas en este problema, deben estudiar, analizar, identificar y proponer alternativas urbanas que mejoren la imagen del espacio público, teniendo en cuenta una tipología comercial que sea funcional tanto en el presente como en el futuro.

Asimismo el Gobierno de Bogota considera al espacio público como un compuesto de bienes colectivos con la finalidad de satisfacer todas las necesidades colectivas considerando la cantidad de bienes heterogéneos mediante metros cuadrados que ocupan diferentes espacios verdes y zonas de preservación ambiental tomando en cuenta todas las escalas como vecinal, zonal y metropolitano.

Según el autor la definición abarca dos aspectos: uno funcional y otro físico-espacial. En el primero, se enfoca en las necesidades colectivas, consideradas cruciales. Estas necesidades no surgen espontáneamente, sino que son el resultado de la presencia del territorio y las actividades que ocurren en él, abarcando aspectos como la movilidad, la conectividad y la accesibilidad, fundamentales para el confort ambiental del lugar. (Apolinario, 2021)

### **3.2.23. Dimensiones del espacio público**

Se comprende que el espacio público está definido por ciertas dimensiones, las cuales son identificadas por diversos autores con similitudes que permiten su clasificación, como lo señala Bellet identifica aspectos como las formas que los espacios adoptan, las funciones que desempeñan las relaciones que fomentan y los usos que se les dan. En consecuencia, destacan las siguientes dimensiones:

- Colectiva y física
- Simbólica y representativa
- Dinámico - Funcional
- Físico - Urbanística
- Humana. (Bellet, 2009)

### **3.2.24. Dimensión físico territorial y urbanística**

Esta dimensión abarca la capacidad del espacio urbano para diferenciarse en base a sus características naturales, que incluyen su ubicación, la calidad de su entorno cercano y su accesibilidad. A medida que la urbanización se consolida, el espacio público adquiere valor al transformarse en un territorio singular, producto de las intervenciones urbanas que definen sus actividades y usos.

En esta dimensión, tiene como referencia a un territorio que es visible, accesible y con carácter de centralidad. Por su parte Bellet (2009), considera al espacio público como aquel que es abierto a todos, accesible y multifuncional.

En cuanto a la dimensión física del espacio, se entiende que puede tener una pequeña relación con las condiciones del espacio natural, como un elemento que otorga identidad.

### **3.2.25. Dimensión Jurídico-Política**

Garriz (2014), considera que esta dimensión va a interconectar entre todas donde la importancia es el espacio físico y todas las dinámicas que configuran. En el caso de la dimensión política conecta diferentes diálogos de la administración pública y su uso.

El autor indica que, a partir de una buena gestión administrativa, la ciudad debe garantizar espacios públicos y de expresión de los derechos cívicos que permita la integración y posibilite una mayor calidad de vida de los habitantes.

### **3.2.26. Dimensión Social**

Garriz esta dimensión es importante ya que va a otorga el sentido de apropiación del espacio público de la comunidad social, lo cual implica la importancia que se le otorga en cuanto a la valoración, normas y sobre todo la manera como lo asumen un determinado espacio.

Siguiendo la idea del autor el espacio público es el lugar donde la vida colectiva se realiza y se expresa ya que considera la ciudad como permeable a los diversos cambios, sus dinámicas impuestas, se modifica y sus prácticas cambian, es por esta razón que los espacios adquieren el significado de público, algo no momentáneo o por moda, sino como una apropiación espontánea de la sociedad, es por ello que los cambios sociales son resultados de acciones individuales o colectivos, que se apropian de lugares y lo asumen como propio, sin embargo, esto a la vez es parte del colectivo.

Garriz en última instancia, sugiere que los espacios públicos deben servir como lugares de integración social, donde nadie se vea obligado a justificar su condición social, origen o forma de ser. Por esta razón, señala que el espacio público se percibe como un medio para una redistribución colectiva. (Garriz & Schroeder, 2014)

### **3.2.27. Dimensión cultural y simbólica**

Se considera que el espacio público tiene una amplia gama de categorías con variedad de tipologías que están insertadas en la sociedad. Garriz considera la importancia de la comunidad, la herencia histórica y su valor como patrimonio

donde crean lugares y estos se incorporan a manera de imaginarios individuales y colectivos.

La cultura está representada por lo material e inmaterial, por eso la ocupación de los espacios y el uso que se le otorga adquiere importancia por parte de los ciudadanos. (Garriz & Schroeder, 2014)

### **3.2.28. Dimensión económica**

Se pueden establecer diferentes formas de apropiación del espacio público frente a un uso específico (aspecto económico). Según Garriz la calle ofrece una mayor diversidad y posibilidades, que favorece a ciertas actividades. Asimismo, indica la existencia de variedad de tipos de apropiación frente a la calle, estas actividades nacen por la necesidad que están ligadas a la precariedad ya que esto ofrece la posibilidad de una actividad laboral bajo la informalidad. (Garriz & Schroeder, 2014)

### **3.2.29. Dimensión Humana**

Para crear una mejor ciudad se deben alcanzar ciertos objetivos, es por eso que se tiene que intervenir simultáneamente en 5 aspectos importantes:

#### **3.2.29.1. Preservación del patrimonio:**

“Es esencial reconocer y conservar los patrimonios más significativos como base para edificar un futuro más prometedor para la ciudad” (Apolinario, 2021).

##### **3.2.29.1.1. Patrimonio Ecológico**

“El sistema ecológico del territorio es la base fundamental para la planificación y diseño de las ciudades, ya que el desarrollo del mismo se integra con los sistemas naturales del lugar logrando así su preservación y nutriendo sus funciones ecológicas” (Ayapán Culajay, 2018).

##### **3.2.29.1.2. Patrimonio Arquitectónico y Paisajístico**

Todo tipo de cambio que se realice al entorno urbano debe iniciar con la preservación de los valores arquitectónicos y paisajísticos del lugar, el cual no únicamente está formado por elementos tangibles como la vegetación

o edificios, sino también por la trama del tejido urbano, escala y dimensiones del espacio. (Ayapán Culajay, 2018)

### 3.2.29.1.3. Patrimonio cultural

En su mayoría los valores culturales que están asociados a lugares públicos de los cuales la idea de "patrimonio" no es bien apreciado, pero lo que tiene valor para los habitantes del lugar también es patrimonio y por ende es una razón para preservar. (Ayapán Culajay, 2018)

**Figura 19**

*Integración de los procesos urbanos y naturales*



*Nota.* Ayapán, (2018)

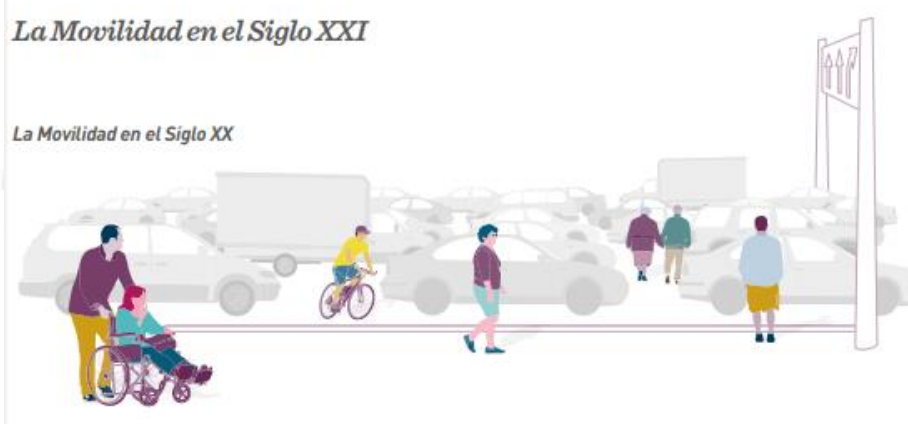
### 3.2.29.2. Movilidad Sustentable

Según Álvarez et al., (2017) indica que en el siglo XXI, se está desarrollando un nuevo enfoque para el transporte urbano, fundamentado en tres elementos principales, cada uno esencial para el funcionamiento del sistema:

- Una estructura urbana que fomente la accesibilidad peatonal.
- Un entorno adecuado para los peatones, con infraestructuras seguras para el uso de bicicletas.
- Un sistema de transporte público eficiente, con capacidad, velocidad, eficacia y un impacto ambiental reducido.

Siguiendo la idea del autor en las ciudades actuales, una gran porción del espacio urbano está dedicada al transporte, principalmente al vehículo motorizado, lo que limita el espacio disponible para peatones, ciclistas y transporte público. Es necesario reevaluar nuestras prioridades y otorgar a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público el espacio que merecen, con el fin de reducir la congestión en nuestras ciudades.

**Figura 20**  
*Movilidad en el siglo XX*



*Nota.* Ayapán, (2018)

**Figura 21**  
*Movilidad en el siglo XXI*



*Nota.* Ayapán, (2018)

### 3.2.29.3. Equidad y Diversidad

Los espacios públicos deben reflejar la diversidad de los entornos urbanos. Los espacios públicos que no son diversos son señal de una urbe segregada donde solo sirve un grupo social o donde los espacios públicos están fuera de algunos grupos sociales.

Se considera espacio público exitoso a los espacios en donde se puede acceder libre y fácilmente, por lo cual genera oportunidades de conocer a personas distintas a nosotros, estableciendo una conexión entre los miembros de la comunidad.

Como indica el autor Bravo (2017) el espacio público también es un espacio de recursos compartidos, lo cual ofrece oportunidades para el esparcimiento, descanso, juego e interacción social, existen ciudades donde no se ofrece un espacio público de calidad lo cual empobrece su capital social. El derecho a un espacio de calidad será garantizado solo y cuando los ciudadanos independientemente de la condición socioeconómica tendrán acceso fácil y rápido a dicho espacios en distintas dimensiones y funciones.

#### **Figura 22**

*Espacios Públicos Equitativos y Diversos*



*Nota.* Bravo, (2017)

### 3.2.29.4. Diseño urbano y escala humana

Según Bravo (2017) determina que siempre es bueno considerar el punto de vista en el sentido más literal del término del usuario en el espacio urbano el cual está caracterizado por las características físicas del ser humano.

Los paisajes urbanos actuales afectan la riqueza histórica de la estimulación espacial en la ciudad, por lo tanto, es crucial considerar la relación entre los espacios públicos y semipúblicos, junto con los espacios privados, que a menudo tienen más capacidad para generar estimulación.

**Figura 23**

*La Ciudad a la Altura de los Ojo*



*Nota.* Bravo, (2017)

### 3.2.29.5. Fomento Económico y Cultural

Los espacios públicos desempeñan un papel crucial en el desarrollo cultural y económico de un área específica. Según el libro "La dimensión humana en el espacio público" de Bravo este desarrollo se fundamenta en tres puntos importantes:

- La conexión entre la vida pública y el desarrollo económico: una ciudad que fomente la integración social refuerza su capital social, crucial para el crecimiento económico. Por ende, invertir en espacios públicos es una inversión en desarrollo económico.
- La interacción entre el espacio público y la actividad comercial es simbiótica: un espacio público bien cuidado beneficia la actividad comercial circundante. La calidad del espacio público implica una inversión en la actividad comercial.
- El espacio público es un centro de cultura y civismo: donde la identidad ciudadana y la expresión colectiva son fundamentales. Además, es el lugar donde la comunidad guarda su memoria y tradiciones. Por tanto,

invertir en espacios públicos de calidad enriquece la cultura y el civismo de la ciudad.

**Figura 24**

*La vida cívica, cultural, económica y recreativa de la ciudad se conectan en el espacio público*



*Nota.* Bravo, (2017)

### 3.2.29.6. Pasos para transformar el espacio público

Bravo (2017), para apreciar la función de los elementos del espacio y su contribución a la comunidad, es esencial examinar su utilidad. Los primeros tres pasos implican analizar el espacio público, mientras que los tres siguientes se centran en el proyecto, comenzando con el diseño.

**Figura 25**

*Pasos para transformar el espacio público*



*Nota.* Bravo, (2017)

“Siguiendo la idea del autor este diagrama simplifica: el proceso de gestión del espacio público, Cada uno de los pasos genera oportunidades para poner a los ciudadanos al centro de las decisiones” (Bravo, 2017).

### 3.2.29.6.1. Investigar

Bravo (2017) en su investigación indica que para humanizar el entorno urbano, es fundamental observar, medir y documentar, considerando el flujo de personas, los lugares donde permanecen y las actividades que realizan. Esto permite identificar las preferencias y patrones de uso locales. La participación de las personas, quienes son expertas en su entorno, es crucial para validar suposiciones y mejorar ideas. Se pueden emplear diversos métodos, como entrevistas, encuestas y grupos de enfoque, para escuchar sus opiniones.

**Figura 26**  
*Analizar la vida y el espacio público*



*Nota. Bravo, (2017)*

### 3.2.29.6.2. Envisionar

El autor indica que es el proceso que implica la articulación de aspiraciones, identificando las obras necesarias para alcanzarlas mediante la participación de diversos actores sociales. Comienza con un análisis de las condiciones actuales y aprovecha las oportunidades y fortalezas en términos de valores patrimoniales, naturales, sociales y culturales. La visión para el espacio público debe identificar claramente los problemas que requieren intervención. Algunos ven la mejora del espacio público como respuesta a la segregación socioeconómica o aislamiento espacial,

mientras que para otros se trata de conservar recursos naturales o patrimonio para impulsar el turismo.

De igual manera habla que en el ámbito público, la calidad del espacio compartido está estrechamente relacionada con la actividad humana. El espacio público de una comunidad debe referirse a los recursos cívicos y organizaciones que pueden contribuir a animar estos espacios. Esta perspectiva debe abarcar posibles proyectos que promuevan el progreso, considerando la variedad de tipos de espacios existentes, así como las escalas y la frecuencia de uso. (Bravo, 2017)

**Figura 27**  
*Envisionar-Coordinación-Proyectos*

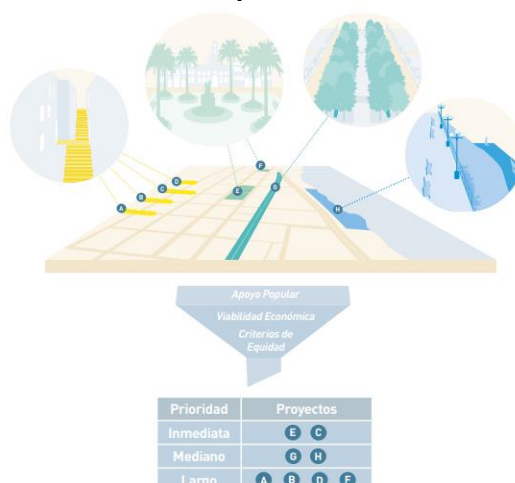


*Nota.* Bravo, (2017)

### 3.2.29.6.3. Estrategizar

Bravo (2017) indica que después de definir la visión de un proyecto, es crucial realizar un proceso de priorización para determinar qué obras deben realizarse primero y cómo financiarlas. Existen varios métodos para priorizar proyectos, como herramientas cuantitativas que asignan puntajes a cada proyecto o deliberaciones entre representantes de entidades públicas o de la sociedad civil. Esta priorización debe considerar tanto factores pragmáticos, como la viabilidad y la visión del proyecto, como principios de justicia social para garantizar que los beneficios del espacio público sean equitativos y que la inversión pública alcance a la mayor parte de la población, asegurando así espacios de calidad para todos.

**Figura 28**  
*Priorización de Proyectos*



*Nota.* Bravo, (2017)

“Siguiendo la idea del autor el resultado de la priorización es una lista jerarquizada de proyectos, identificando si son de prioridad inmediata o de largo o mediano plazo” (Bravo, 2017).

#### 3.2.29.6.4. Diseñar

Bravo (2017) en su investigación indica el diseño basado en evidencias implica tomar decisiones fundamentadas en criterios claros respaldados por datos o investigaciones sobre cómo la arquitectura afecta a los usuarios. Dado que los usuarios son parte integral del proceso de diseño y expresan sus preferencias a través del uso y las actividades in situ, es crucial considerar sus necesidades. Aunque el espacio público debe ser acogedor para los habitantes, a menudo los diseños se ven influenciados por criterios estilísticos que no reflejan las necesidades del usuario. Por lo tanto, para abordar este desafío, es vital que el proceso de diseño ponga al diseñador al servicio exclusivo de los ciudadanos.

Finalmente, según el autor un aspecto crucial para considerar es la "flexibilidad en el diseño" de los espacios públicos, ya que un espacio adaptable es aquel que puede adaptarse a diversas funciones, usos y programas a lo largo del día, permitiendo la realización de actividades de distintos niveles de intensidad.

**Figura 29**  
*Diseños flexibles*



*Nota.* Bravo, (2017)





## 4. ANALISIS Y DIAGNOSTICO DE LA REALIDAD

### 4.1. Marco Histórico

#### 4.1.1. Breve historia de Cerro Colorado

Según Gonzales Cerro Colorado, la tierra de Sillar, se encuentra al norte de la ciudad de Arequipa a una altitud de 2406 metros sobre el nivel del mar. Se le denominó "Cerro Colorado" por su tierra colorada y sus innumerables cerros. La tierra de Sillar, por las canteras de Anyashuaico. La partida de nacimiento del Distrito fue otorgada políticamente por la Ley 12075 el 26 de febrero de 1954, luego de la cesión total, el distrito quedó formalmente constituido el 5 del mismo año. Se celebra el día 23 del mismo mes. Las ubicaciones incluyen Fuerte Bolonia, Aeropuerto Rodríguez Barón, una serie de grandes curtiembres y presencia de Río Seco, Pachacútec, Zamacola, Cerro Viejo, La Libertad, Alto Libertad, 12 de octubre.

Hay lugares como otras nuevas urbanizaciones que están en crecimiento. Cerca del mercado, frente a la iglesia del pueblo se encuentra la Plaza de Las Américas, con el edificio del consejo distrital Cerro Colorado

Asimismo, el historiador Francisco Mostajo, en su obra "Aportes para la historia de Arequipa", relata que Cerro Colorado debía pagar por el agua a la comarca caymeña. Esto se debía a la construcción de un ramal desde Acequia Alta que irrigaba estas tierras, creando la campiña del pueblo con la Irrigación Zamácola.

En 1930, el Gobierno Municipal de Cayma autorizó la ocupación de terrenos baldíos alrededor del antiguo pueblo de Cerro Viejo, dando lugar al poblado de La Libertad, que en 1954 se convirtió en la capital del distrito. Para ese entonces, ya existían los pueblos tradicionales de Cerro Colorado (Cerro Viejo), Pachacutec, Cerrito Los Álvarez y Zamácola, los cuales aún conservan sus antiguas construcciones. (Gonzales, 2016)

#### 4.1.2. Evolución Histórica de Cerro Colorado

- 1950: El área estudiada se caracterizaba principalmente por las prácticas agrícolas, como lo demuestran los vestigios de este pasado agrario.
- 1965: Impulsada por el crecimiento poblacional, la década de 1960 vio el inicio de procesos de urbanización en los alrededores de Cerro Viejo. Esta transformación resultó en el establecimiento de la urbanización "Santa Rosa" en el flanco este de la quebrada.
- 1970: Durante la década de 1970, la asociación de vivienda de la división guerrera de educación (AVIDGE), compuesta por 137 miembros, adquirió una parte significativa de la tierra agrícola a uno de los propietarios, el señor Chávez. Esto marcó el nacimiento del asentamiento "AVIDGE". Actualmente, solo 10 miembros de la asociación permanecen en la zona, mientras que la familia Chávez posee el lote de terreno más grande
- 1985: años después, al sur de avidge, se creó la urbanización "la explanada", originalmente terreno agrícola del lado de Cayma, luego fue comprado por el sector privado para darle un uso residencial.
- 1990: surgió otra urbanización llamada "El Remanso" al norte de la residencia de la familia Chávez, siguiendo la misma tendencia residencial que sus predecesoras.
- 2000: Hace aproximadamente 15 años, se compran los terrenos al extremo norte del área de estudios y se forma la urbanización "Monterrosa" y aproximadamente 5 años más tarde se crean "los frutales de Cayma" las cuales actualmente son urbanizaciones consolidadas y ordenadas.
- 2010: La más reciente urbanización de este proceso es "el boulevard lo arces" aun así ya es una urbanización bien consolidada y eso se debe a que la clase que habita estos sectores poseen una favorable condición económica.
- Hacia el lado de cerro colorado es donde podemos encontrar una mayor área de zona agrícola, aunque esta se encuentra rodeada por edificaciones del tipo residencial por lo cual, aunque aún tenga producción agrícola el cambio de uso de suelo sería muy común por la tendencia de vivienda que la rodea, en el sector Cayma existen parcelas de terreno que tenían un uso agrícola, pero

por la influencia de la zona, ahora ya cesaron la producción y pasarán a ser construidas para darle un uso residencial.

- En los últimos años se desarrolló distintas Urbanizaciones Remanso/Quinta Chávez/Los arcos/ Monte rosa. Se habita la periferia de las calles y avenidas formando nuevas residenciales y urbanizaciones. Quitando poco a poco terreno al área agrícola y dando un nuevo uso al terreno. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

#### **4.1.3. Consolidación histórica Cruce de la Av. 54 con la Carretera Yura y su entorno inmediato**

Se dio inicio a un gran proyecto en la Joya en el año de 1961. Lo cual consistía en la realización de obras viales como:

- La variante de Uchumayo
- La carretera Yura

Hubo un incremento de la población migrante a la ciudad de Arequipa debido a la industrialización, que se fue causa de los terremotos, inaugurando el palomar y el parque artesanal de Arequipa. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

## **4.2. Marco Normativo**

### **4.2.1. Normas Internacionales, leyes o decretos aplicables a la investigación**

- Ley N°9 de 1989 de Colombia: En el capítulo II: Del espacio público, se establecen nociones que hablan sobre el espacio público, también sobre las responsabilidades administrativas. Diario el Peruano 1997.
- Decreto 214-97 de Colombia: Crea la “Procuraduría de Bienes del Distrito Capital” cuyos compromisos y responsabilidades pasaron al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) proporcionándole la responsabilidad de encargarse de defender, vigilar y controlar el espacio público de la Ciudad. Ministerio del Ambiente 2003.
- Ley 388 de 1997 de Colombia: Articula el espacio público a las normas urbanísticas. Gobierno de Colombia .1997.

- Decreto 1504-98 de Colombia: Este decreto contiene especificaciones sobre el espacio público, también reglamenta el manejo que se le da al espacio público en los planes de ordenamiento territorial. Gobierno de Colombia 2003.
- Ley 803 del 2003 de Colombia: Da a conocer sobre las consecuencias y sanciones para los que dañen o atenten contra el espacio público.

Todas las leyes y decretos anteriormente mencionados son la base legal para el desarrollo de la planificación de espacios públicos en los diferentes distritos de Colombia. (Fiestas & Garagundo, 2021)

#### **4.2.2. Normas Nacionales, leyes o decretos aplicables a la investigación**

- Ley n° 31199. Ley de gestión y protección de los espacios públicos: Dicha ley tiene el objetivo de establecer un marco normativo para una mejor gestión y manejo de los espacios públicos, para mejorar la calidad de vida de los usuarios y así asegurar su uso público.
- Reglamento Nacional de Edificaciones - RNE. - La norma GH. 020 en el Capítulo IV señala específicamente los aportes para recreación pública y parques zonales, dando a conocer las medidas mínimas, límites y áreas totales a respetar. (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2011)
- La norma TH. 010 que señala los porcentajes de aportes para recreación pública y parques zonales de acuerdo al tipo de habilitación.
- Por otro lado, la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece dentro de las funciones compartidas entre las municipalidades provinciales y distritales el saneamiento, salubridad y salud, así como el abastecimiento y comercialización de productos y servicios y la promoción del desarrollo económico local. (Ministerio del Ambiente, 2003)
- Finalmente, mediante el Decreto Supremo N° 027-2007-PCM, Decreto Supremo que define y establece las Políticas Nacionales de obligatorio cumplimiento para las entidades del Gobierno Nacional, se dispone a apoyar la innovación tecnológica del sector productivo, así como promover e

impulsar el fortalecimiento de las capacidades empresariales de la MYPE.  
(Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, 2018)

### 4.3. Marco Real

#### 4.3.1. Contexto Geográfico

##### 4.3.1.1. Ubicación

La presente investigación se realizará en el departamento de Arequipa provincia de Arequipa distrito de Cerro Colorado específicamente en la zona de Cono Norte en el Sub Sector A (Cuadrante 1- 2) entre el cruce de la Av. 54 y la Carretera Yura.

**Distrito:** Cerro Colorado - Arequipa Cono Norte - Cruce de la Av. 54 y carretera Yura. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

#### Figura 30

*Ubicación Nivel Macro, Área de Investigación*



*Nota.* Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, (2018)

**Figura 31**  
*Ubicación Nivel Micro, Área de Investigación*



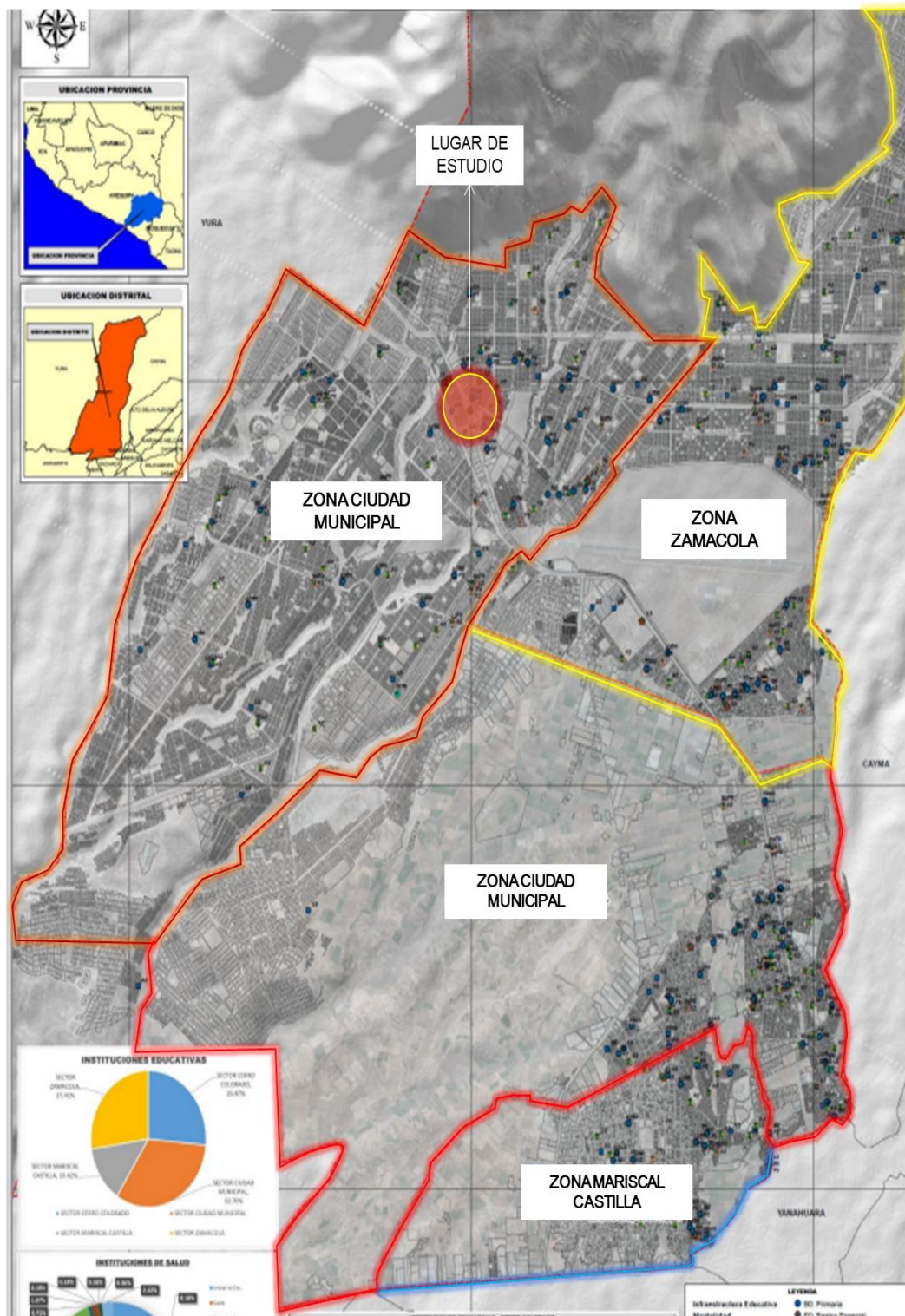
*Nota.* Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, (2018)

- Ubicación temporal:  
2023
- Unidades de estudio:  
Los habitantes de 18 a 50 años -Vendedores ambulantes y comerciantes de la zona de estudio Cono Norte Sub Sector A (Cuadrante 1- 2).
- Los espacios comerciales emplazados formal e informalmente en el lugar de estudio.

#### 4.3.2. Sectores geográficos o territoriales

“El distrito está dividido en cuatro zonas o jurisdicciones, a su vez se divide en sectores y subsectores. El área de estudio se encuentra en la zona de ciudad Municipal como podemos ver en el mapa sectorial” (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018).

**Figura 32**  
*Sectores Cerro Colorado*



Nota. Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, (2018)

### **4.3.3. Contexto Fisiográfico**

#### **4.3.3.1. Relieve**

El relieve es suave, de baja pendiente y baja elevación, sin embargo, existen quebradas profundas con tramos realmente inaccesibles.

#### **4.3.3.2. Geología y suelos**

La topografía es relativamente plana en el límite que colinda es irregular, las partes planas del distrito son: La Libertad, Rio Seco, Challapampa, Semi Rural Pachacútec y las zonas agrícolas mientras los espacios elevados con pendientes son: Cerro Viejo, Cerrito los Álvarez, La Montañita, Pachacútec Viejo entre otros; y estando al pie del tutelar Chachani. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

#### **4.3.3.3. Clima**

El clima es bastante seco, con sol en los años 50 y temperaturas soleadas todo el año, con nubes ligeras y lloviznas en enero, febrero y marzo. Las temperaturas varían de 6°C a 25°C dependiendo de la estación.

Es común encontrar zonas con climas templados suaves y zonas con nevadas constantes. Las zonas costeras son bastante cálidas, con poca precipitación y una atmósfera mayoritariamente húmeda. A unos 1.000 msnm, la temperatura cambia de templado a templado, y se puede sentir claramente la diferencia de temperatura entre el día y la noche. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

#### **4.3.3.4. Riesgos Naturales**

##### **4.3.3.4.1. Análisis De Susceptibilidad Por Movimiento De Masa O Flujo De Detritos**

Los flujos de detritos o huaicos son las mayores amenazas recurrentes en la zona de Cerro Colorado, ocurriendo anualmente durante eventos de lluvias intensas y activando cañones (Torrentera) con altos niveles de vulnerabilidad hídrica en el territorio, debido a factores desencadenantes y condicionantes que aumentan.

El potencial de fuertes lluvias durante la temporada de lluvias puede causar la presencia de deslizamientos de tierra, flujos de escombros (huaicos) u otros tipos de movimientos a gran escala que crean condiciones peligrosas. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

### Figura 33

*Esquema de activación de las quebradas y movimiento de Masa*

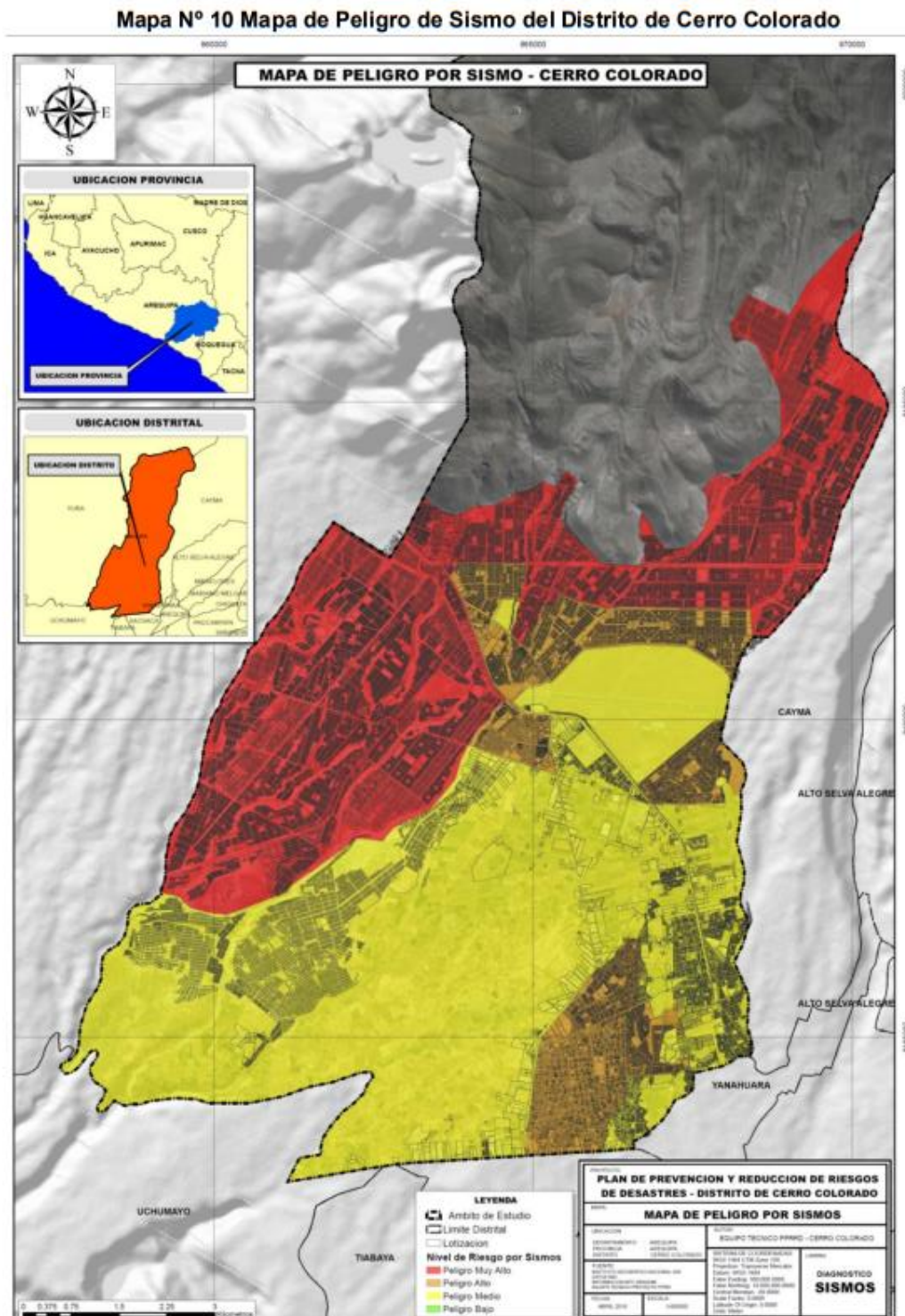
Imagen N°09, Esquema de activación de las Quebradas y movimiento de masa



Nota. Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, (2018)

El distrito de Cerro Colorado se halla emplazado en la zona sísmica alta I, según el mapa de zonificación sísmica del Perú. Esta ubicación implica que el área evaluada se sitúa en una zona de alto riesgo sísmico, donde se anticipa una aceleración sísmica considerable debido a sus características geotécnicas. Pese a la ausencia de estudios técnicos detallados, como la microzonificación sísmica, que podrían contribuir a clasificar los niveles de peligro dentro del distrito, es evidente que la zona presenta un elevado potencial de riesgo sísmico. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

**Figura 34**  
*Mapa de peligro de sismo del Distrito de Cerro Colorado*



*Nota.* Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, (2018)

Los deslizamientos de ladera son procesos de movimiento que pueden ser lentos o rápidos y que involucran suelo, roca o ambos. Estos deslizamientos son provocados por el exceso de agua o la fuerza de la gravedad en el terreno. Al cortar el terreno natural, se desestabiliza y queda expuesto a la lluvia y otras condiciones climáticas, lo que puede provocar deslizamientos de tierra. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

**Figura 35**

*Esquema de Factores de Deslizamiento en el distrito de Cerro Colorado*

**Factores desencadenantes y condicionantes del peligro de deslizamiento**



*Nota.* Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018.

#### 4.3.4. Contexto Biológico

##### 4.3.4.1. Flora

El distrito de Cerro Colorado es mayormente árido, salvo por las áreas irrigadas como Zamacola, la zona agrícola próxima a Alto Libertad y la Vía de Evitamiento, las cuales ayudan a mejorar el microclima de la zona. La vegetación, aunque es escasa, presenta en su mayoría molles, eucaliptos y cipreses. En la región semi rural de Pachacútec, la vegetación es casi inexistente y la poca que hay es debido a los esfuerzos individuales de algunos residentes. Actualmente, el distrito posee 2059 hectáreas de tierras agrícolas bajo riego, donde se cultivan principalmente maíz, papa, alfalfa, cebolla y ajo. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

**Figura 36**

*Áreas Agrícolas en Arequipa Metropolitana, Especificando el distrito de Cerro Colorado*

ÁREAS AGRÍCOLAS EN AREQUIPA METROPOLITANA					
DISTRITO	ÁREA TOTAL HAS	ÁREA BAJO RIEGO HAS	TIPO DE RIEGO	No DE PREDIOS	No DE USUARIOS
Arequipa	29	27	G	35	32
Alfo Selva Alegre	154	61	G	64	54
J.L. Bustamante y Rivero	144	125	G	264	178
Cayma	479	456	G	1126	770
<b>Cerro Colorado</b>	<b>2059</b>	<b>2029</b>	<b>G</b>	<b>902</b>	<b>806</b>
Characato	620	540	G	1591	746
J. Hunter	427	379	G	490	302
Miraflores	0	0		0	0
Mariano Melgar	0	0		0	0
Paucarpata	442	393	G	779	427
Sabandía	379	348	G	919	455
Sachaca	740	678	G	844	607
Socabaya	755	693	G	1522	826
Tiabaya	1208	1208	G	1025	664
Uchumayo	1649	1523	G	1422	1084
Yanahuara	823	626	G	712	575
Yura	953	943	G	935	585

*Nota.* Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018.

#### 4.3.4.2. Fauna

Es importante resaltar que el distrito de Cerro Colorado cuenta con áreas próximas a las laderas del Nevado Chachani formando parte de:

- La Reserva Nacional de Salinas
- Aguada Blanca
- Santuario Nacional.

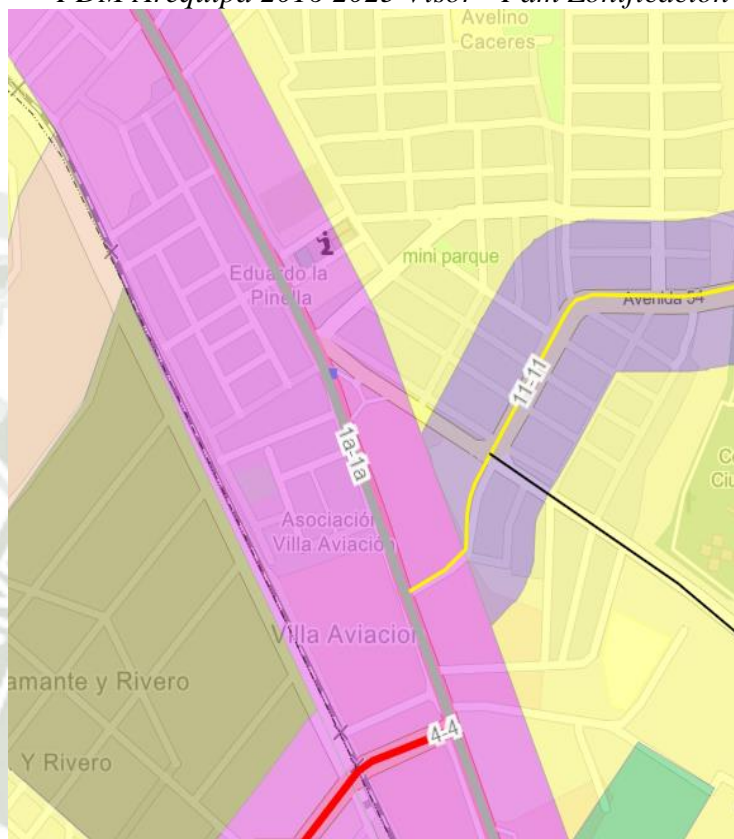
Por otro lado, el autor señala que la actividad ganadera en el distrito de Cerro Colorado se enfoca en la producción de leche fresca y carne de vacuno, actividades que dependen de la producción de alfalfa. Asimismo, en las granjas de la zona semi rural de Pachacútec se desarrollan la avicultura y la producción de huevos, aunque en menor medida también se produce carne de cerdo, oveja y camélidos. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

#### 4.3.5. Contexto Urbano

##### 4.3.5.1. Uso de suelos

**Figura 37**

*PDM Arequipa 2016 2025 Visor - Pdm Zonificación 2016*



**Rosado:** Comercio Especializado

**Amarillo:** Res. Densidad Media RDM-1

**Lila:** Comercio Zonal

**Verde Oscuro:** Vivienda Taller

**Piel:** ZRE Riesgo tipo 2

**Verde:** Usos Especiales Tipo 2

*Nota.* Instituto Municipal de Planeamiento de Arequipa, (2015)

#### **4.3.5.1.1. Morfología Urbana**

La expansión horizontal del distrito ha generado un proceso lento de consolidación y problemas relacionados con la prestación de servicios básicos. Este nuevo panorama de crecimiento espacial en Cerro Colorado transformará su morfología urbana, creando nuevas centralidades y aumentando las demandas de espacio funcional, lo que requerirá revisar los parámetros de construcción del distrito.

Así mismo el distrito tiene la tasa de crecimiento poblacional más alta de la región metropolitana de Arequipa (4.14), junto con su crecimiento vegetativo, el factor de la interoceánica y la plataforma logística incrementará la demanda y la especulación del suelo urbano. Esto llevará a una densificación significativa del territorio actual, incluso a expensas del suelo agrícola. La densidad de población según el INEI es de 647.1 habitantes por kilómetro cuadrado. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

#### **4.3.5.1.2. Infraestructura de servicios**

Los servicios básicos, como el suministro de agua y el sistema de alcantarillado junto con la infraestructura sanitaria como los reservorios de agua en todo el distrito, están situados en áreas propensas a deslizamientos, huaicos y sismos. Sin embargo, no se han implementado medidas para mitigar estos riesgos ni se ha reforzado la estructura de las obras complementarias. Además, las instalaciones de agua y alcantarillado carecen de un diseño adecuado en los sectores que cruzan quebradas o torrenteras, y en muchos casos, las redes de agua y desagüe se encuentran dentro de estos cauces naturales.

En cuanto a las redes de electricidad, las redes de alta y media tensión tiene una fragilidad media o baja ante peligros de origen natural, por adecuado mantenimiento por parte de SEAL. Por otra parte, las redes domiciliarias en las ampliaciones de los asentamientos humanos, donde se utilizan medidores comunes, cables e instalaciones sin asesoría técnica, que en algunos casos no están recubiertos y van uniendo varias viviendas. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

Finalmente, en nuestra zona de estudio si cuenta con los servicios básicos establecidos donde se detalla a continuación:

#### 4.3.5.1.3. Sistema de abastecimiento de agua

Según el análisis de visita de campo al lugar de estudio se pudo observar que, si cuenta con un sistema de abastecimiento de agua por parte de la empresa SEDAPAR, como se puede observar en las siguientes imágenes la mayoría de viviendas - comercio que se encuentra en el área de estudio cuenta con este servicio. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

**Figura 38**  
*Medidor de agua*



*Nota.* Medidor de agua SEDAPAR, sector de estudio.

#### 4.3.5.1.4. Sistema de desagüe

De igual manera según el análisis de visita de campo al lugar de estudio se pudo observar que si cuenta con un sistema de desagüe, como se puede observar en las siguientes imágenes

**Figura 39**

*Buzones*



*Nota.* Buzones de sistema de alcantarillado.

**Figura 40**

*Buzones*



*Nota.* Buzones de sistema de alcantarillado.

#### 4.3.5.1.5. Sistema de energía eléctrica

Según el análisis de visita de campo del lugar de estudio se vio que sí cuentan con un sistema de energía eléctrica completo, se puede verificar sobre todo en las vías más importantes (Av. 54 y Carretera Yura) los distintos postes de luz sin embargo se observa muchos cableados acumulados y desordenados que puede ocasionar graves problemas, también se observó en las calles paralelas postes de luz que cuentan con una iluminación apropiada para la zona de viviendas.

**Figura 41**  
*Iluminación pública*



*Nota.* Iluminación Pública (postes de luz). Avenidas principales

**Figura 42**  
*Iluminación pública*



*Nota.* Iluminación Pública (postes de luz). Avenidas principales

#### 4.3.5.1.6. Sistema de telecomunicaciones

El sistema de servicio de telecomunicaciones en el área de estudio contando con torres de telefonía en las avenidas principales y antenas parabólicas Satelital de Tv en las viviendas. Según el Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL) indica que se realizó supervisiones de las empresas operadoras verificando los indicadores mínimos de calidad móvil en los en el centro poblado de Cono Norte para una mejor calidad de cobertura de servicio, calidad de voz, tiempo de entrega de mensajes de texto, etc. Sin embargo, en el análisis de campo se tomó en cuenta la preocupación y rechazo de las torres de telefonía ya que están ubicadas en viviendas. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

**Figura 43***Antenas*

*Nota.* Antenas y Torres de Telefonía.

#### 4.3.6. Sistema vial

Se analiza de acuerdo a su sistema constructivo, jerarquía, antigüedad y diseño. En el caso de la zona de estudio entre la Av. 54 y carretera Yura es un cruce importante donde se puede ver que no se cuenta con puentes, alcantarillado, que no se considera un diseño concreto y adecuado para su tipo de jerarquía ya que es un nodo importante donde hay una gran concentración de vehículos y comerciantes. Por otro lado, no se ha considerado en el diseño en la infraestructura vial el sistema de desagüe fluvial generando daños en temporada de lluvias intensa a efectos de la escorrentía.

Se considera las siguientes vías de acceso al distrito:

- Vías Locales
  - Vía 54: paralela a la vía 100, su articulación en Ciudad Municipal con la vía Yura ha logrado generar un nodo y un área de embarque. Actualmente tiene un uso restringido, debido que su continuidad hacia el distrito de Cayma se encuentra con espacios destinados a vías.
  - Vía 100 – Eje Residencial: proyecto vial del Plan director 2002 – 2015 que articula los ejes metropolitanos, lo cual permite la conexión con 12 distritos, actualmente el proyecto se encuentra en abandono.

- Avenida Aviación: es la única vía que une Cerro Colorado con Yura, pasando con el entorno de Zamacola, Aeropuerto y Cono Norte.
- Avenida Pumacahua y Prolongación Av. Ejército: es el tramo que une la Av. Ejército con la Av. Aviación, y que articula el distrito con la ciudad, su diseño no logra responder a la alta afluencia vehicular actual que incide en esa zona.
- Avenida Metropolitana: vía de principal jerarquía contemplada en el Plan Director, que descongestionara la Av. Ejército y Aviación, actualmente se encuentra inconclusa.
- Avenida Perú, prolongación José Olaya: es la vía que une Alto Libertad, Mariscal Castilla con Cerro Colorado, se conecta con la vía de evitamiento.
- Vía Interdistrital
  - La Autopista la Joya: proyecto vial que conecta al distrito con la Joya, siendo parte del eje de conexión con la vía interoceánica.
- Vía Nacional:
  - Avenida de Evitamiento: vía de jerarquía nacional que articula la Macro Región Sur, con próximo tramo de la interoceánica.
  - Variante Uchumayo: vía de jerarquía nacional que articula Arequipa con la costa peruana, por su grado de importancia, es una vía altamente demandada, siendo así una vía “saturada”.
- Vía Férrea:
  - El Ferrocarril del sur: la red ferroviaria articula a la ciudad de Arequipa con Juliaca - Puno - Cusco y Quillabamba.
- Puentes:
 

Los puentes más importantes son: el puente Bolognesi, Grau, Consuelo, Variante, San Martín, Añashuayco y Chilina; los 7 primeros son importantes para el distrito de cerro colorado.

- Aeropuerto: El Aeropuerto Alfredo Chávez Ballón: permite la comunicación aérea con distintas regiones del Perú.

Podemos ver que la Carretera Yura y la Av. 54 con las vías con gran jerarquía y gran importancia que cruzan con la zona de estudio como se observa en el mapa vial de Cerro Colorado. (Municipalidad Distrital de Cerro Colorado, 2018)

**Figura 44**  
*Grupos Viales*



*Nota.* Identificación de grupos viales de mayor importancia.

**Figura 45**  
*Visión Micro – Largo plazo*



*Nota.* Visión micro – Largo plazo.

**Figura 46** *Visión micro – Corto Plazo*



#### 4.4. FODA

**Tabla 5**

*Cuadro FODA*

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Existe infraestructura de servicios básicos	Estabilidad Económica	Deterioro ambiental	Espacios principales sin una imagen urbana clara e identificable
Buena conexión vial con el centro de Arequipa	En las vías principales está ubicada toda la zona comercial	Percepción de inseguridad y presencia de hechos delictivos	La economía informal
Alta actividad comercial	Informalidad	Poca cultura de cuidado medio ambiental y de convivencia entre los habitantes del distrito	Alto flujo vehicular ocasiona puntos conflictivos de congestión vehicular
Existencia de flujos comerciales en el espacio público	Mejoramiento de la Imagen Urbana	Falta de Áreas Verdes	Invasión y deterioro del espacio público

#### 4.5. Diagnostico

##### 4.5.1. Identificación de los elementos de la imagen Urbana del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato

##### 4.5.1.1. Nodos

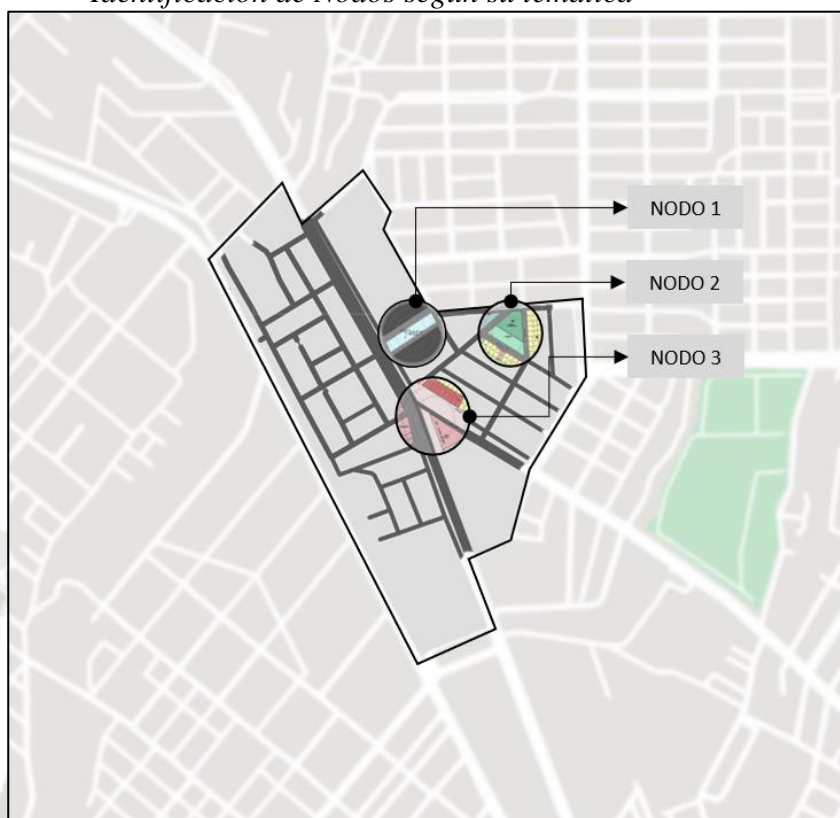
##### 4.5.1.1.1. Identificación de concentraciones temáticas

Para la identificación de nodos se realizó un análisis de campo donde se observó y fotografió los nodos más importantes en la zona a partir de diferentes características.

Se identificó tres nodos principales según su escala, jerarquía y uso en diferentes puntos importantes de gran concentración de flujos peatonales y vehiculares.

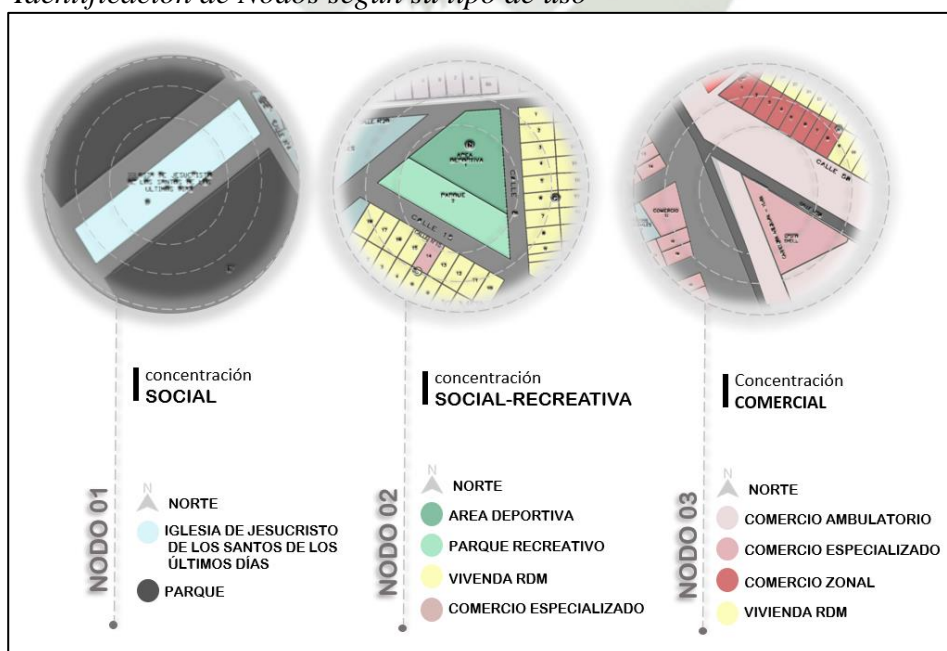
- Nodo 01: Iglesia de Jesucristo de los Santos de los últimos días tiene una concentración social.
- Nodo 02: Parque 1 tiene una concentración Social-Recreativa.
- Nodo 03: Cruce de la Av. 54 con carretera Yura tiene diferentes centros de confluencia comercial (comercio especializado, comercio zonal, comercio ambulatorio).

**Figura 47**  
*Identificación de Nodos según su temática*



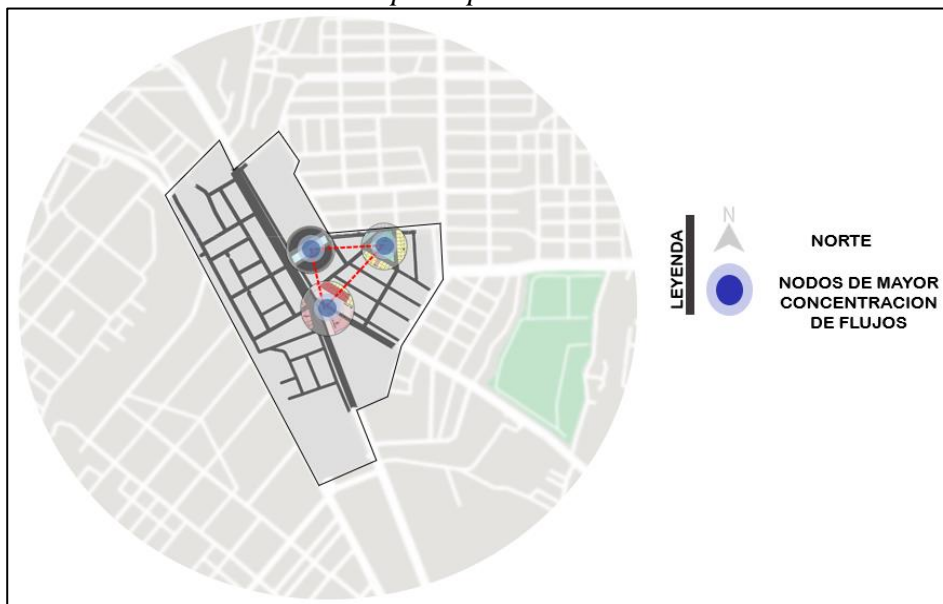
*Nota.* En la figura se identificaron los tres nodos más importantes según su jerarquía y temática del lugar de estudio.

**Figura 48**  
*Identificación de Nodos según su tipo de uso*



*Nota.* En la figura se detalla los tipos de usos según el carácter de cada nodo.

**Figura 49**  
*Interrelación entre los nodos principales*



*Nota.* En la figura se localiza la interrelación entre la ubicación de nodos.

#### 4.5.1.1.2. Forma del espacio

Este análisis se realizó a partir de fichas de observación, donde fueron elaboradas a partir de la tesis (Arquitectura de los nuevos formatos comerciales para contribuir en el diseño urbano arquitectónico de los mercados privatizados de Nuevo Chimbote) para un mejor desarrollo más específico de cada nodo. (Portillo, 2019)

Cada nodo constituye una diferente magnitud, escala y uso donde se va a analizar cada uno a partir de fichas de observación.

**Figura 50**  
*Ficha de observación de Nodo 1*

FICHA DE OBSERVACIÓN		Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura	
Caso Nº 1	<b>Nodo 1</b>		
DATOS GENERALES			
Ubicación		Análisis Fotográfico	
 <p>El nodo 01 se ubica colindante a una vía principal, la Carretera a Yura. El centro religioso cuenta con su ingreso principal en la vía paralela a la principal. Cuenta con un ingreso secundario en una de las vías laterales.</p> <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">●</span> IGLESIA DE JESUCRISTO DE LOS SANTOS DE LOS ÚLTIMOS DÍAS</li> <li><span style="color: red;">—</span> VIA SECUNDARIA</li> <li><span style="color: blue;">—</span> VIA PRINCIPAL</li> </ul>	 <p>La importancia de este nodo radica por la concentración social que genera, además de que colinda con la Carretera Yura. El espacio entre el templo y la vía principal genera un espacio que es usado como estacionamiento. Además este punto genera flujos de personas y vehículos externos a la zona.</p>		
Análisis Contextual		Análisis de Flujos	
 <p>El nodo 01 presenta una concentración social, debido a que es un centro religioso. Este centro religioso es un punto de concentración para personas de zonas residenciales de todo el distrito. Esto genera un aumento de personas de forma irregular, que afecta otros nodos analizados. Además la entrada del centro religioso es cercano al de la posta local y conecta con la vía principal.</p>	 <p>El nodo 01 presenta principalmente flujos sociales, al ser un centro religioso tiene picos de flujo peatonal una vez a la semana, mientras que el flujo normal es medio bajo. En cuanto a flujo vehicular, es un reflejo del flujo peatonal, y en su mayor flujo se concentra en la parte trasera del centro religioso, debido que al ser un área desocupada, es usada para estacionar autos. El flujo de personas influye.</p>		

*Nota.* Ficha de observación Nodo 1 a partir de un análisis ubicación, contextual, fotográfico y de flujos.

**Figura 51**  
*Ficha de Observación de Nodo 2*

FICHA DE OBSERVACIÓN		Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura	
Caso N° 2	<b>Nodo 02</b>		
DATOS GENERALES			
Ubicación		Análisis Fotográfico	
 <p>El nodo 02 se ubica entre vía colectoras de tránsito medio. En los alrededores</p> <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">●</span> PARROQUIA Sta. María</li> <li><span style="color: green;">●</span> PARQUE 2 (ZONA RECREATIVA DEPORTIVA)</li> <li><span style="color: cyan;">●</span> POSTA DE LA CIUDAD MUNICIPAL</li> <li><span style="color: red;">—</span> VIA SECUNDARIA</li> </ul>	 <p>Este nodo representa una ubicación y escala importante ya que conecta con equipamientos indispensables de la zona como la parroquia de Sta. María y la Posta de la Ciudad Municipal, presenta dos zonas, una que es parque con caminerías y vegetación y la zona recreativa deportiva con canchas de básquet y vóley, un punto importante de concentración.</p>		
Análisis Contextual		Análisis de Flujos	
 <p>El nodo 02 presenta una concentración social recreativa debido a la presencia de una zona deportiva, con presencia de áreas verdes. Estas áreas están rodeadas de zona residencial</p>	 <p>El nodo 02 presenta principalmente flujos sociales, al ser un centro religioso tiene picos de flujo peatonal una vez a la semana, mientras que el flujo normal es medio bajo. En cuanto a flujo vehicular, es un reflejo del flujo peatonal, y en su mayor flujo se concentra en la parte posterior del centro religioso, debido que al ser un área desocupada, es usada para estacionar autos.</p>		

*Nota.* Ficha de observación Nodo 2 a partir de un análisis ubicación, contextual, fotográfico y de flujos.

**Figura 52**  
*Ficha de Observación de Nodo 3*

FICHA DE OBSERVACIÓN		Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura	
Caso Nº 3	<b>Nodo 03</b>		
DATOS GENERALES			
Ubicación		Análisis Fotográfico	
 <p>La ubicación de este nodo es importante ya que se encuentra en la intersección de dos vías principales, la Carretera a Yura y la Avenida 54, donde genera altos flujos comerciales de diferentes tipos además del vehicular ya que cuenta con vehículos de carga ancha.</p> <p>LEYENDA   CRUCE (NODO)   VIA ALTERNA   VIA SECUNDARIA   VIA PRINCIPAL</p>	   <p>En el análisis este es el nodo mas importante ya que es el punto de concentración de dos vías mas importantes y congestionadas ,ya que existe un desorden vehicular y peatonal ,los flujos son altos ya que en su contexto existe una gran cantidad de comercio especializado ,zonal y sobre todo ambulatorio que se apropia del espacio publico generando un gran desorden.</p>		
Análisis Contextual		Análisis de Flujos	
 <p>Tiene un contexto comercial importante ya que colinda con vías importantes .Desarrolla tres tipos de comercios que es el comercio zonal ,comercio especializado (construcción) y comercio ambulatorio.</p> <p>LEYENDA   COMERCIO AMBULATORIO   COMERCIO ZONAL   COMERCIO ESPECIALIZADO   VIVIENDA</p>	   <p>El nodo 03 presenta un flujo comercial, consecuencia de ser el cruce de dos vías principales. El flujo peatonal y vehicular es alto en este punto, ocasionando la interferencia continua entre ambos, lo que causa desorden. Existen otros factores que influyen en la gran concentración de flujos en la zona, como son el comercio ambulatorio, y la falta de control en el desarrollo de estos.</p>		

*Nota.* Ficha de observación Nodo 3 a partir de un análisis ubicación, contextual, fotográfico y de flujos.

#### 4.5.1.2. Hitos

##### 4.5.1.2.1. Reconocimiento urbano




Identificación de hitos dependiendo de su ubicación urbana y jerarquía donde se va analizar a partir de Fichas Fotográficas.

**Figura 53**  
*Ficha Fotográfica Hito 1*

FICHA FOTOGRAFICA	Variable IMAGEN URBANA	Dimensión HITOS	Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura
<b>HITO 1</b>			
<p style="text-align: center;">UBICACIÓN-LOTE</p> 			
<p>Este Hito es la antena Telefónica la de mayor Escala, esta se encuentra frente a la Avenida 54 en El interior del lote 10 donde se encuentra una vivienda</p>	<p>Podemos notar esta antena en diferentes puntos que es de mayor escala y jerarquía como un punto de referencia que conecta con la Vía principal (Avenida 54).</p>		<p style="text-align: center;">CONCLUSIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Este hito tiene una ubicación estratégica ya que se conecta con la Av. 54 que es una vía principal y de mayores flujos peatonales y vehiculares</li> <li>• Es un hito muy visible ya que cuenta con una escala con gran jerarquía mas que las otras 2 antenas</li> <li>• Ya que su escala es alta y estructura maciza se puede observar desde diferentes ángulos y distancias</li> </ul>
			

*Nota.* Ficha Fotográfica de Hito 1 a partir de un análisis ubicación, contextual, fotográfico.

**Figura 54**  
*Ficha Fotográfica Hito 2*

<p>FICHA FOTOGRAFICA</p>	<p>Variable IMAGEN URBANA</p>	<p>Dimensión HITOS</p>	<p>Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura</p> 
<p>HITO 2</p>			
<p>UBICACIÓN-LOTE</p> 			
<p>El segundo hito (CARTEL) esta ubicado en una zona estratégico frente el mismo cruce entre la carretera Yura y la Av. 54 es un punto medio que es visible ya que tiene gran escala frente al único grifo Primax central</p>	<p>Se puede observar este hito como un punto central ,de mayor jerarquía ya que esta en un punto de gran confluencia, podemos notar que la ubicación del cartel frente al único grifo Primax es importante ya que tiene una actividad determinada</p>		<p style="text-align: center;">CONCLUSIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Este hito es un objeto físico definido</li> <li>• Cuenta con una ubicación estratégica frente a un equipamiento con gran confluencia</li> <li>• El punto medio del hito hace que se defina y tenga mayor flujos peatonales y vehiculares</li> <li>• La visibilidad de este hito es alta ya que esta en un cruce jerárquico importante aislado</li> </ul>
			

*Nota.* Ficha Fotográfica de Hito 2 a partir de un análisis ubicación, contextual, fotográfico.

**Figura 55**  
*Ficha Fotográfica Hito 3*

FICHA FOTOGRAFICA	Variable IMAGEN URBANA	Dimensión HITOS	Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura 
<b>HITO 3</b>			
UBICACIÓN-LOTE			
<p>El Hito 3 es el Centro Comercial <b>CIUDAD MUNICIPAL</b> la ubicación de este es directa a la vía principal carretera Yura , se encuentra en una vía elevada ,en su contexto se rodea de comercio especializado.</p> 	<p>Este hito es un punto de referencia importante ya que la fachada del centro comercial de Ciudad Municipal es significativo por el tiempo y el propio color amarillo hace que sea visible de diferentes puntos y distancias .Así como también esta ubicado en la vía elevada de la carretera es accesible a nivel peatonal y vehicular</p>		
			<p style="text-align: center;"><b>CONCLUSIONES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Este hito es visible y estratégico ya que es el único centro comercial de la zona de Ciudad municipal</li> <li>• La ubicación es estratégica y muy visible definido ya que esta directamente en una vía principal jerárquica</li> <li>• Este hito es característico por estar en una vía elevada donde se ve en diferentes distancias y ángulos.</li> <li>• La propia fachada es significativa por su forma y color que contrasta con su contexto.</li> <li>• Los flujos vehiculares y peatonales son altos ya que este hito maneja un uso comercial importante</li> </ul>

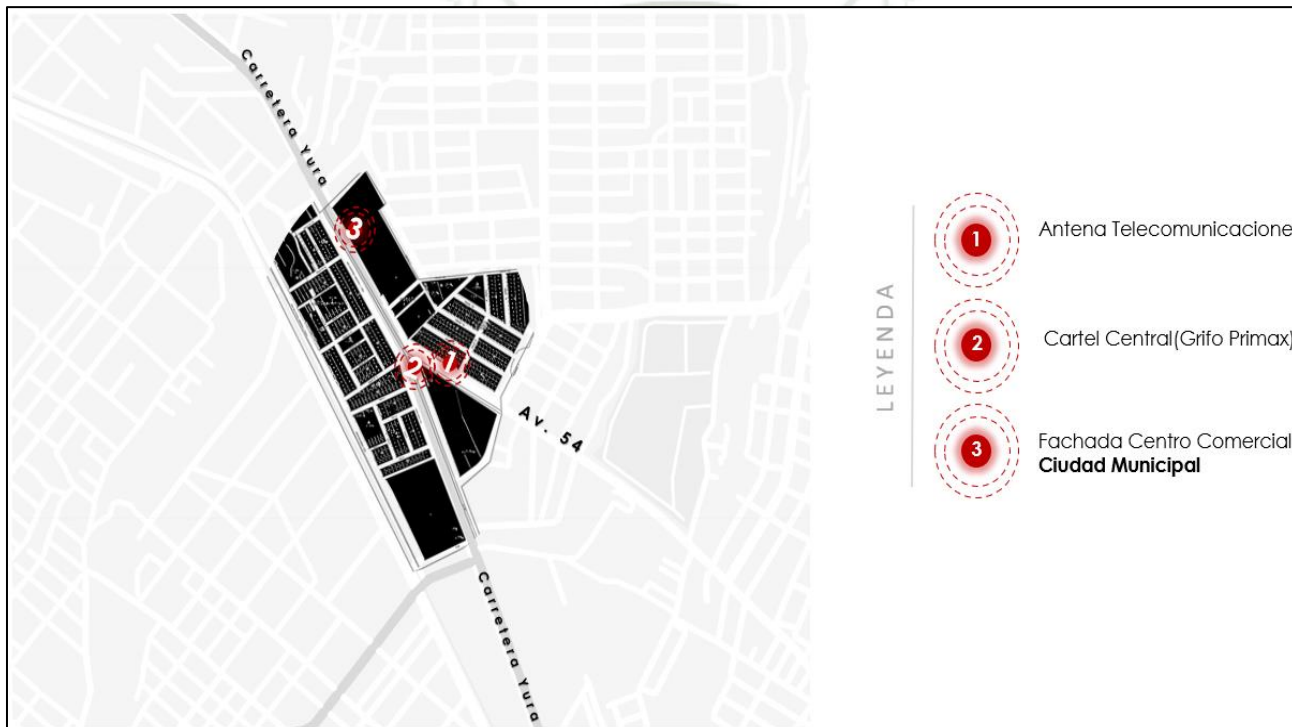
*Nota.* Ficha Fotográfica de Hito 3 a partir de un análisis ubicación, contextual, fotográfico.

#### 4.5.1.2.2. Ubicación

Se identificó la ubicación de estos tres hitos a partir de su visibilidad, ubicación y jerarquía ya que se encuentran próximos a las vías más importantes que delimitan el área de estudio.

#### Figura 56

*Plano de Ubicación de Hitos*



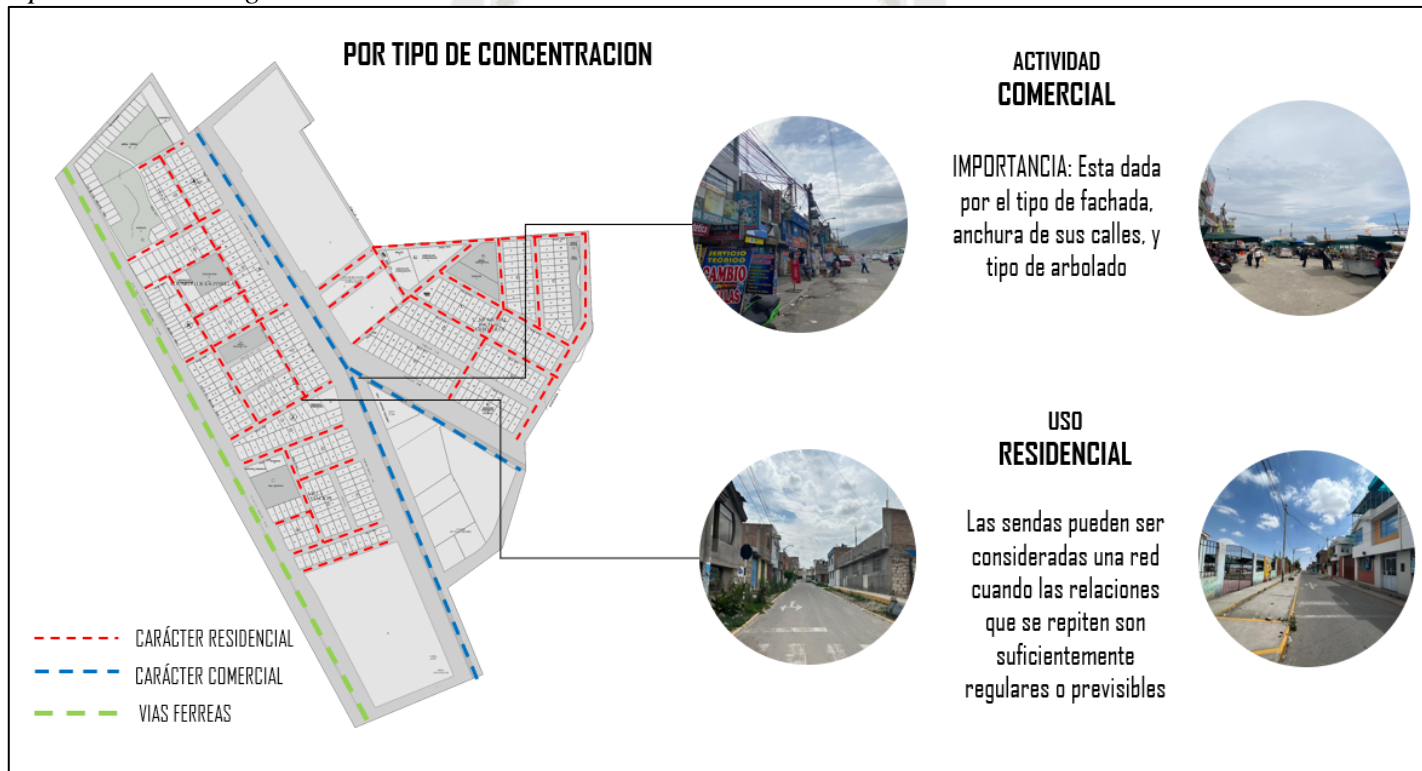
*Nota.* En el plano se observa la ubicación de los tres hitos más importantes de la zona de estudio.

### 4.5.1.3. Sendas

#### 4.5.1.3.1. Carácter de la senda

**Figura 57**

*Tipos de Sendas según su concentración*

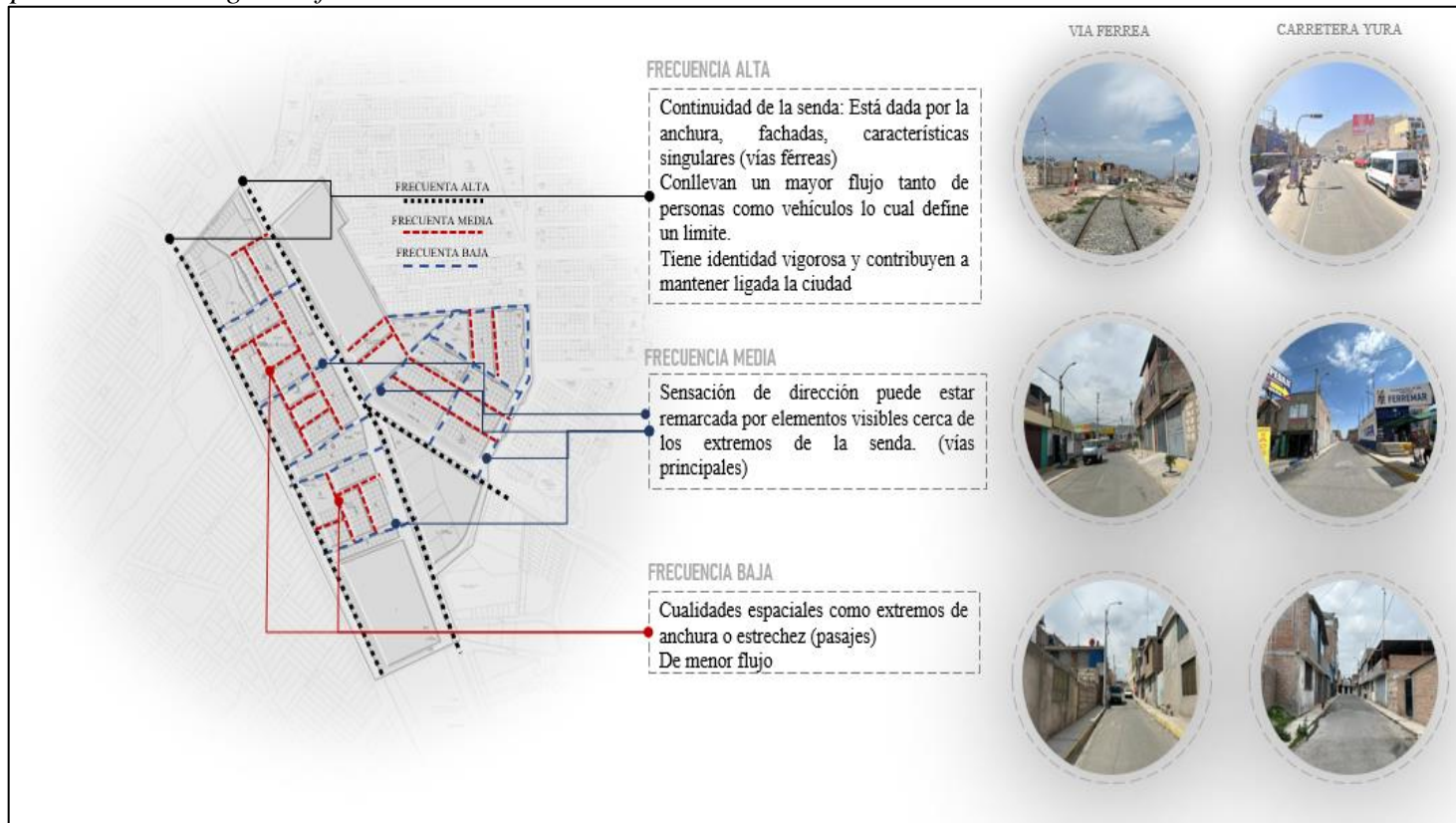


*Nota.* Gráfico de identificación de sendas según su carácter y actividad.

#### 4.5.1.3.2. Escala

**Figura 58**

*Tipos de Sendas según su frecuencia*



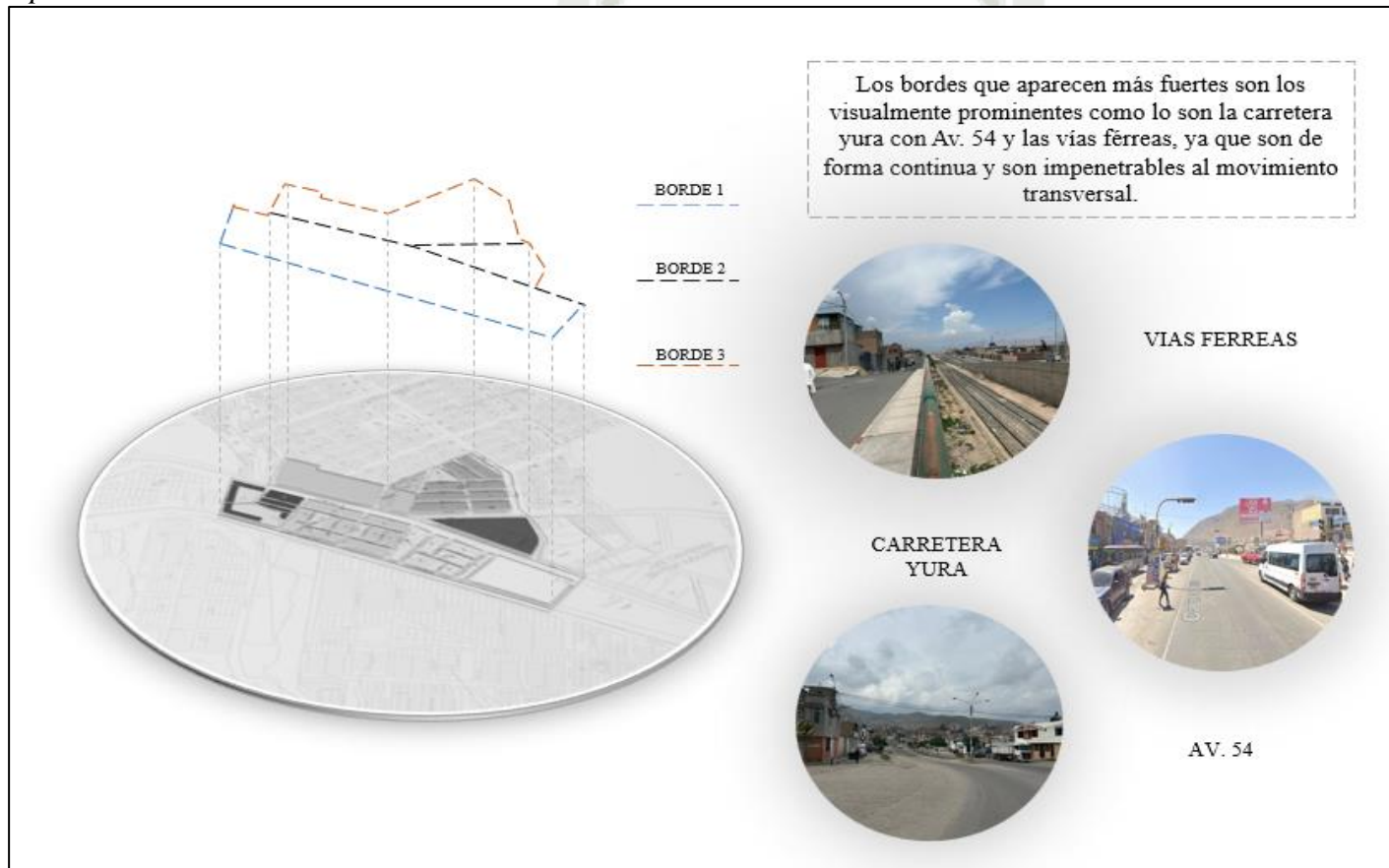
*Nota.* Gráfico de identificación de las escalas según su frecuencia,

#### 4.5.1.4. Bordes

##### 4.5.1.4.1. Continuidad del borde

**Figura 59**

*Tipos de Bordes*



*Nota.* Gráfico de identificación de bordes.

#### 4.5.1.4.2. Identificación

Se identifica cada borde con las diferentes características y jerarquía con su contexto próximo y los diferentes barrios que divide a partir de fichas de observación.

**Figura 60**  
*Fichas de Observación de Borde 1*

FICHA DE OBSERVACIÓN		Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura	
Caso N° 1	<b>BORDE 1</b>		
DATOS GENERALES			
Ubicación		Análisis Contextual- Flujos	
 <p>El primer borde esta ubicado en la zona lateral colindante en la carretera Arequipa-Puno y la vía férrea que separa con la segunda zona de Ciudad Municipal.</p> <p>LEYENDA  BORDE 1</p>		 <p>En el análisis contextual del BORDE 1 ,se puede notar que predomina el uso de Vivienda Residencial Media y en la parte inferior también comercio especializado ,presenta flujo Medio – Bajo ya que es una vía alterna así como también el ferrocarril.</p>	
Análisis fotográfico			
			
			
		<p>El borde 01 presenta una vía secundaria, usada principalmente para el uso residencial. Además presenta unas líneas férreas que colinda con la carretera. Como se puede ver las líneas férreas están protegidas por barandas de seguridad, debido a su ubicación en medio de una zona residencial.</p>	

*Nota.* Ficha de observación de Borde 1 a partir de un análisis ubicación, contextual y fotográfico.

**Figura 61**  
*Fichas de Observación de Borde 2*

FICHA DE OBSERVACIÓN		Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura	
Caso Nº 2	<b>BORDE 2</b>	DATOS GENERALES	
Ubicación		Análisis Contextual- Flujos	
 <p>El segundo borde es de mayor jerarquía con altos flujos peatonales y vehiculares que separa en tres zonas :</p> <p><b>LEYENDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>A</b> ZONA RESIDENCIAL-COMERCIO ESPECIALIZADO</li> <li><b>B</b> ZONA COMERCIO ESPECIALIZADO</li> <li><b>C</b> ZONA RESIDENCIAL-COMERCIO ZONAL</li> </ul>		 <p>Este borde es importante ya que presenta un contexto comercial mayormente comercio especializado lo cual crea flujos altos a lo largo del día además del comercio ambulatorio , Este borde representa vías principales de carga ancha.</p>	
		Análisis fotográfico	
		 <p>El borde 02 es la vía principal de la zona, usada principalmente para el uso de transporte urbano. Como se puede apreciar el flujo vehicular comprende vehículos livianos, hasta transporte pesado. En el cruce con la Avenida se puede apreciar una concentración de vehículos estacionados. En cuanto al flujo peatonal se puede apreciar gran cantidad de comercio ambulatorio, que desorganiza el libre tránsito.</p>	

*Nota.* Ficha de observación de Borde 2 a partir de un análisis ubicación, contextual y fotográfico.

**Figura 62**  
*Fichas de Observación de Borde 3*

FICHA DE OBSERVACIÓN		Universidad Católica de Santa María Escuela Profesional de Arquitectura	
Caso N° 3	<b>BORDE 3</b>	DATOS GENERALES	
Ubicación		Análisis Contextual- Flujos	
 <p>Este borde colinda en general con zona residencial media Son vías alternas de medio-bajo flujo vehicular</p> <p>LEYENDA <span style="color: red;">■</span> BORDE 3</p>		 <p>El borde 03 una vía secundaria, usada principalmente por el transporte residencial. Esta zona consta en su mayoría viviendas residenciales con presencia de pequeños negocios familiares que no aumentan la concentración peatonal en la zona.</p>	
		Análisis Fotográfico	
		 <p>Presenta principalmente flujos peatonal medio, y flujo vehicular bajo. Ambos extremos del borde 3 conectan con la vía principal, por lo que no es una opción para el flujo vehicular, y es usada solo por los vecinos de área residencial aledaño. Presencia de negocios locales producen un flujo peatonal continuo en estas zonas que se ven afectados en su vértices conectores con las calles principales como son la Avenida 54 y la carretera a Yura.</p>	

*Nota.* Ficha de observación de Borde 3 a partir de un análisis ubicación, contextual y fotográfico.

#### 4.5.1.5. Barrios

##### 4.5.1.5.1. Limites

**Figura 63**

*Mapeo identificación de Barrios*

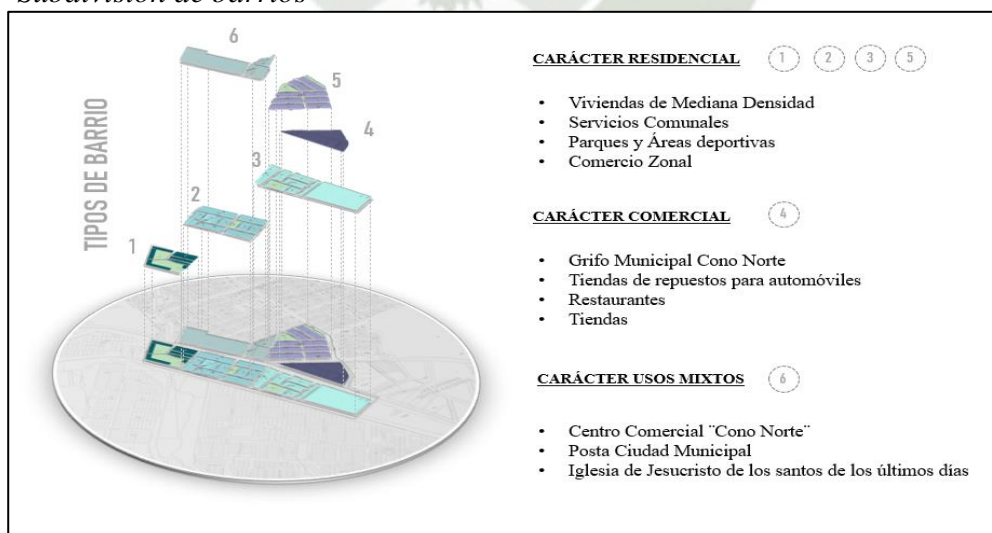


*Nota.* La subdivisión de Barrios según sus características.

##### 4.5.1.5.2. Tipos de Barrios

**Figura 64**

*Subdivisión de barrios*



*Nota.* Subdivisión de barrios según su tipo de carácter.

#### 4.6. Diagnóstico de la Situación Actual

A partir del diagrama resumen podemos identificar los cinco elementos ubicados en la zona de estudio, para poder determinar su relación y cercanía dependiendo de diferentes factores urbanos, sociales y comerciales.

**Figura 65**

*Mapa resumen de los elementos de la Imagen Urbana*



*Nota.* Identificación de los elementos determinando su relación y cercanía en el área de estudio.

##### 4.6.1. Diagnóstico de los nodos

En el análisis de los nodos se identificó a partir de su uso, escala y jerarquía con su contexto donde se estableció tres nodos importantes Nodo 01( Iglesia de Jesucristo de los Santos de los últimos días), Nodo 02 (Parque 1) y Nodo 03 (Cruce de la Av.54 con carretera Yura). Gracias a los nodos ubicados nos sirve como puntos estratégicos con altos flujos vehiculares y peatonales más

importantes ya que constan de diferentes usos y características físicas diferentes que proporcionarían información para su mejora.

#### **4.6.2. Diagnóstico de los hitos**

Para el reconocimiento de los hitos se identificó a partir de su ubicación, visibilidad y jerarquía de la zona, son los tres hitos importantes como puntos de referencia, con característica física que cuentan con una ubicación de gran confluencia vehicular y peatonal a lo largo del día. Estos hitos nos permiten tener tres referencias físicas significativas para la zona con gran visibilidad en diferentes ángulos y distancias que los mismos habitantes de la zona lo reconocen.

#### **4.6.3. Diagnóstico de las sendas**

Para el reconocimiento de las Sendas se tomó en consideración las características según su grado de actividad y su grado de afluencia, reconociendo así 2 tipos de sendas principales de carácter comercial y carácter residencial, siendo esta segunda subdividiéndose en sendas según su grado de afluencia y cualidades espaciales como extremos de anchura (avenidas) o estrechez (pasajes). (Portillo, 2019)

#### **4.6.4. Diagnóstico de los bordes**

Se identificó tres bordes más importantes que provienen de la carretera Yura con A.v 54 y las vías férreas ya que cuentan con características continuas y diferentes jerarquías a su contexto próximo. Podemos ver que estos tres bordes nos identificó tres barrios con usos importantes como el comercial y residencial dependiendo del tipo de vía, son referencias lineales predominantes que delimitan el área de estudio.

#### **4.6.5. Diagnóstico de los barrios**

Para la identificación de barrios se subdividió en 3 tipos, según su tipo, carácter residencial donde se apreciaba un claro manzaneo y subdivisión de lotes, carácter comercial el cual se identificó una zona netamente comercial, carácter de usos mixtos, también se consideró a los bordes ya que pueden desempeñar una función secundaria logrando así delimitar un barrio.

#### 4.7. Usuario

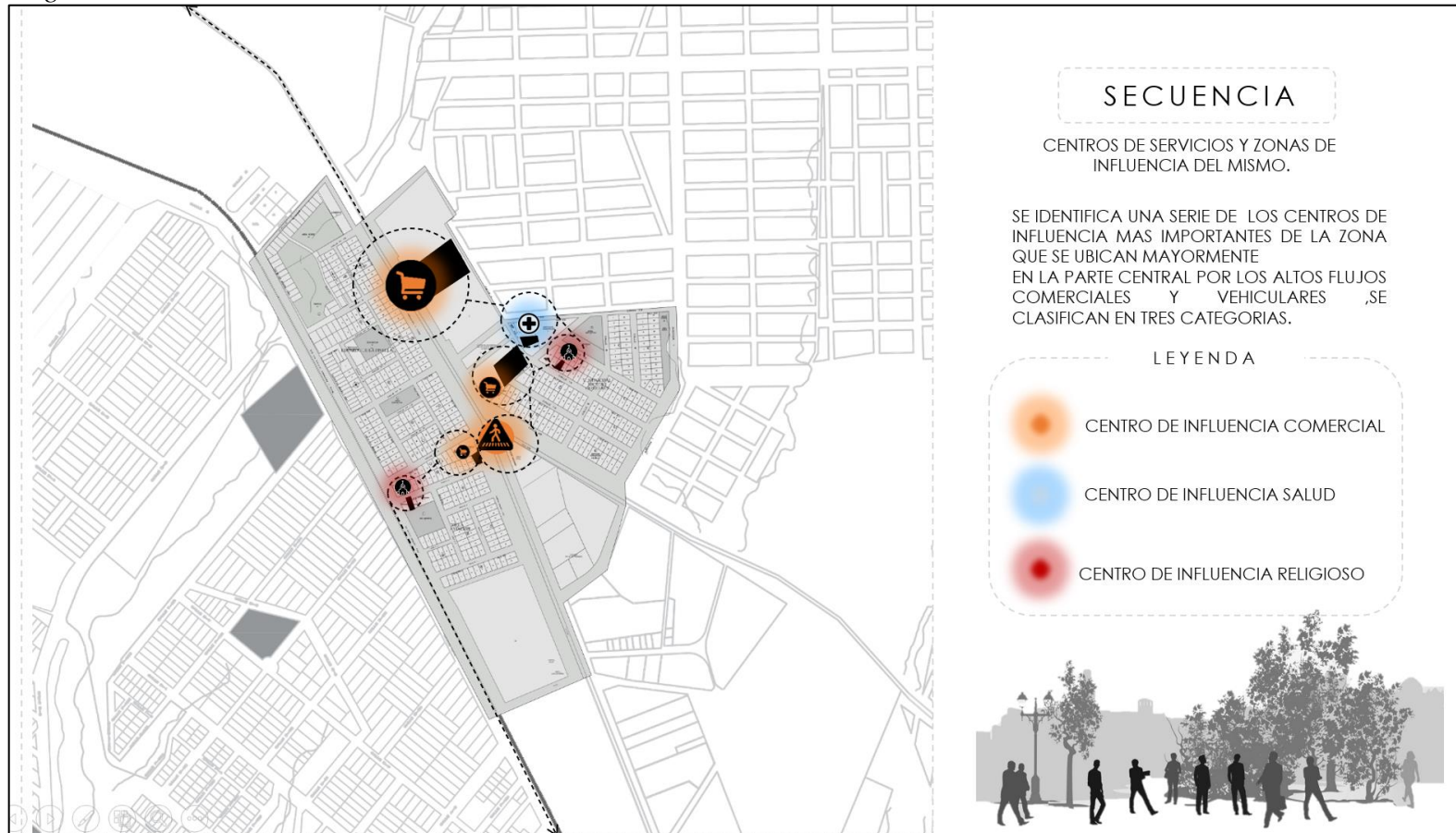
##### 4.7.1. Identificación de la estructura de la imagen Urbana del cruce de la Av. 54 con la carretera Yura y su entorno inmediato

A partir de un análisis general de la zona se identifica una estructura urbana en la zona central donde existe un mayor grado de flujos vehiculares y peatonales a lo largo del día, es por ello que a partir de un análisis del comportamiento y dinámicas de los habitantes se determinan tres puntos de influencia en la zona.



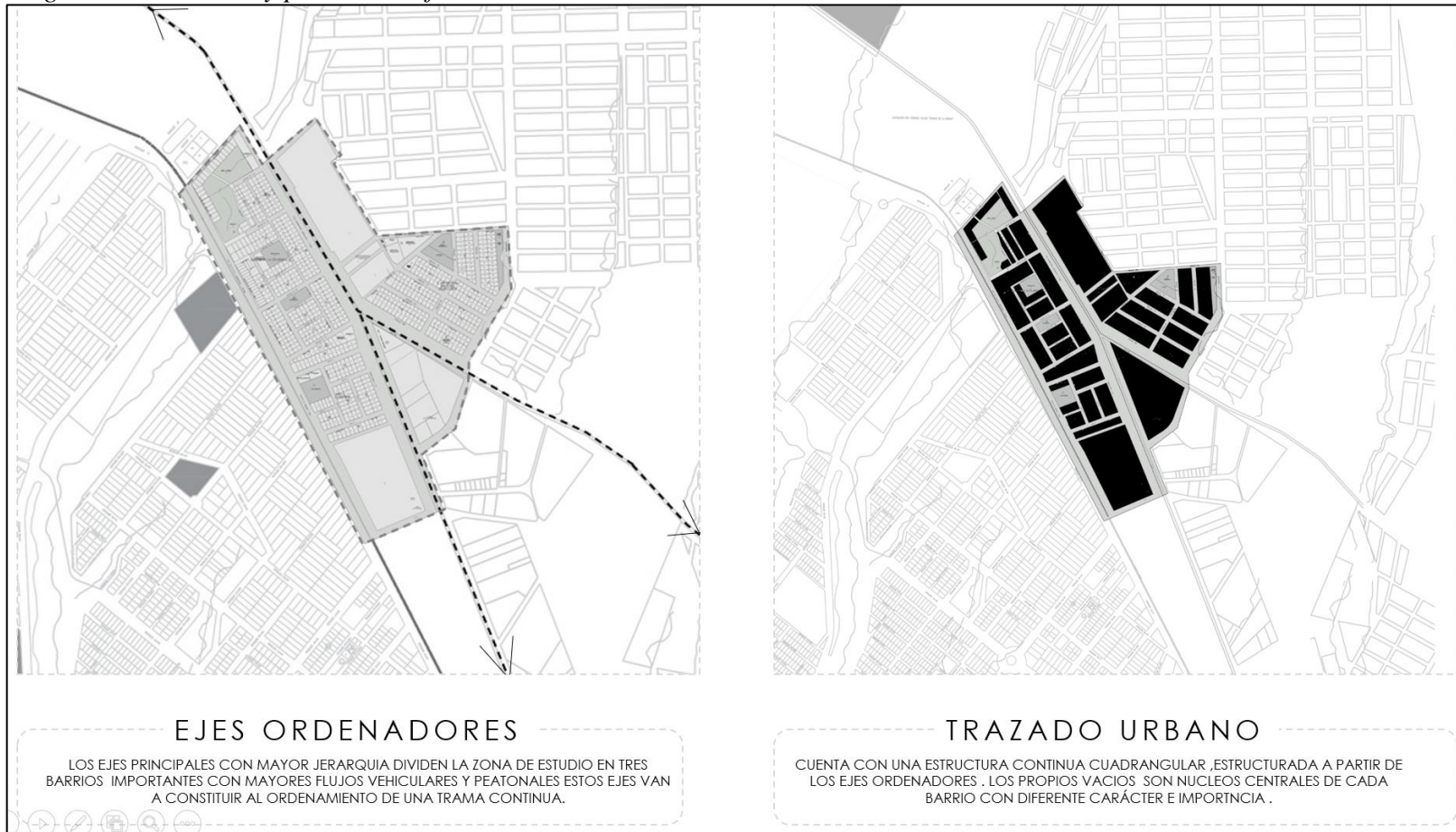
#### 4.7.2. Secuencia

**Figura 66**  
*Diagrama de Secuencia*



*Nota.* Identificación de los centros de influencia más importantes.

**Figura 67**  
*Diagrama de Trazado y puntos de Influencia*



*Nota.* Representación de las pautas básicas del trazado y la identificación de puntos de influencia y centros de servicios importantes.

### 4.7.3. Calidad de la imagen

Aplicar las guías de Kevin Lynch a las personas

#### Figura 68

*Entrevista aplicando guías de Kevin Lynch*

**ENTREVISTA N°1**

**NODOS:** Puntos estratégicos de la ciudad con gran confluencia. (cruces de avenidas, parques, plazas)

**HITOS:** Puntos de referencia visible y definido (letreros, antenas, frentera de tiendas)

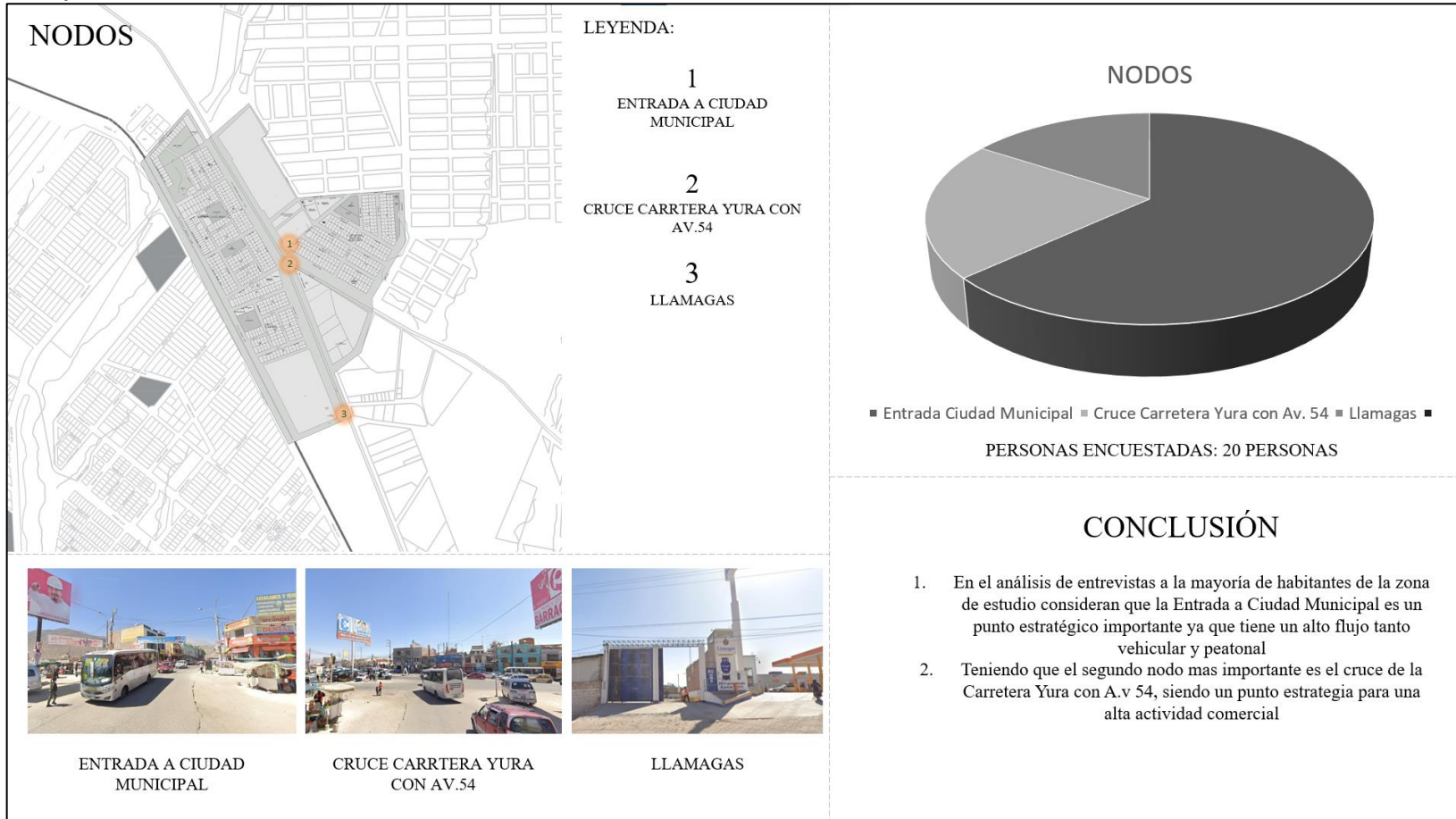
**BARRIOS:** Secciones de la ciudad reconocibles.

**SENDAS:** Elementos urbanos predominantes que dividen y conectan la ciudad (calles, senderos, línea de tránsito, canales o vías férreas)

**BORDES:** Elementos lineales que limitan entre dos fases o rupturas continuas (playas, cruces de ferrocarril, borde de desarrollo, muros)

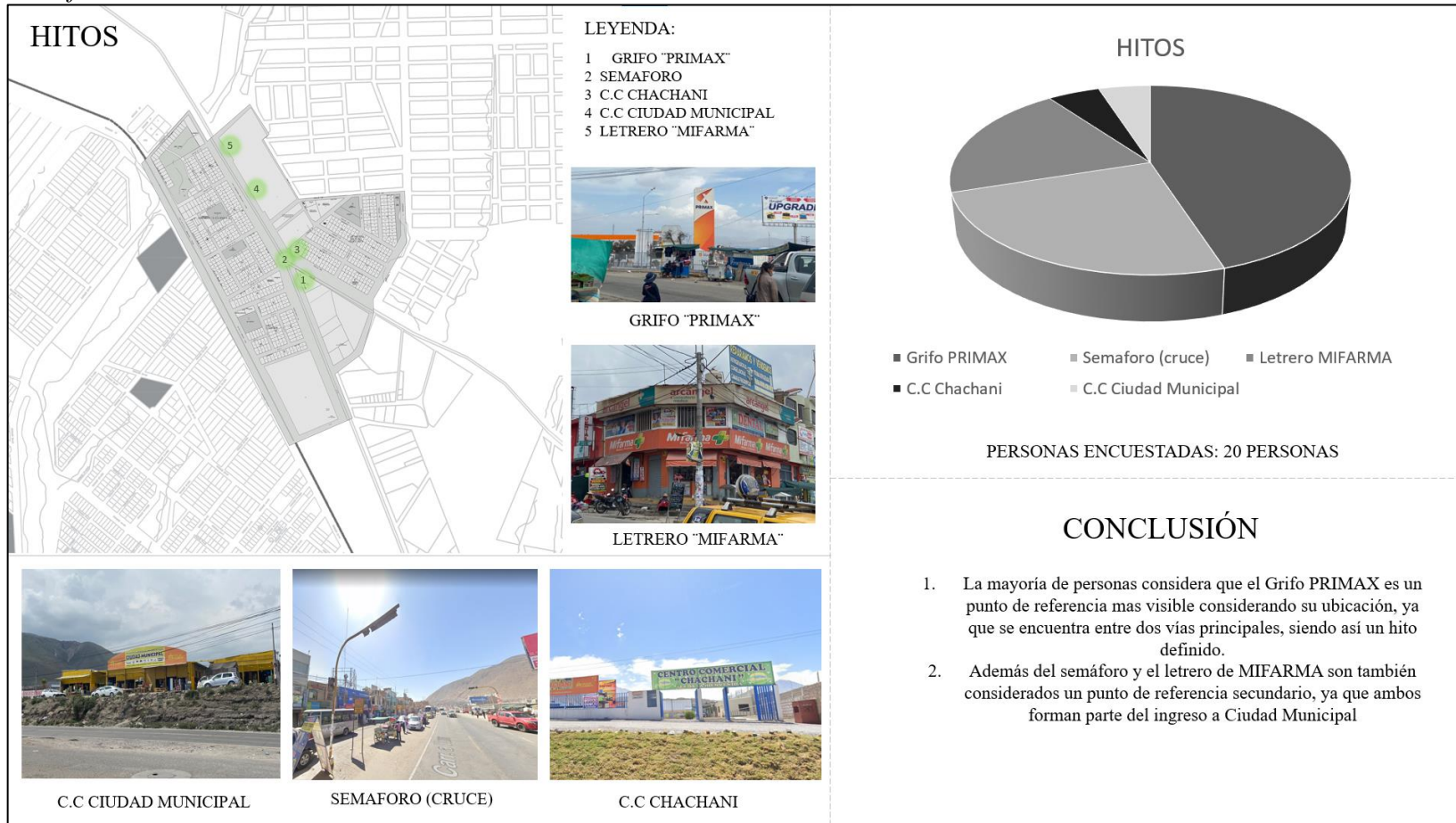
1. ¿Si tuviera que recomendar un punto estratégico o "nodo" de la zona de Cono Norte, que sitio recomendaría?  
.....  
.....  
.....
2. ¿Qué puntos de referencia es el más visible o se considera como "hito" en la zona de Cono Norte?  
.....  
.....  
.....
3. ¿Te identificas con algún barrio es la zona de Cono Norte?  
.....  
.....  
.....
4. ¿Cuáles crees tú que son las sendas más predominantes en la zona de Cono Norte?  
.....  
.....  
.....
5. ¿Consideras que Cono Norte está delimitado con algún elemento lineal importantes? ¿Cuáles serían?  
.....  
.....  
.....

**Figura 69**  
*Gráfico de entrevista, análisis de Nodos*



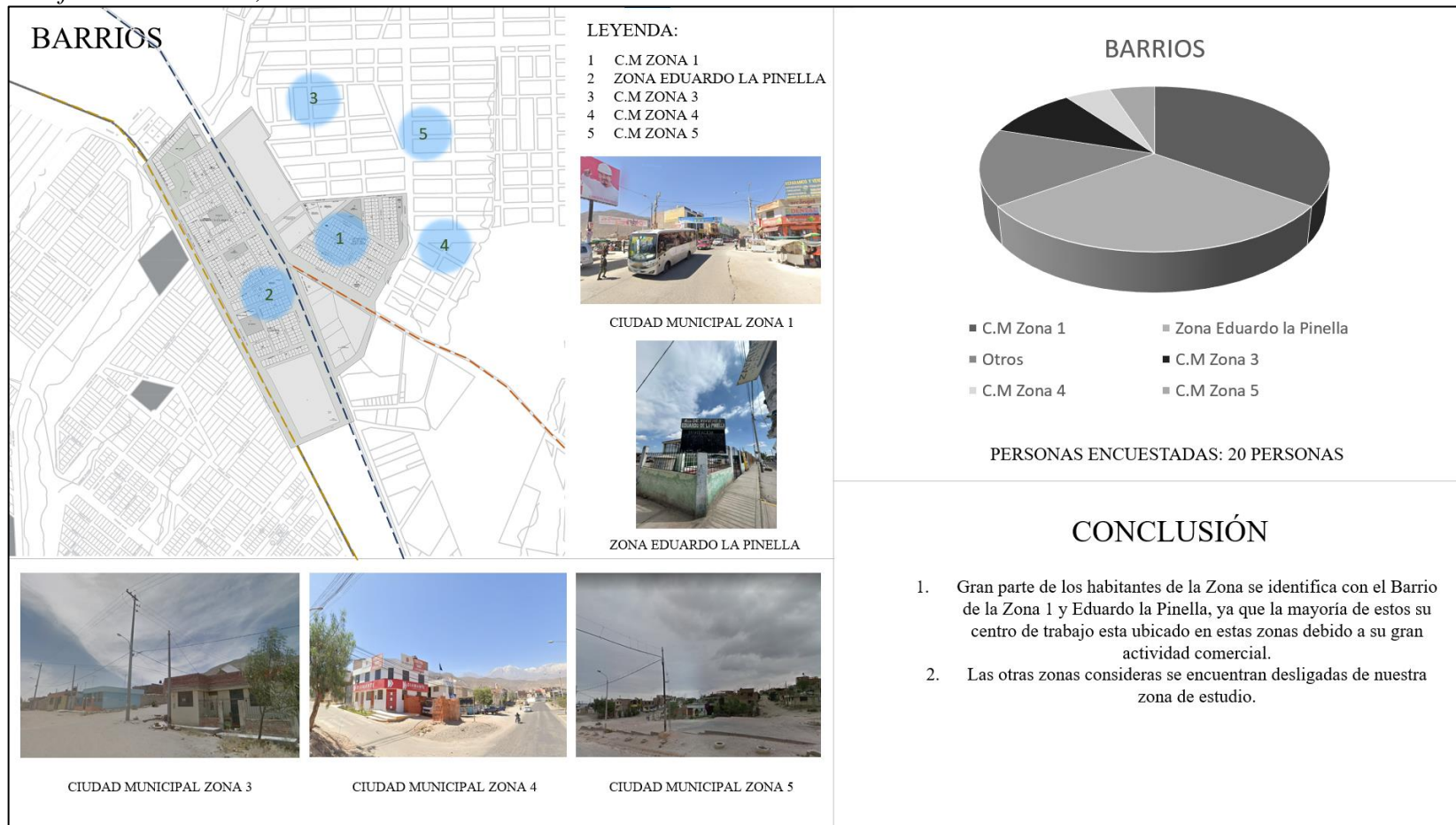
*Nota.* Mapeo y Análisis porcentual de resultados de entrevistas realizadas a habitantes de la zona de estudio enfocado en Nodos.

**Figura 70**  
*Gráfico de entrevista, análisis de Hitos*



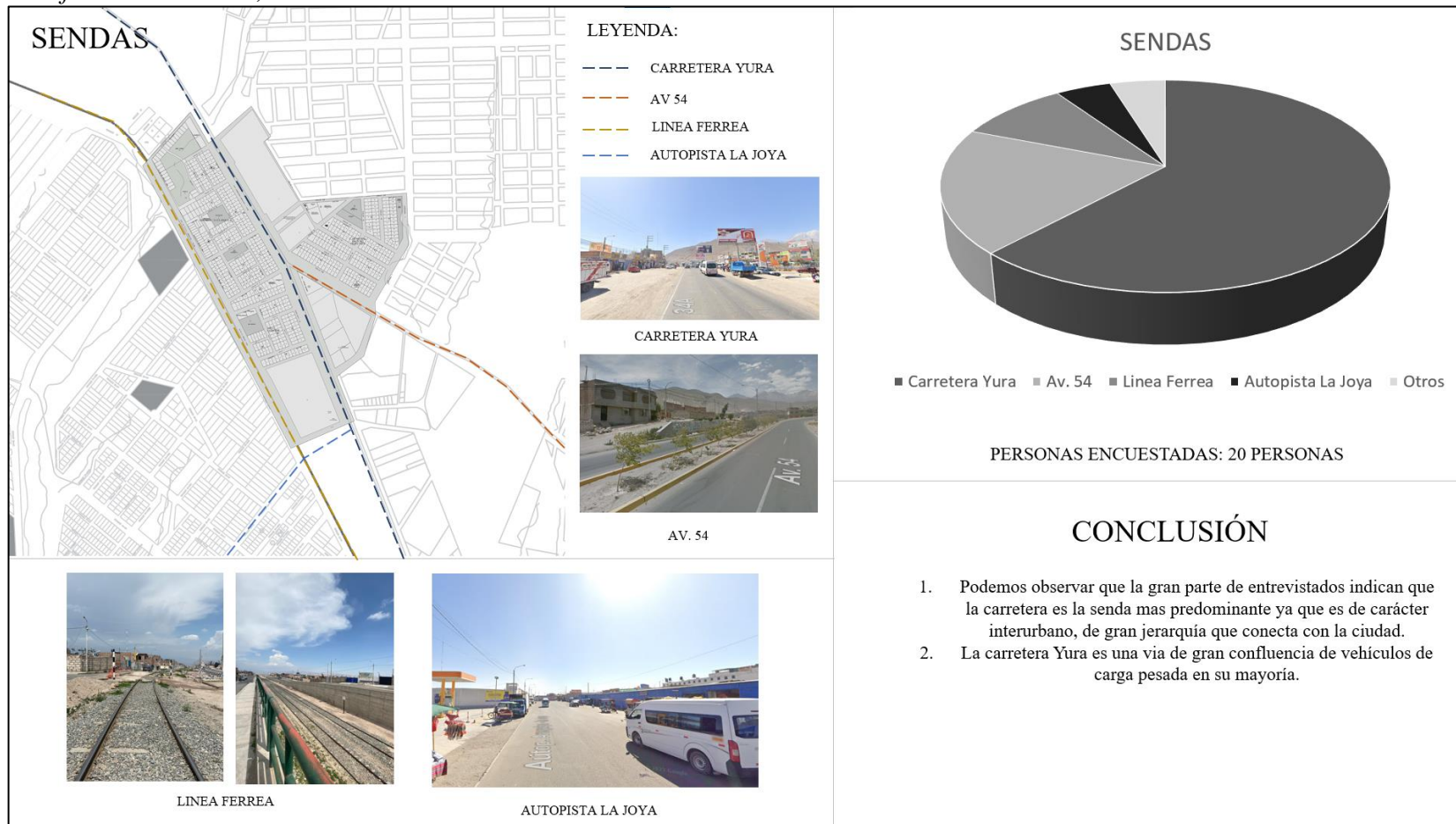
*Nota.* Mapeo y Análisis porcentual de resultados de entrevistas realizadas a habitantes de la zona de estudio enfocado en Hitos.

**Figura 71**  
*Gráfico de entrevista, análisis de Barrios*



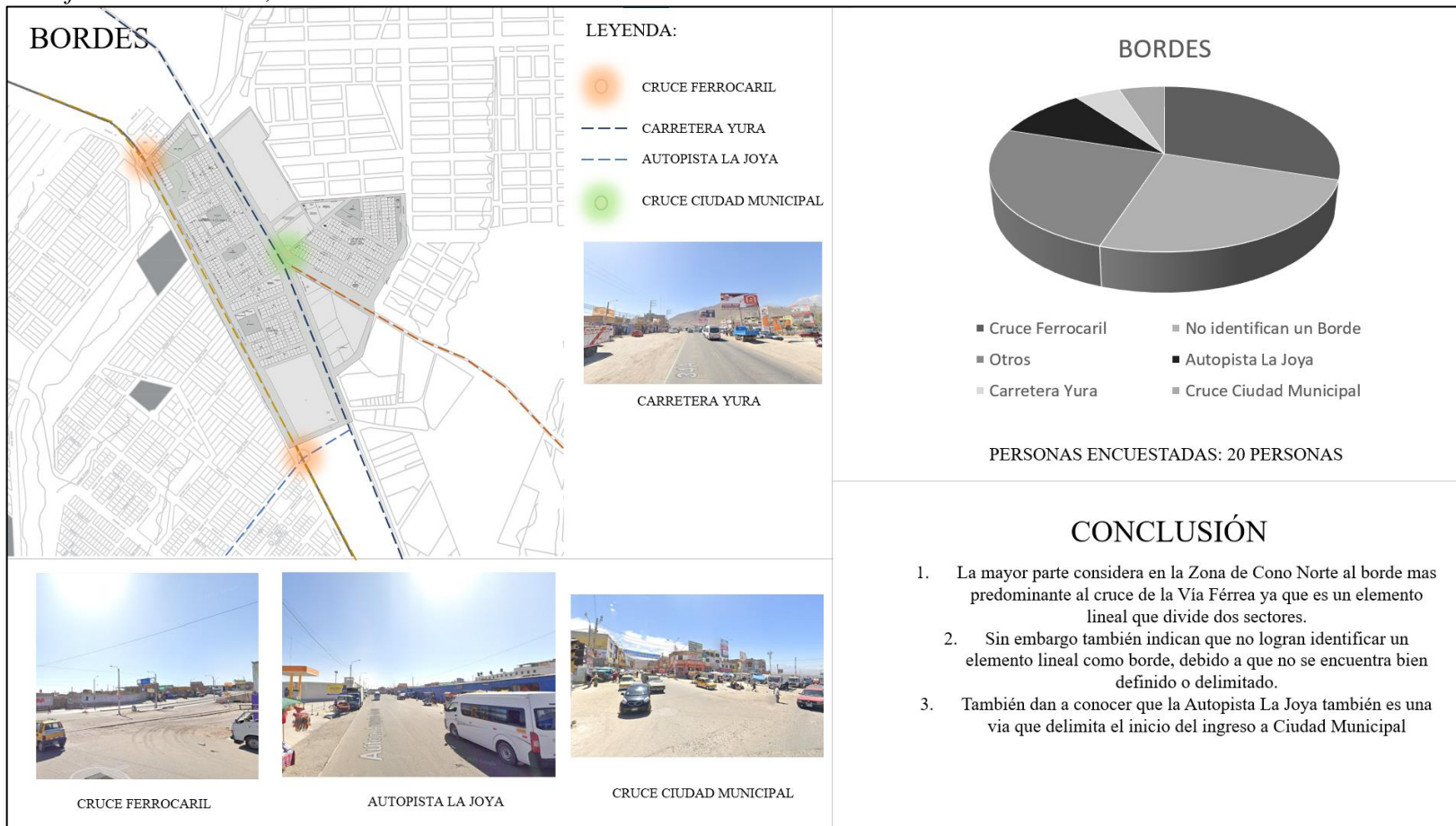
*Nota.* Mapeo y Análisis porcentual de resultados de entrevistas realizadas a habitantes de la zona de estudio enfocado en Barrios.

**Figura 72**  
*Gráfico de entrevista, análisis de Sendas*



*Nota.* Mapeo y Análisis porcentual de resultados de entrevistas realizadas a habitantes de la zona de estudio enfocado en Sendas.

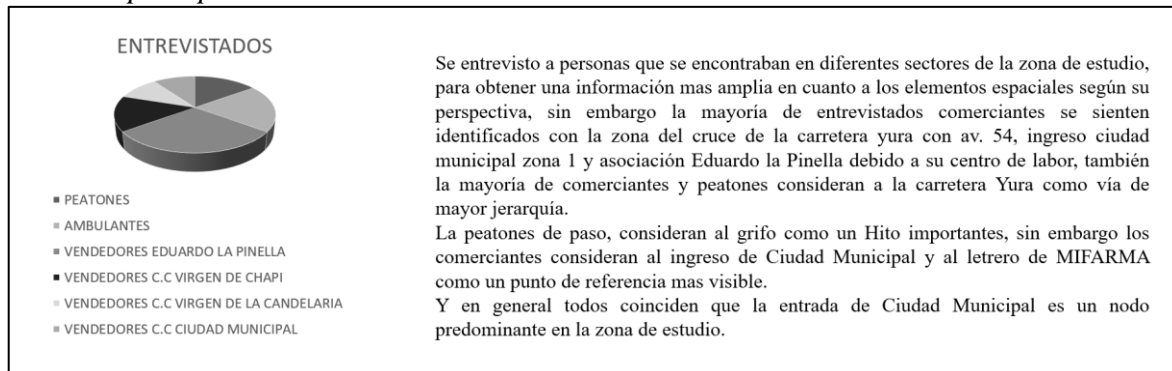
**Figura 73**  
*Gráfico de entrevista, análisis de Bordes*



*Nota.* Mapeo y Análisis porcentual de resultados de entrevistas realizadas a habitantes de la zona de estudio enfocado en Bordes.

### Figura 74

#### Resumen por tipo de entrevistado



*Nota.* Análisis Porcentual y conclusión de las entrevistas realizadas.



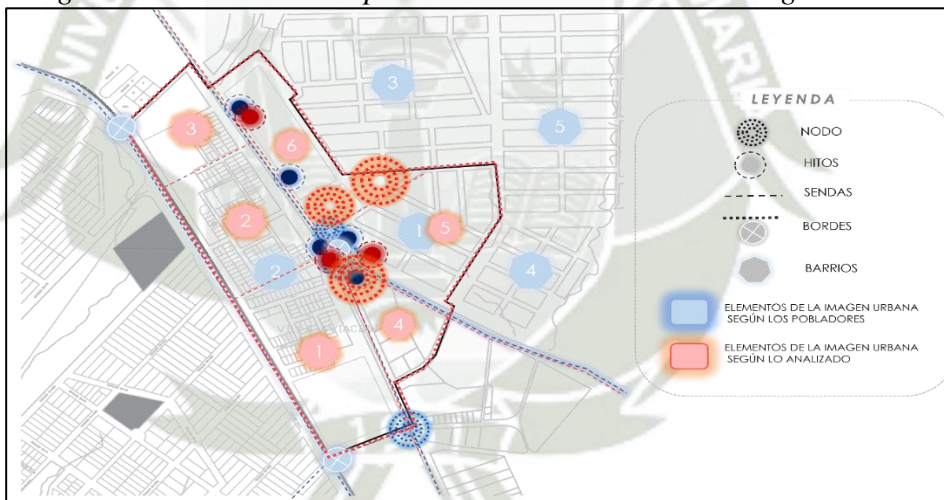
#### 4.7.4. Diagrama Resumen de comparación

En este análisis comparativo podemos identificar los elementos de la imagen que identificamos y a su vez los elementos de la imagen que perciben los mismos pobladores a través de las entrevistas ,donde se concluye que muchos de ellos sobre todo los nodos y los hitos se encuentran ubicados cerca al cruce de la carretera Yura y Av. 54 , esas son las sendas más predominantes que ambos análisis determinan que estas vías crean barrios siendo estos los que manejan mayores flujos vehiculares y peatonales a lo largo del día .

Este análisis permitió analizar los elementos de la imagen donde presentan una mayor jerarquía e importancia de los pobladores y nuestra percepción que se debe tomar en cuenta para implementar herramientas de diseño para un futuro diseño.

**Figura 75**

*Diagrama de Resumen comparativo de Elementos de la Imagen Urbana*



*Nota.* Comparación de los elementos según nuestra percepción con la opinión de los pobladores.

#### 4.7.5. Calidad estructural

Este análisis identifica a los elementos a partir de su ubicación y su función con todo el conjunto para determinar su relación con los demás elementos y su calidad estructural.

**Figura 76**

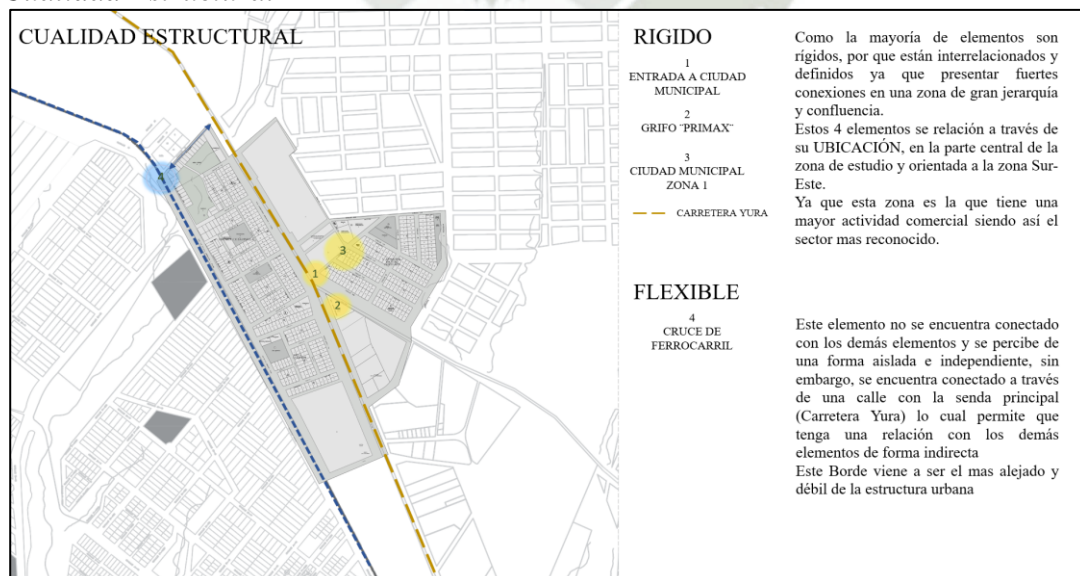
*Cualidad Estructural*



*Nota.* Mapeo y Análisis de cualidades estructurales de los elementos encontrados en la zona de Cono Norte (Carretera Yura-Av. 54).

**Figura 77**

*Cualidad Estructural*



*Nota.* Mapeo y Análisis de cualidades estructurales de los elementos encontrados en la zona de Cono Norte (Carretera Yura-Av. 54).

#### 4.8. Reconocimiento de Características Socioeconómicas

##### 4.8.1. Identificación de las características económicas (sociales)

En cuanto a las características económicas se pueden distinguir diferentes formas de apropiación del espacio público, dependiendo del uso específico que se le otorgue, en este caso en la avenida principal (carretera Yura) sea la más generalizada y también la que ofrece una mayor variedad y posibilidades, debido a la intersección con la Av. 54, por lo tanto dicha intersección favorece a algunas actividades, siendo muy diferente a lo que pueda brindar una plaza, parque, o cualquier otro espacio.

Se distingue diferentes tipos de apreciación que se le da a la calle, como, por ejemplo: puestos de ventas (papas, verduras, comida, entre otros). En gran medida estas actividades nacen de la necesidad y están vinculadas a la precariedad y subsistencia, ya que para las personas encuentran esto como una posibilidad de tener una actividad laboral bajo un trabajo informal, por ello toman a la calle como "refugio", sin embargo, existe una mayor apreciación de actividades económicas localizadas en mercados y locales, a lo largo de la avenida principal (carretera Yura) que abarcan desde taller para autos, ferreterías, boticas, vidrierías, servicios técnicos, tiendas de abarrotes, entre otros, que de alguna manera se podrían considerar trabajos formales. (Garriz & Schroeder, 2014)

**Figura 78**  
*Comercio Ambulatorio*



*Nota.* Imagen del comercio ambulatorio apropiándose de las vías.

**Figura 79**  
*Comercio zonal y especializado*



*Nota.* Imagen de los diferentes tipos de negocios comerciales de la Zona.

#### **4.8.2. Identificación de las características culturales (sociales)**

Para el análisis de las características culturales se analizó en la zona de estudio diferentes tipos de festividades culturales y mayormente religiosas en fechas especiales y están ubicados también diferentes tipos de iglesias en los tres principales barrios que divide nuestro sector.

Primero podemos identificar las festividades de los sontos que se encuentran en los mismos mercados y centros comerciales, son una importante costumbre que los mismos pobladores de la zona y sobre todo los comerciantes de cada establecimiento se reúnen y festejan en fechas importantes. Son dos festividades religiosas en centros comerciales más importantes:

- “Centro Comercial Virgen de Chapi”- Celebrando a la Virgen de Chapi (01 de mayo) de cada año.

**Figura 80**  
*Altar de la Virgen de Chapi*



*Nota.* Imagen del Altar de la Virgen de Chapi en el interior del “Centro Comercial Virgen de Chapi”.

- “Mercado y Centro Comercial Virgen de la Candelaria”- Celebrando a la Virgen de la Candelaria (12 de febrero) de cada año.

**Figura 81**

*Altar de la Virgen de la Candelaria*



*Nota.* Imagen del Altar de la Virgen de la Candelaria en el interior del “Mercado y Centro Comercial La Candelaria”.

Es importante considerar otra festividad de uno de los centros comerciales más antiguos de la zona, donde los propios vecinos y comerciantes celebran en noviembre de cada año, la fundación del “Centro Comercial Ciudad Municipal” que es una asociación de microempresarios y fabricantes de muebles más importante de la zona.

**Figura 82**

*Centro comercial Ciudad Municipal*



*Nota.* Imagen de la fachada del “Centro Comercial Ciudad Municipal” (Asociación de microempresarios y fabricantes de muebles”.

Por último, se identificó las tres iglesias y parroquias más importantes de la zona de estudio que celebran diferentes festividades particulares, ya que son diferentes comunidades religiosas tienen costumbres de celebridades y actividades que realizan cada año, ya sea con los vecinos cercanos a estas, manejan sus propios horarios para sus dinámicas sociales cada año.

- Parroquia Santa María de la Cabeza

En el análisis de la zona se identificó solo esta parroquia católica que es muy importante para los vecinos de la zona ,donde se celebra su aniversario en Julio de cada año, cuentan con un equipo administrativo que organiza una lista de actividades toda la semana, además de contar con otras dinámicas como en semana Santa ,la catequesis ,confirmación y primera comunión de los pobladores y comerciantes católicos de la zona ,estas actividades son visualizadas en afiches en la fachada de la propia parroquia, así como también sus propios horarios de misas.

**Figura 83**

*Parroquia Sants Maris de la Cabeza*



*Nota.* Imagen de la fachada de la Parroquia Santa María de la Cabeza, interior y afiches de actividades comunitarias religiosas de la parroquia.

- Iglesia Evangélica Peruana Villa Aviación

En este caso la Iglesia Evangelista cuenta con diferentes actividades sociales religiosas divididas en tres horarios que están publicados en su propia fachada, cuenta con tres tipos de cultos: Servicio de Culto Central, Servicio de Culto de Jóvenes y Culto de Oración.

**Figura 84**  
*Iglesia Evangélica Peruana Villa Aviación*



*Nota.* Imagen de la fachada de la Iglesia Evangélica Peruana Villa Aviación.

- La Iglesia de Jesucristo de los Santos de los últimos días.

En esta última casa las actividades de esta comunidad son más privadas y reservadas, pero si cuentan con tres principales que se realizan mayormente en el interior de la iglesia. Son consideradas Los bautizos por inmersión, Investiduras y sellamientos.

**Figura 85**  
*Iglesia de Jesucristo de los Santos de los últimos días*



*Nota.* Imagen de la fachada de la Iglesia La Iglesia de Jesucristo de los Santos de los últimos días y actividades.

#### 4.9. Identificación de las características espaciales

Se va a identificar las características espaciales a partir del libro La dimensión Humana en el espacio Público, recomendaciones para el análisis y el diseño de Pablo Construcción Lira y Marcelo Longas donde se aplicó a partir de diferentes métodos que complementan a las herramientas para lograr un mejor acercamiento a las experiencias de los habitantes con el espacio público de nuestra zona de estudio, se dividió este análisis en cinco zonas (5 espacios) para un mejor estudio. (Bravo, 2017)

##### 4.9.1. Espacio 1

Definición del espacio

**Figura 86**  
*Zona 1*





*Nota.* Se define el límite principal de la zona número 1, analizando el grado de permeabilidad de la fachada.

#### 4.9.1.1. Bordes Blandos

**Figura 87**

*Ficha de Observación. Identificación de Bordes Blandos*

**BUSCANDO BORDES BLANDOS**
**SECTOR 1**

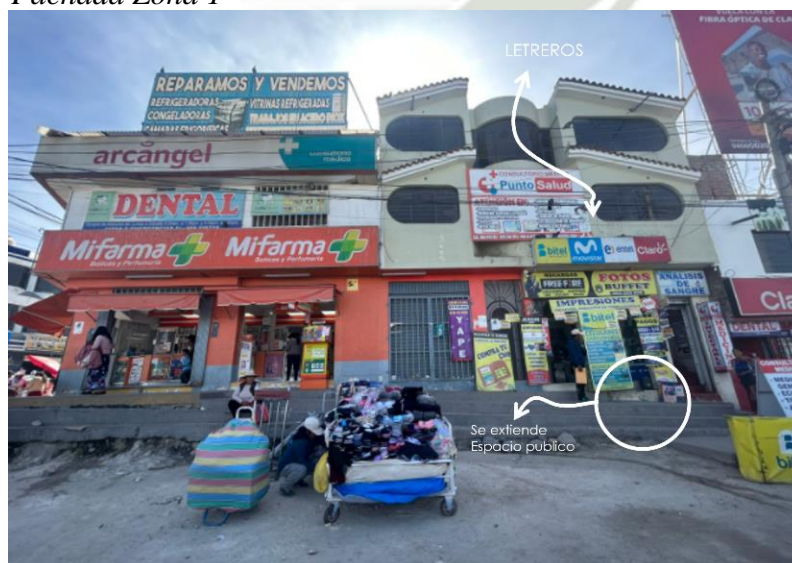
<div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>ESTIMULANTE <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span></b></p> <p>Esta formado por pequeñas fachadas angostas (15-20 puertas cada 100 metros)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Borde con carácter y cambios de relieve</li> <li>-Variedad en las funciones, incluyendo comercio y acceso público</li> <li>-Las funciones del edificio, son visibles o incluso se extienden al exterior.</li> </ul> </div> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>REGULAR <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">B</span></b></p> <p>Fachadas Amplias (6-15puertas cada 100 metros)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Borde con poco carácter distales de interés</li> <li>-Algunos usos pasivos o cerrados</li> <li>-Cierta conexión visual con el exterior</li> </ul> </div> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>CIEGO <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">C</span></b></p> <p>Muero monótono con pocas o ninguna puerta (0-2 puertas por cada 100 metros)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-No hay variación de funciones</li> <li>-Unidades ciegas o pasivas</li> <li>-Fachadas uniformes sin interés visual</li> </ul> </div> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>VACIO <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">D</span></b></p> <p>Estacionamientos o sillones erlazos</p> </div>	  <div style="border: 1px solid gray; width: 100%; height: 50px; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid gray; width: 100%; height: 50px; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid gray; width: 100%; height: 50px;"></div>	
---	---	--

*Nota.* Ficha de observación. Bordes Blandos. Sector 1.

Este borde se le da la categoría de “Estimulante” ya que cuenta en el borde pequeñas fachadas angostas, con carácter comercial y de gran acceso público a lo largo del día, es una de las zonas más concurridas y visibles, los propios comercios se extienden para las veredas para exponer sus productos.

**Figura 88**

*Fachada Zona 1*



*Nota.* Análisis de la cantidad de carteles y ocupación del espacio público.

Este análisis permitió designar el grado de permeabilidad de las fachadas de la zona 1, en este caso este borde es uno de los más cargados y está considerado estimulante, ya que se ve más de 15 fachadas angostas, todas con carácter comercial, por el gran flujo peatonal y vehicular que presenta la avenida 54 es una avenida muy concurrida y presenta muchos letreros llamativos.

**Figura 89**  
*Fachada Zona 1*



*Nota.* Se identifica la presencia de productos en la vereda.

#### 4.9.1.2. Cota cero

**Figura 90**  
*Ficha de Observación. Análisis cota cero*



*Nota.* Ficha de observación. Análisis cota cero. Sector 1.

Se observa en el área de la zona, la materialidad y el estado del pavimento. Donde se determinó estar Accesible, Funcional, deteriorado, inutilizable y sub utilizado. El estado del pavimento va cambiando a lo largo de la zona, sin embargo, la mayor parte está en buen estado, pero en ciertos tramos si existen muchas deficiencias que están deteriorados.

**Figura 91**  
*Fachada zona 1*



*Nota.* Puntos más críticos y en buen estado.

En este caso se determinó varios puntos críticos en el pavimento a pesar que algunos si estén en buen estado y sean funcionales, no son suficientes para la cantidad de peatones que transcurren a lo largo del día ya que tiene un flujo comercial alto a lo largo del día.

**Figura 92**  
*Fachada zona 1*

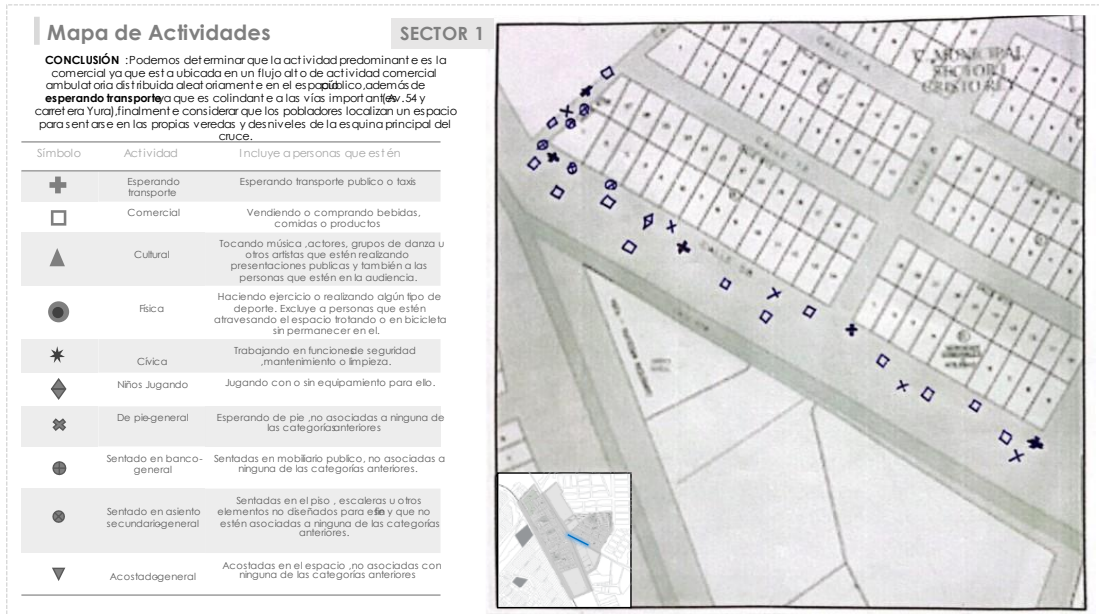


*Nota.* Se identifica los puntos más críticos de la zona.

### 4.9.1.3. Mapa de actividades

**Figura 93**

*Ficha de Observación. Mapeo de Actividades*



*Nota.* Mapa de Actividades.

A partir del mapa de actividades se determinó la permanencia de los peatones frente al espacio público, donde en este caso el grado de actividad es muy alto ya que la zona al estar frente a una vía principal importante crea mayores flujos peatonales y vehiculares, donde es una vía concurrida por ambulantes con una variedad de actividades a lo largo del día.

**Figura 94**

*Actividades zona 1*



*Nota.* diferentes actividades en la vía con grandes flujos peatonales y vehiculares.

Se determina una zona con alto grado de actividad por estar colindante a una vía rápida importante, donde existen muchos flujos peatonales y vehiculares, más que todo el propio comercio ambulante en la zona es alto, creando así diferentes actividades más que todo en las esquinas de la zona ya que son puntos focales fuertes.

**Figura 95**  
*Actividades zona 1*

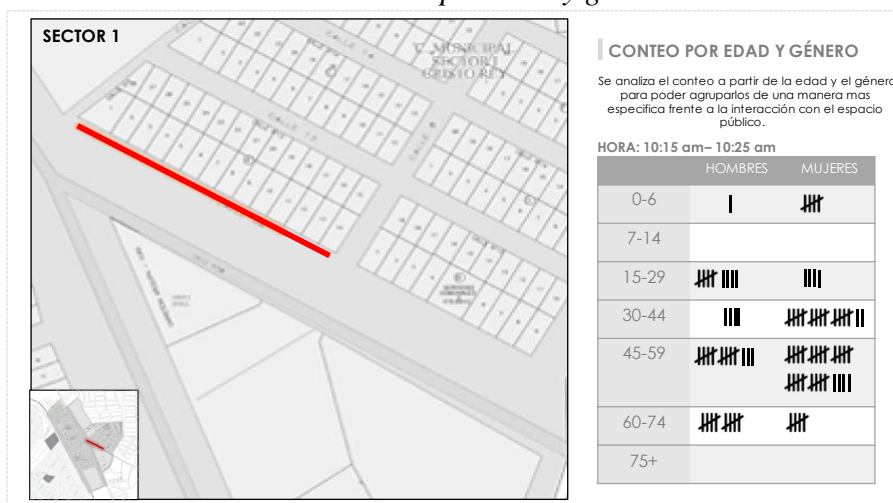


*Nota.* Actividades en puntos focales con mayor flujo comercial siendo estos los más concurridos y de mayor dinámica.

#### 4.9.1.4. Cuento por edad y genero

**Figura 96**

*Ficha de Observación. Cuento por edad y género*



*Nota.* Cuento por edad y género.

Descriptivo: Este conteo permitió determinar los diferentes grupos de peatones y su concurrencia en el espacio público, donde en este caso se determinó que la mayor población que recorre ese tramo de la zona uno es de 45 -59 años de edad donde siendo el género mujer la mayor cantidad de peatones en este caso.

**Figura 97**

*Flujo peatonal zona 1*



*Nota.* Representa actividades en puntos focales con mayor flujo comercial siendo estos los más concurridos y de mayor dinámica.

En este caso la variedad de edades que concurren a lo largo del día es importante ya que nos indica que existe una variedad de actividades y

dinámicas a lo largo del día, sin embargo, el recorrido de mujeres de edad de 45-59 años es mayor ya que la presencia del comercio ambulante como pequeños puestos de venta de abarrotes y verduras es mayor concurrida.

**Figura 98**  
*Flujo peatonal zona 1*



*Nota.* representando el flujo peatonal alto donde el propio comercio influye en su actividad

#### 4.9.1.5. Trazado de sendas

**Figura 99**  
*Ficha de Observación. Trazado de sendas*



*Nota.* Trazado de sendas.

En el análisis de sendas se determinó que el recorrido de las personas es mayormente desordenado y no sigue la propia estructura de las vías, no presenta un recorrido claro, el recorrido más importante se encuentra en la

parte de la vía de la avenida 54 que es donde se encuentra el comercio ambulatorio incluso al cruzar las vías.

### **Figura 100**

*Trazado de sendas*



*Nota.* Imagen de la vía donde presenta comercio ambulatorio y obstrucción para el recorrido peatonal.

Este análisis nos permitió ver los recorridos más frecuentes de los peatones en el espacio público de la zona 1, donde es importante resaltar que en su totalidad los propios peatones recorren sendas informales y no siguen el recorrido de la propia estructura de las vías, ya que estas no son suficientes para la cantidad de peatones que concurren a lo largo del día y también presentan algunos obstáculos como letreros, sus propios productos, piedras etc. a lo largo del recorrido.

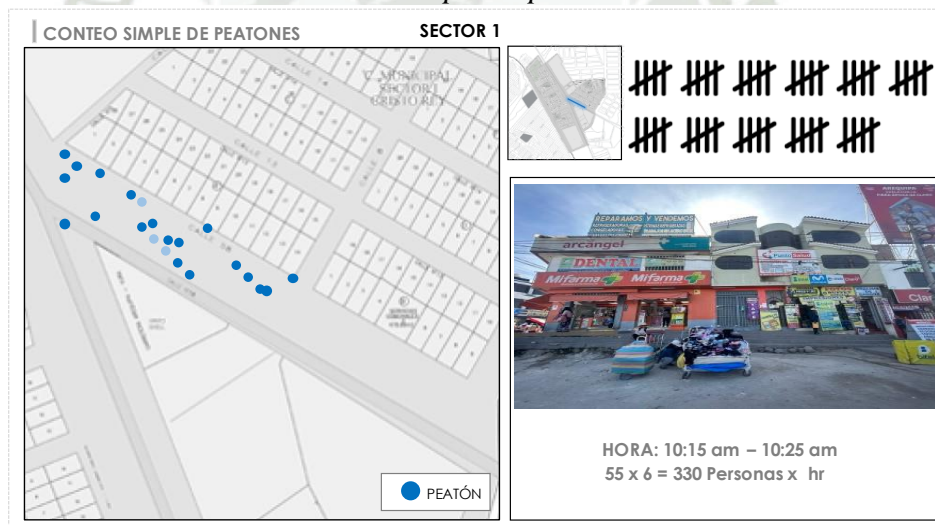
**Figura 101**  
*Trazado de sendas*



*Nota.* Representación de diferentes obstrucciones en el recorrido de las sendas de la zona uno.

#### 4.9.1.6. Conteo simple de Peatones

**Figura 102**  
*Ficha de observación. Conteo simple de peatones*



*Nota.* Análisis de conteo de peatones.

En este caso se hizo el conteo de peatones en un determinado tiempo, donde se determina que cada 10 minutos transcurre 55 personas por esta zona, tomando encuenta que se estima en una hora la cantidad de 330 peatones, lo cual es una cantidad alta ya que es un núcleo de flujos comerciales predominantes conectados hacia una vía importante.

Este análisis de conteo nos permitió ver una cantidad aproximada de peatones en una hora donde nos indica que esta zona tiene uno de los mayores flujos

más importantes y recorridos a lo largo del día, por su conexión a la entrada municipal de la zona y por el carácter comercial variado que presenta.

**Figura 103**

*Ficha de observación. Conteo simple de peatones*



*Nota.* Representación de la senda más concurrida de la zona uno donde se realizó el conteo peatonal simple.

**4.9.2. Espacio 2**

Definición del espacio

**Figura 104**

*Zona 2*



*Nota.* Se define el límite principal de la zona número 2, analizando el grado de permeabilidad de la fachada.

### 4.9.3. Bordes blandos

**Figura 105**

*Ficha de Observación. Identificación de Bordes Blandos*



*Nota.* Ficha de observación. Bordes Blandos. Sector 2.

Este borde se le da la categoría de CIEGO ya que no presenta ninguna puerta es una zona libre donde se encuentra el Grifo Primax y otros negocios ambulatorios, es una zona muy concurrida vehicularmente ya que hay un grifo importante, no hay una delimitación en la parte de adelante del grifo por lo que es espacio público libre sin carácter ni definición, lo cual es apropiado por ambulantes.

Nos permitió ver su grado de actividad ya que en este caso es una zona libre donde representa un grifo que delimita esa esquina con un espacio no definido el cual por la gran cantidad de flujo comercial y de peatones es muy concurrida ya que es por donde está el cruce principal de la zona de estudio con mayor afluencia.

**Figura 106**  
*Figura 103 Zona 2 Grifo Primax*



*Nota.* Borde blando zona 2.

**4.9.3.1. Cota cero**

**Figura 107**  
*Ficha de Observación. Identificación de Bordes Blandos*



*Nota.* Ficha de observación. Cota cero. Sector 2.

En este caso la zona dos presenta diferentes tramos con pavimentos diferentes de mantenimiento donde presenta accesibilidad, funcional, deteriorado, inutilizable y respecto a su nivel de uso y su contexto se determinó que está en estado subutilizado y sobre utilizado.

**Figura 108**

*Zona 2*



*Nota.* Vías sobre utilizadas con comercio ambulatorio y un tramo accesible de la zona.

Este análisis determino que en su mayoría existen tramos muy afectados y no cumplen con un mantenimiento ni limites adecuados, el cual es insuficiente y no cumple con las medidas necesarias para contener otras dinámicas sociales, espacios de vegetación y de paso adecuados ya que ese espacio es invadido por el comercio ambulatorio y los vehículos por carencia de bordes de vías peatonales y vehiculares en la parte del cruce.

**Figura 109**

*Pavimentos zona 2*

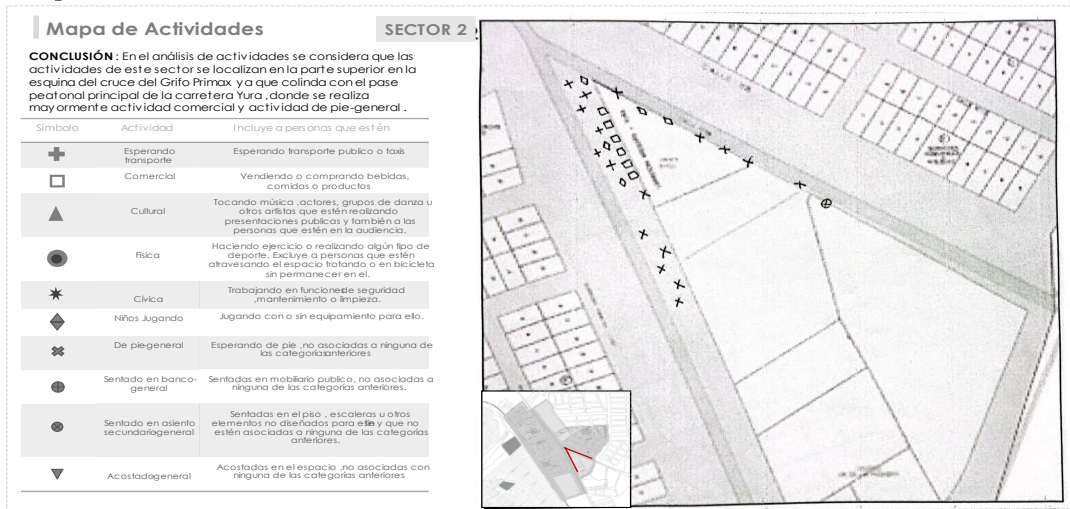


*Nota.* Ineficiencia del pavimento por su mantenimiento, carácter y dimensión.

#### 4.9.3.2. Mapa de Actividades

**Figura 110**

*Mapeo de Actividades zona 2*



*Nota.* Identificación de actividades en la zona 2.

En el análisis de actividades se considera que las actividades de este sector se localizan en la parte superior en la esquina del cruce del Grifo Primax ya que colinda con el cruce peatonal principal de la carretera Yura, donde se realiza mayormente actividad comercial y actividad de pie-general.

Se puede determinar que el grado de actividad en la zona dos es alta en la parte superior de la esquina del cruce ya que hay una mayor actividad comercio ambuladorio. Es importante resaltar que los propios peatones usan las pequeñas gradas como espacios donde sentarse por lo que no existe algún tipo de mobiliario que se adapte a las dinámicas de la zona tomando en cuenta el alto flujo peatonal y comercial.

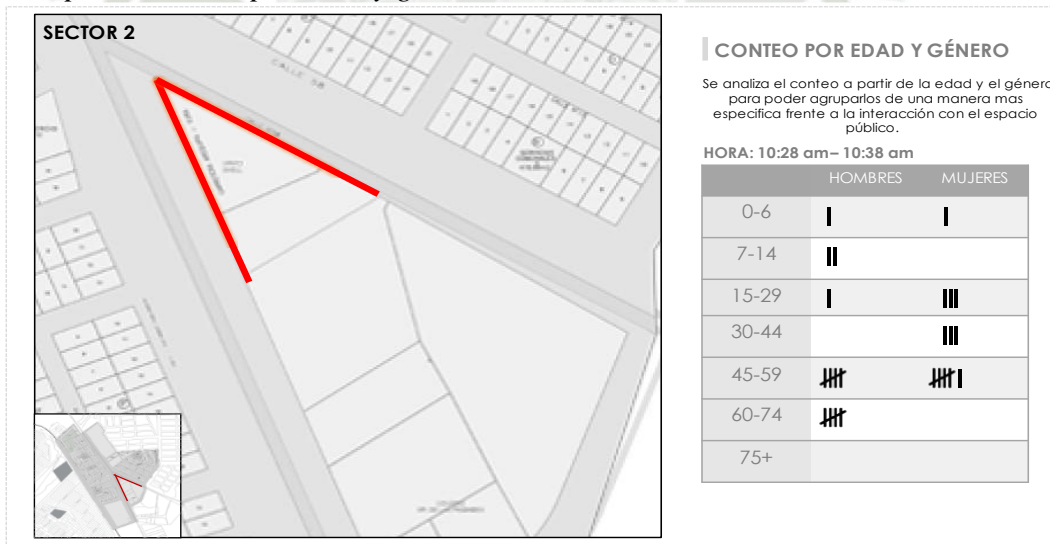
**Figura 111**  
*Zona 2*



*Nota.* Identificación de actividades en la zona 2.

#### 4.9.3.3. Censo por Edad y Género

**Figura 112**  
*Mapeo de censo por edad y género. Zona 2*



*Nota.* Censo por edad y género Zona 2.

Se determinó un censo más específico por género y edad donde en este caso presenta que la mayoría de población que recorre ese tramo de la zona dos es de 45 -59 años de edad donde siendo el género mujer la mayor cantidad de peatones en este caso.

**Figura 113**

*Zona 2*



*Nota.* Imagen de la zona dos donde hay presencia de alto flujo peatonal a lo largo del día.

El resultado del conteo es muy similar al de la zona uno ya que ambas zonas cuentan con una zona de comercio ambulatorio y se encuentran localizadas en puntos focales importantes donde transcurre una alta cantidad de peatones, más que todo mujeres ya que es como una pequeña feria donde venden diferentes productos.

**Figura 114**

*Zona 2*



*Nota.* Imagen representando el cruce de la zona dos, contando con comercio y presencia de peatones mayormente mujeres mayores.

- Trazo de Sendas

**Figura 115**

*Mapeo de Trazado de Sendas. Zona 2*



*Nota.* Trazado de Sendas.

En el análisis de sendas se determinó que el recorrido peatonal es desordenado ya que no presentan vías definidas, más que todo en la parte superior del cruce porque recorre un alto flujo de peatones también existe presencia de comercio ambulatorio.

**Figura 116**

*Zona 2*



*Nota.* Imagen de la conexión de la zona dos con el cruce principal, no existen sendas delimitadas.

Se determina que no hay sendas claras que definan el espacio público por lo cual no se respeta un recorrido coherente, más que todo por la presencia del comercio ambulatorio obstruye gran parte del paso y toman otros recorridos ya que en la propia esquina colinda con el cruce principal el cual presenta mayor flujos peatonales y vehiculares por la presencia del grifo.

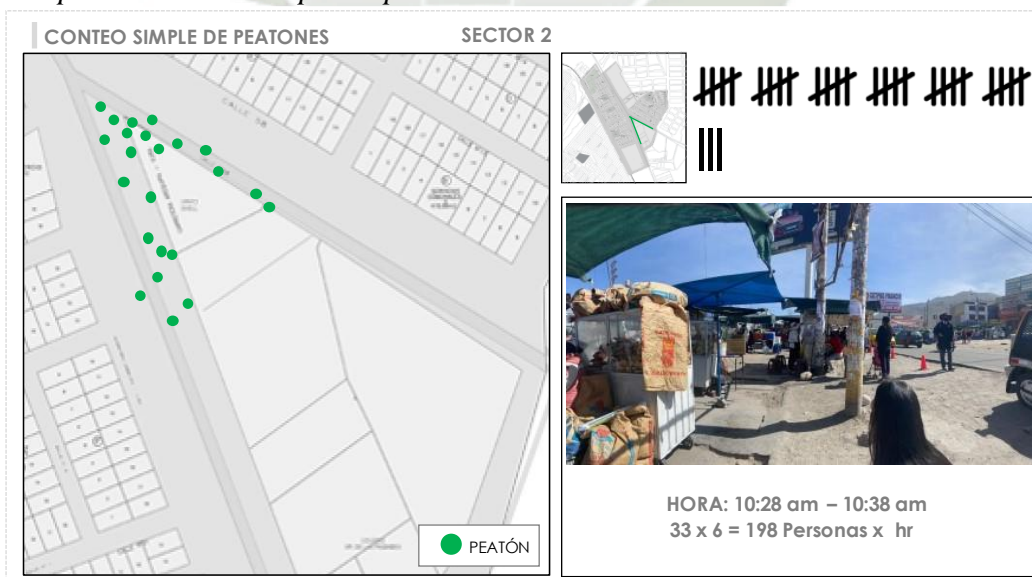
**Figura 117**  
Zona 2



*Nota.* Imagen representando la falta de vías definidas y presencia de comercio ambulatorio.

- Conteo Simple de Peatones

**Figura 118**  
Mapeo de Conteo Simple de peatones. Zona 2



*Nota.* Conteo Simple de Peatones.

Se realizó un conteo peatonal tomando en cuenta un tiempo de 10 minutos donde transcurre 33 personas por esta zona, tomando en cuenta que se estima en una hora la cantidad de 198 peatones, lo cual es una cantidad alta, pero con menos cantidad de peatones que la zona uno ya que cuenta con un espacio menor.

Existe un gran flujo peatonal ya que es un nodo importante de la zona por la presencia del cruce y el comercio, los peatones recorren en diferentes horas del día a pesar que no haya un espacio definido. Es importante considerar que la presencia del grifo y comercio especializado hace que aumente el grado de peatones y vehículos.

**Figura 119**  
*Zona 2*



*Nota.* Imagen representando el punto más importante de recorrido de la zona dos.

#### 4.9.4. Espacio 3

Definición del espacio

**Figura 120**  
*Zona 3*

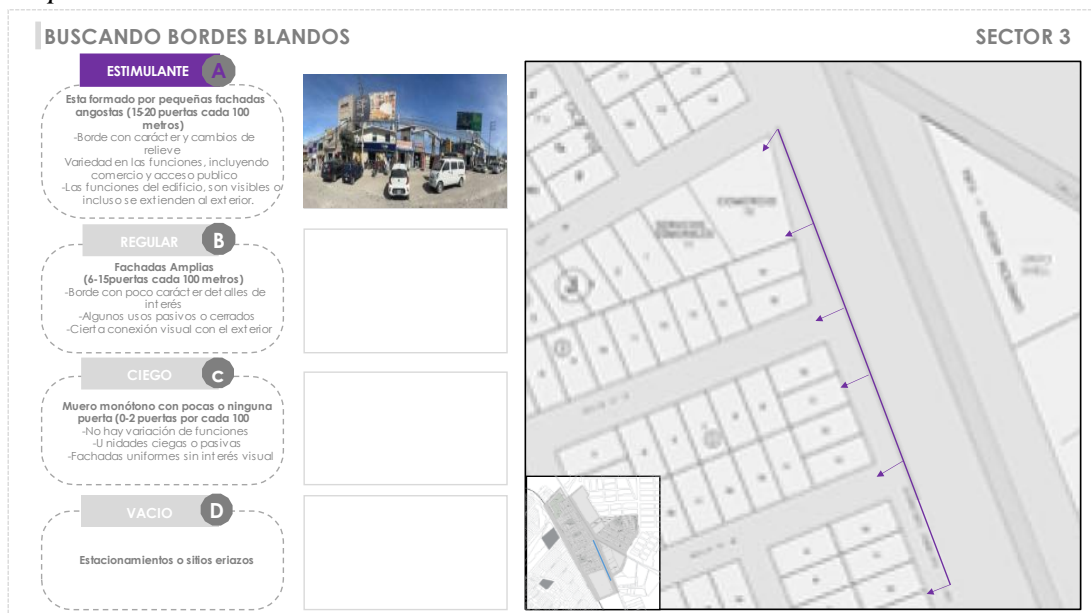


*Nota.* Representación Gráfica de la ubicación de Lugar 3.

#### 4.9.4.1. Bordes Blandos

**Figura 121**

*Mapeo Bordes Blandos. Zona 3*



*Nota.* Bordes Blandos.

Este borde se le da la categoría de ESTIMULANTE ya que presenta un carácter comercial alto ya que cuenta con pequeñas fachadas angostas con 20 puertas que en su totalidad son de comercio zonal incluyendo un centro comercial de galerías, con acceso público a lo largo del día y las funciones del edificio son netamente comerciales que se extienden al propio espacio público obstruyendo el paso en diferentes tramos

**Figura 122**

*Zona 3*



*Nota.* Imagen representando las fachadas angostas de la zona 3.

Al ser una zona activa comercialmente, se determina la fachada estimulante ya que el propio comercio domina su espacio público directo, tomando en cuenta que las propias vías no son suficientes. Es importante considerar la cantidad de publicidad como letreros que presenta todas las fachadas por el carácter vial que presenta a lo largo del día.

**Figura 123**  
*Zona 3*



*Nota.* Imagen representando el carácter comercial de la zona 3.

*Análisis Cota Cero*

**Figura 124**  
*Mapa Cota Cero. Zona 3*



*Nota.* Cota Cero.

En este caso presenta diferentes estados de mantenimiento del pavimento ya que cuenta con dos tramos, el primer tramo de la parte superior se encuentra en mejor estado ya que es accesible y funcional, mientras que en el segundo tramo es deteriorado-inutilizable y sub utilizado. Las aceras son angostas para el tipo de carácter comercial que presenta.

**Figura 125**  
Zona 3



*Nota.* Imagen representando la condición del pavimento del primer y segundo tramo.

Tomando en cuenta el análisis se determina que el segundo tramo está muy deteriorado e incluso con medidas inadecuadas para el flujo peatonal, ya que se realizan actividades comerciales contando también con obstrucciones como piedras, letreros y exposición de productos en el espacio público. El primer tramo cuenta con la condición regular ya que la medida del pavimento no es amplia como debería.

**Figura 126**  
Zona 3

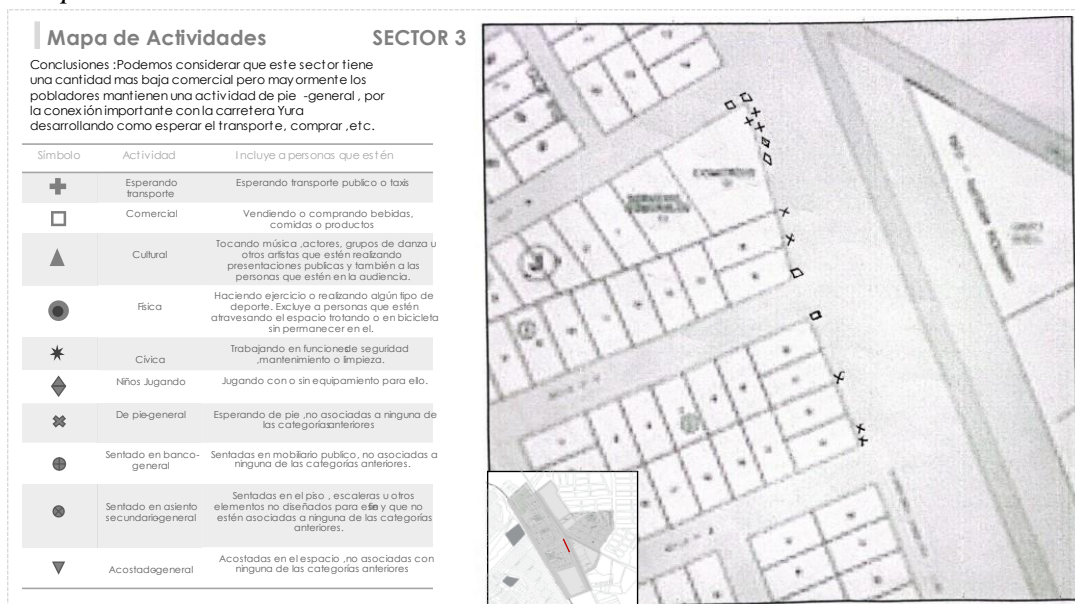


*Nota.* Imagen representando obstrucción en el primer y segundo tramo.

#### 4.9.4.2. Mapa de Actividades

**Figura 127**

*Mapa de Actividades. Zona 3*



*Nota.* Mapa de Actividades.

En el análisis se determinó que esta zona tiene una cantidad media comercial pero mayormente los pobladores mantienen una actividad de pie-general, por la conexión importante con la carretera Yura desarrollando como esperar el transporte, comprar, etc. Mayormente todas las actividades se desarrollan en el primer tramo ya que está cerca al semáforo principal y paradero

El mayor flujo de actividad en esta zona se presenta en el tramo uno frente al centro comercial virgen de la candelaria que es muy importante de la zona, presenta en ese espacio comercios ambulorios que crean aún más dinámica social en esa parte. Asi como también ese punto es la conexión con el cruce principal el cual transita muchos peatones y vehículos.

**Figura 128**

Zona 3



*Nota.* Imagen representando las diferentes actividades de la zona tres.

#### 4.9.4.3. Conteo por Edad y Genero

**Figura 129**

Conteo por Edad y Genero. Zona 3



*Nota.* Mapa de Conteo por Edad y Genero.

**Descriptivo:** En este conteo se pudo determinar que la cantidad de personas que transitan por esta zona se encuentran entre la edad de 45 – 59 años de edad, pero siendo estas del género masculino.

**Inferencia:** El resultado de este conteo es menos a comparación de los otros sectores, sin embargo, en esta zona también existe una alta actividad comercial.

#### 4.9.4.4. Trazado de Sendas

**Figura 130**

*Trazado de Sendas. Zona 3*



*Nota.* Mapa de Trazado de Sendas.

Descriptivo: En este sector se pudo observar que el recorrido de los peatones es desordenado ya que existían elementos que obstruían el paso, lo cual no permita un recorrido fluido.

**Figura 131**

*Zona 3*



*Nota.* Imagen representando desorden vehicular y obstrucción de vía.

Inferencia: En este sector tiene una definición media del espacio público, debido a que no respeta un recorrido coherente, por la obstrucción que existe debido a la extensión de la actividad comercial que se encuentra en esta zona.

**Figura 132**

*Zona 3*

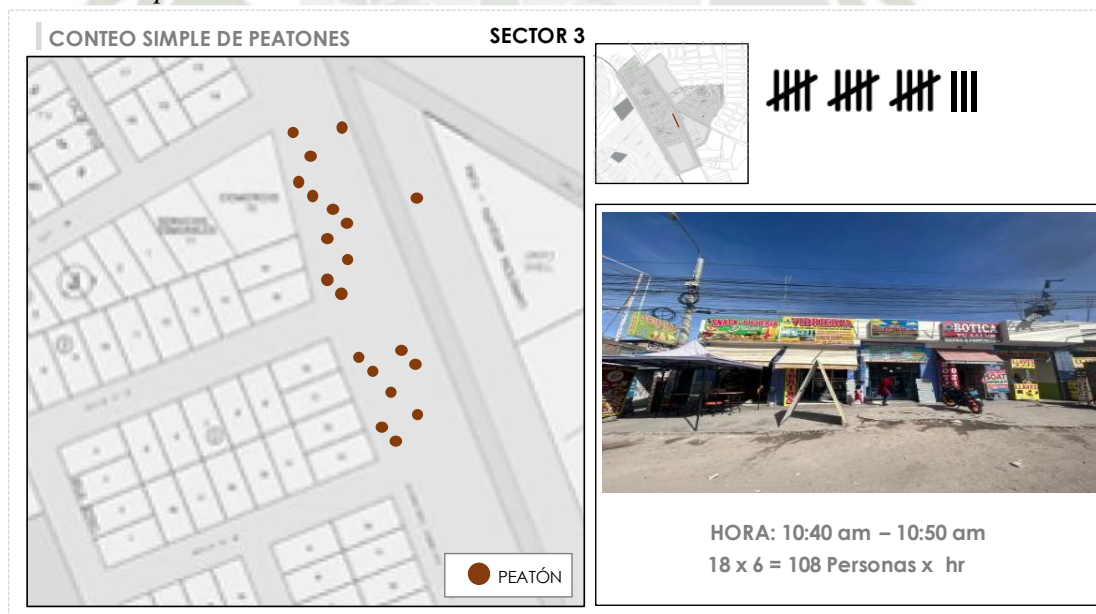


*Nota.* Imagen representando obstrucción por falta de definición vial y estacionamientos

#### 4.9.4.5. Conteo Simple de Peatones

**Figura 133**

*Conteo simple de Peatones. Zona 3*



*Nota.* Mapa de Conteo Simple de Peatones.

Descriptivo: Se realizó un conteo peatonal tomando en cuenta un tiempo de 10 minutos donde transcurre 18 personas por esta zona, se estima que en una hora la cantidad de 108 peatones, lo cual es una cantidad media.

Inferencia: Este sector es de carácter comercial ya que este ligado al cruce de la carretera Yura, es considerado un flujo medio ya que el centro comercial de La Candelaria esta conectado a la avenida y con el mismo cruce que también tiene un paradero.

#### 4.9.5. Espacio 4

Definición del espacio

##### Figura 134

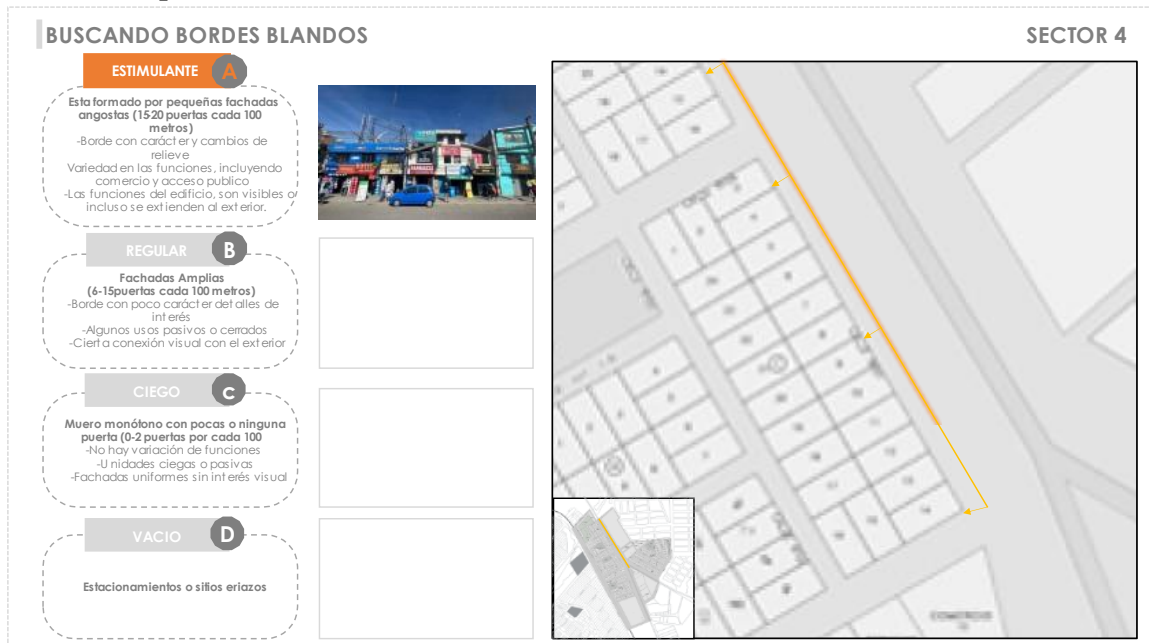
Zona 4



*Nota.* Se define el límite principal de la zona número 4, analizando el grado de permeabilidad de la fachada.

#### 4.9.5.1. Bordes Blandos

**Figura 135**  
*Conteo simple de Peatones. Zona 3*



*Nota.* Mapa Bordes Blandos.

Descriptivo: Este borde se la da la categoría de “Estimulante”, debido a que cuenta con pequeñas fachadas angostas, teniendo en cuenta la variedad en las funciones, incluyendo comercio y acceso público, siendo esta unas de las zonas más concurridas.

**Figura 136**  
*Zona 4*



*Nota.* Imagen representando fachadas comerciales angostas.

Inferencia: Este análisis permitió designar el grado de permeabilidad de las fachadas de la Zona 4, este borde es uno de los que cuenta una carga mayor

carga visual, hacia el público, considerado estimulante por la cantidad de fachadas angostas que esta cuenta, siendo todas estas de carácter comercial.

#### 4.9.5.2. Análisis Cota Cero

**Figura 137**  
*Análisis Cota Cero. Zona 4*



*Nota.* Mapa Cota Cero.

Descriptivo: En este sector se puede observar que la materialidad y el estado del pavimento llega a ser Accesible, Funcional, Deteriorado en algunos casos, y también Subutilizado y Adecuado, el estado del pavimento se mantiene a lo largo de todo el tramo.

**Figura 138**  
*Zona 4*

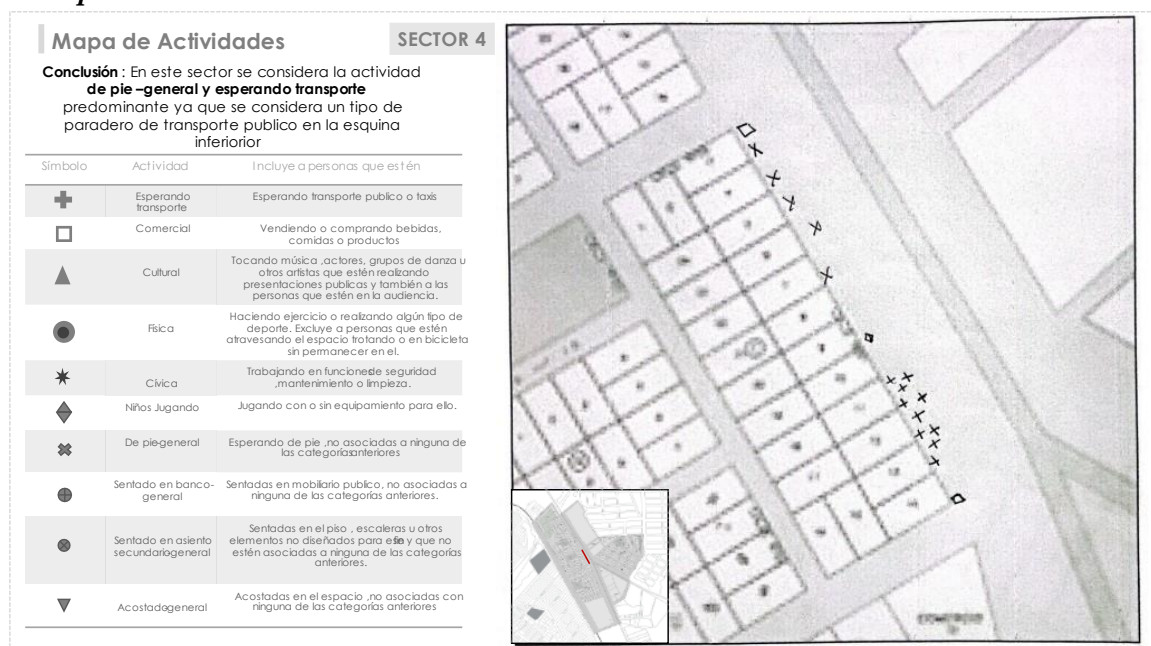


*Nota.* Imagen representando la materialidad y estado de Pavimento en Zona 4.

Inferencia: En este caso si cuenta con un buen estado en sus pavimentos, logrando que sean funcionales y aptos para los peatones que trascurren a lo largo del día.

#### 4.9.5.3. Mapa de Actividades

**Figura 139**  
**Mapa de Actividades. Zona 4**



*Nota.* Mapa de Actividades.

Descriptivo: Este mapa de actividad se determinó la permanencia de los peatones frente al espacio público, donde en este caso la mayor actividad es de las personas esperando de pie, ya que se encuentra un "paradero" informal, las personas se aglomeran en este punto.

**Figura 140**  
**Zona 4**



*Nota.* Representación de paradero Informal en zona 4.

Inferencia: Es una zona con un alto grado de actividad comercial, por estar colindante a una vía importante, cuenta con un alto flujo peatonal que es predominante en las esquinas, por dichos paraderos informales.

#### 4.9.5.4. Conteo por Edad y Genero

**Figura 141**  
**Mapa de Actividades. Zona 4**



*Nota.* Conteo por Edad y Genero.

Descriptivo: Este conteo ayuda a poder determinar los diferentes grupos de peatones y su concurrencia en esta zona, en este caso se pudo determinar que la mayor población que transcurre esta zona con personas entre 30-44 años siendo el género mujer el que predomina.

Inferencia: La variedad de edades que concurren a lo largo del día es importante ya que así se logra observar la variedad de actividades que transcurren a lo largo del día.

#### 4.9.5.5. Trazado de Sendas

**Figura 142**  
**Trazado de Sendas. Zona 4**



*Nota.* Trazado de Sendas.

Descriptivo: En este análisis se logró observar que el recorrido de las personas es desordenado contando aun así con una buena infraestructura en sus pavimentos.

Inferencia: Este análisis nos permite ver los recorridos del peatón en la zona 4, sin embargo, no existe mucho flujo de personas al largo del tramo, sino que se mantiene en las esquinas de dicha cuadra.

#### 4.9.5.6. Conteo Simple de peatones

**Figura 143**  
*Conteo Simple de Peatones. Zona 4*



*Nota.* Conteo Simple de Peatones.

#### 4.9.6. Espacio 5

Definición del espacio

**Figura 144**  
*Zona 5*



*Nota.* Representación Gráfica de la ubicación del Sector 5.

#### 4.9.6.1. Bordes Blandos

**Figura 145**

*Bordes Blandos. Zona 5*



*Nota.* Bordes Blandos.

Descriptivo: A este borde se le da una categoría de VACIO ya que es una zona eriazas utilizada para la actividad comercial, negocios ambulatorios, y como estacionamientos, el espacio público no está definido para un uso específico, no cuenta con carácter.

**Figura 146**

*Zona 5*



*Nota.* Imagen representando borde Vacioen una zona eriazas en Zona 4.

Inferencia: Nos permite ver su grado de actividad ya que esta es una zona libre donde no existe una delimitación del espacio.

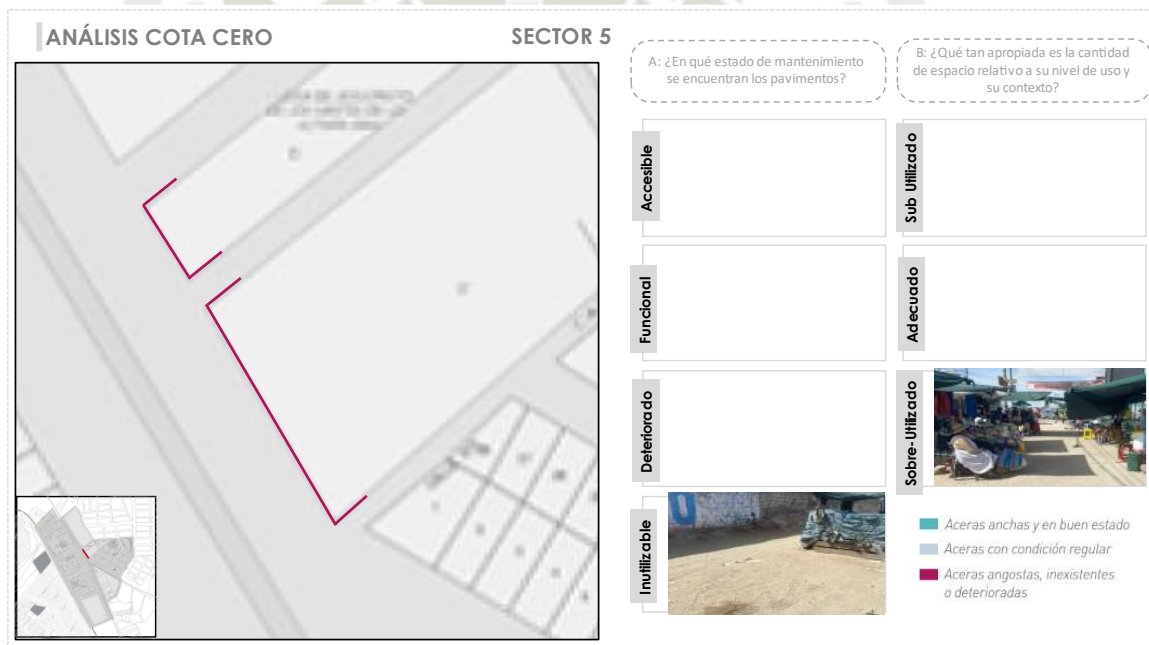
**Figura 147**  
Zona 5



*Nota.* Imagen representando muro ciego y sin actividad en Zona 5

#### 4.9.6.2. Análisis Cota Cero

**Figura 148**  
Análisis Cota Cero. Zona 5



*Nota.* Cota Cero.

Descriptivo: Esta zona tiene un estado de mantenimiento de pavimentos inutilizable, y respecto a su nivel de uso y su contexto se determinó que está en estado sobre utilizado.

**Figura 149**

*Zona 5*



*Nota.* Representación gráfica del espacio público peatonal obstruida por comercio.

Inferencia Con este análisis se logró determinar que esta zona no cumple con un mantenimiento adecuado, con límites adecuados, lo cual hace este espacio insuficiente e inutilizable, no cumple con lo necesario para contener dinámicas sociales, inexistencia de vegetación para hacer este espacio agradable visualmente.

**Figura 150**

*Zona 5*

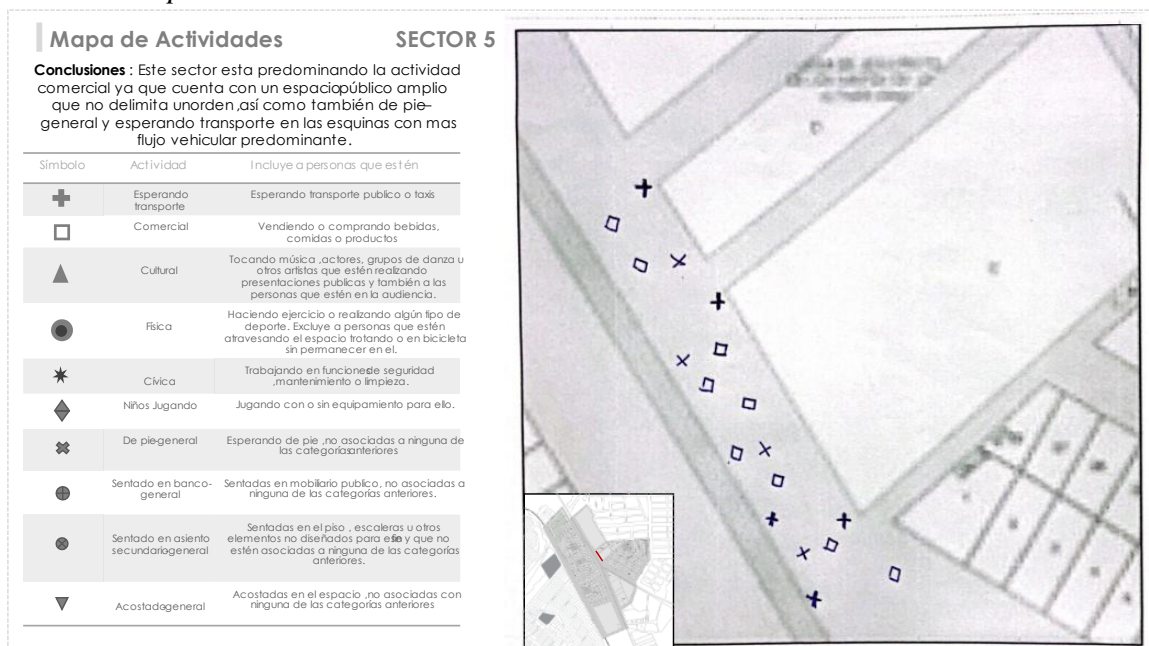


*Nota.* Imagen representando la carencia de mantenimiento y control de pavimento.

### 4.9.6.3. Mapa de Actividades

**Figura 151**

*Análisis Mapa de Actividades. Zona 5*



*Nota.* Mapa de Actividades.

**Descriptivo:** En este sector las actividades predominantes son la actividad comercial de vendedores ambulantes que se organizan como si fuera un mercado al aire libre, sin ningún tipo de control obstruyendo el paso, todo ello debido a que el espacio no está definido, no cuenta con ningún uso en específico.

**Figura 152**  
Zona 5

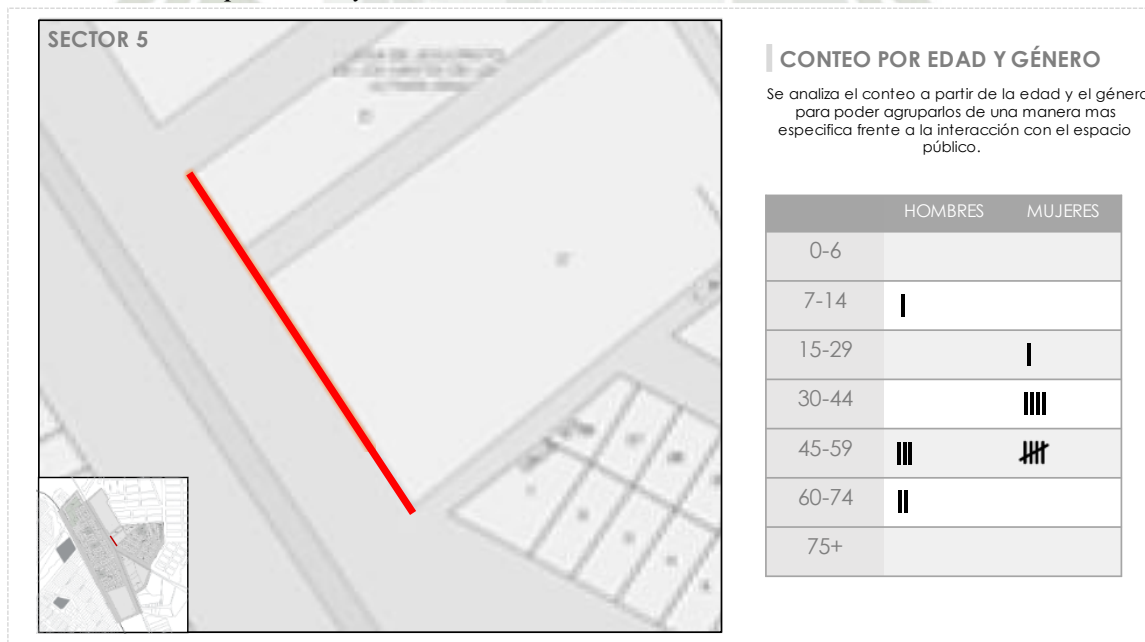


*Nota.* Imagen representando el predominio de vendedores ambulantes en la propia vía peatonal.

Inferencia: Se puede determinar que el grado de actividad de la zona 5 es alta en todo el tramo ya que cuenta con comercio ambulatorio a lo largo del día.

#### 4.9.6.4. Censo por Edad y Género

**Figura 153**  
Análisis Censo por Edad y Género. Zona 5



*Nota.* Censo por Edad y Género.

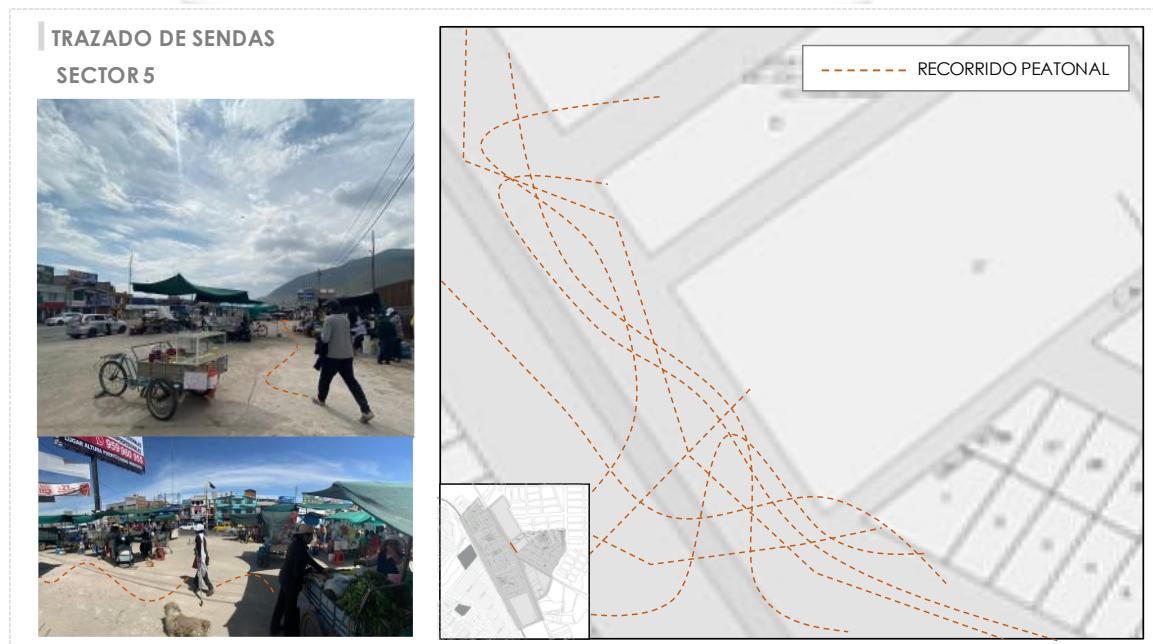
Descriptivo: Esta Zona es poco activa, se determinó que la población que transita por esta zona son peatones de entre 45 – 59 años, siendo el género mujer el predominante

Inferencia: El resultado del conteo es similar a las otras zonas en cuanto a la actividad a la que está relacionada, a su vez son puntos focales muy importante.

#### 4.9.6.5. Trazado de Sendas

**Figura 154**

*Análisis Trazado de Sendas. Zona 5*



*Nota.* Trazado de Sendas.

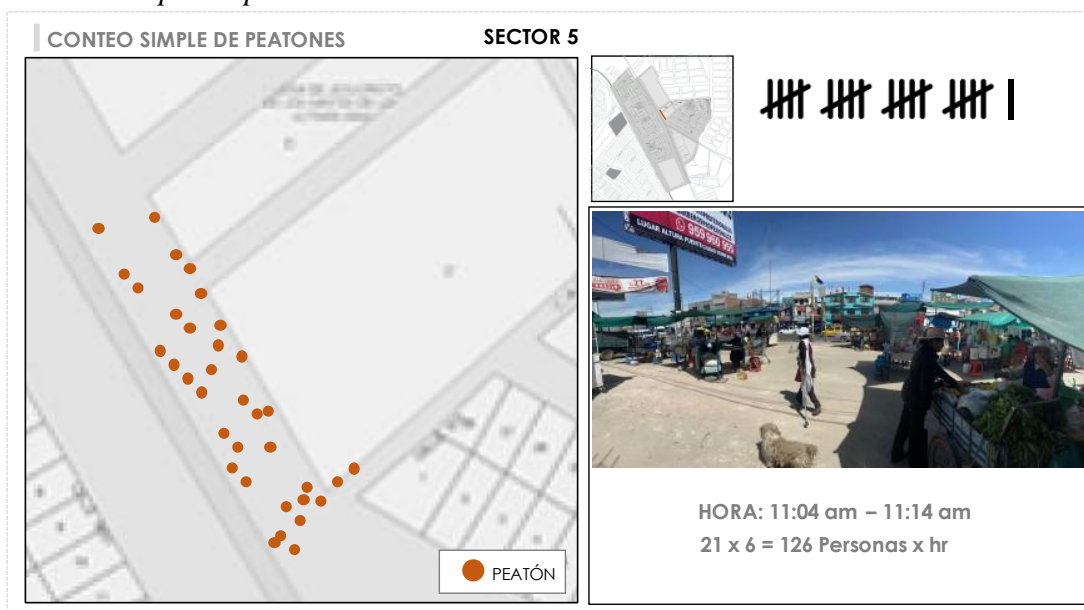
Descriptivo: En el análisis de sendas se determinó el recorrido peatonal de este sector el cual como se puede observar en el gráfico, es desordenado ya que no cuenta con una infraestructura adecuada para su uso.

Inferencia: Se determina que no hay sendas claras que definan el espacio público por lo cual no se respeta un recorrido coherente, más que todo por la presencia del comercio ambulatorio obstruye gran parte del paso y toman otros recorridos.

#### 4.9.6.6. Conteo Simple de Peatones

**Figura 155**

*Conteo simple de peatones. Zona 5*



*Nota.* Conteo Simple de peatones.

Descriptivo: Se realizó un conteo peatonal tomando en cuenta un tiempo de 10 minutos donde transcurre 21 personas por esta zona, tomando en cuenta que se estima en una hora la cantidad de 126 peatones, lo cual es una cantidad baja con respecto a los otros sectores.

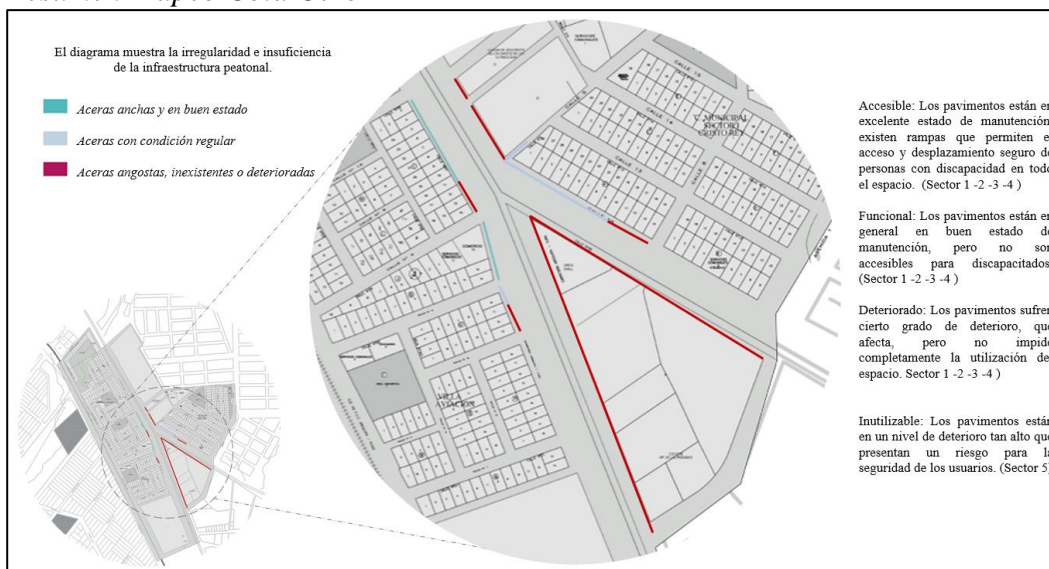
Inferencia: Existe un flujo peatonal medio, los peatones recorren este sector en diferentes horas del día a pesar que el espacio no esté bien definido.

## 4.10. Resumen y conclusiones del análisis

### 4.10.1. Mapeo Cota Cero

**Figura 156**

*Resumen Mapeo Cota Cero*

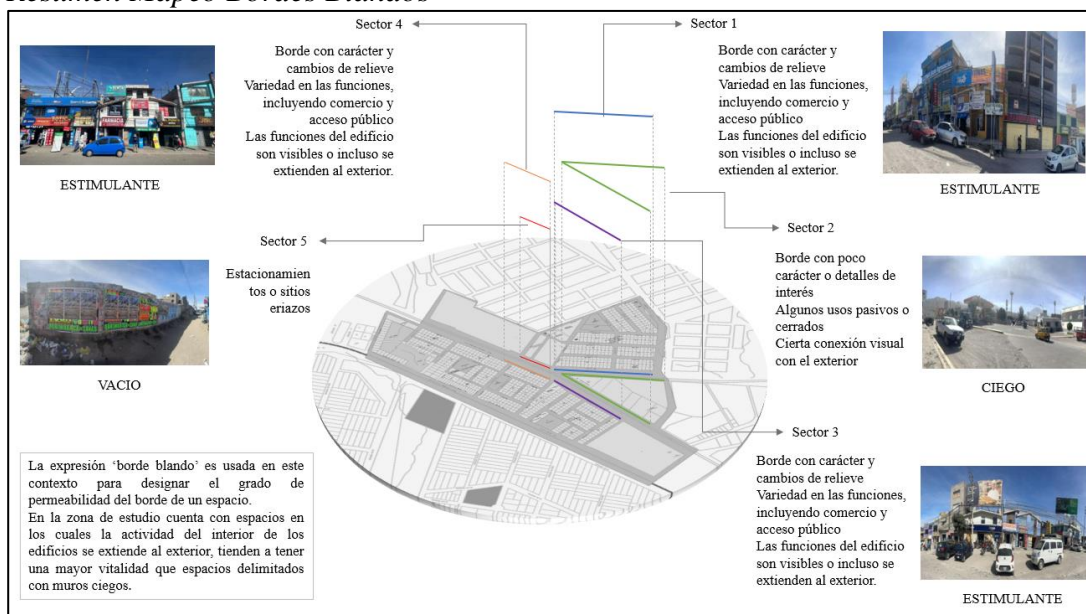


*Nota.* Diagrama representando la irregularidad de la infraestructura peatonal.

Según el análisis se logra observar que el área, los materiales utilizados, el estado de mantenimiento y su funcionalidad. No está adecuado al 100% para su uso cotidiano.

#### 4.10.2. Mapeo de Bordes Blandos

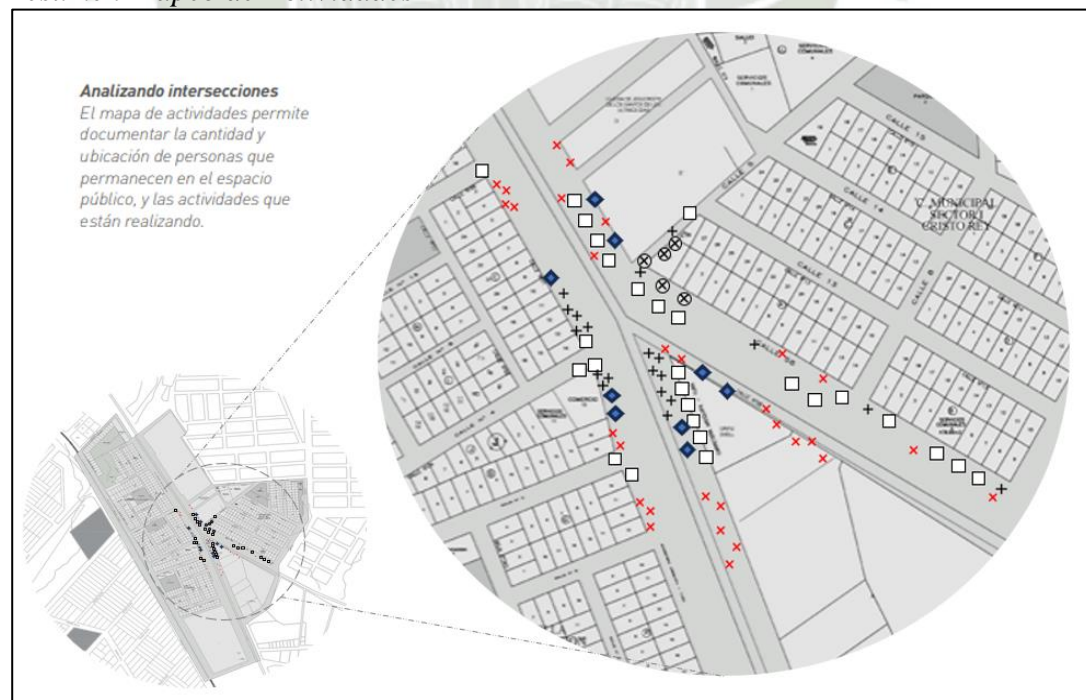
**Figura 157**  
*Resumen Mapeo Bordes Blandos*



*Nota.* Diagrama representando los diferentes bordes en el área de estudio.

#### 4.10.3. Mapeo de Actividades

**Figura 158**  
*Resumen Mapeo de Actividades*

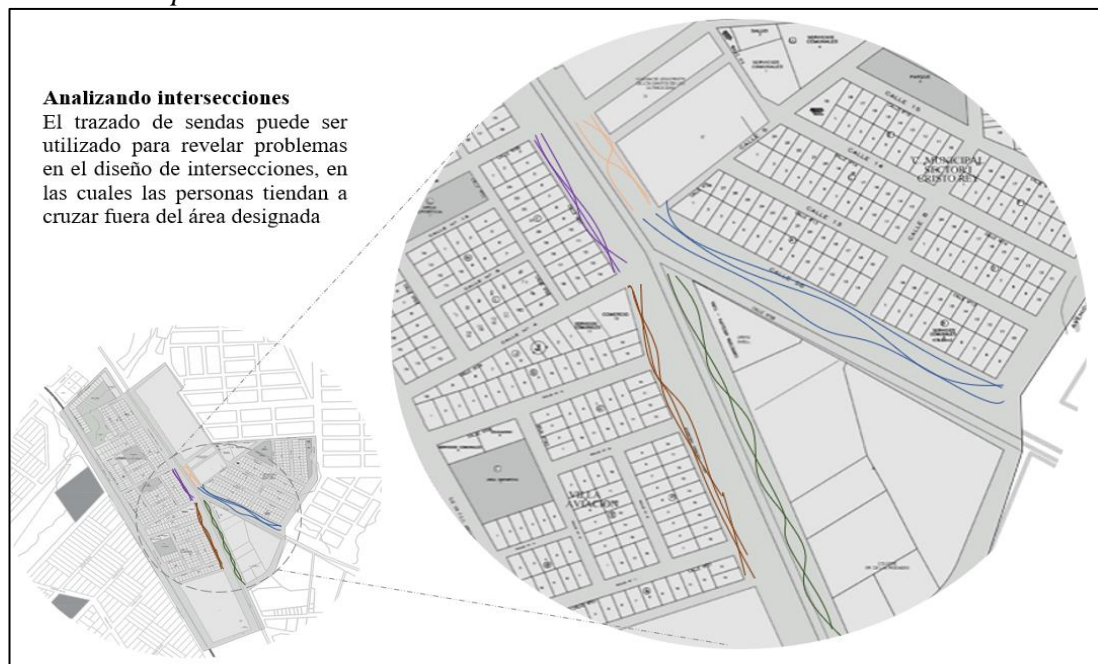


*Nota.* Diagrama representando la relación de diferentes actividades en todos los sectores.

#### 4.10.4. Mapeo de Sendas

**Figura 159**

*Resumen Mapeo de Sendas*

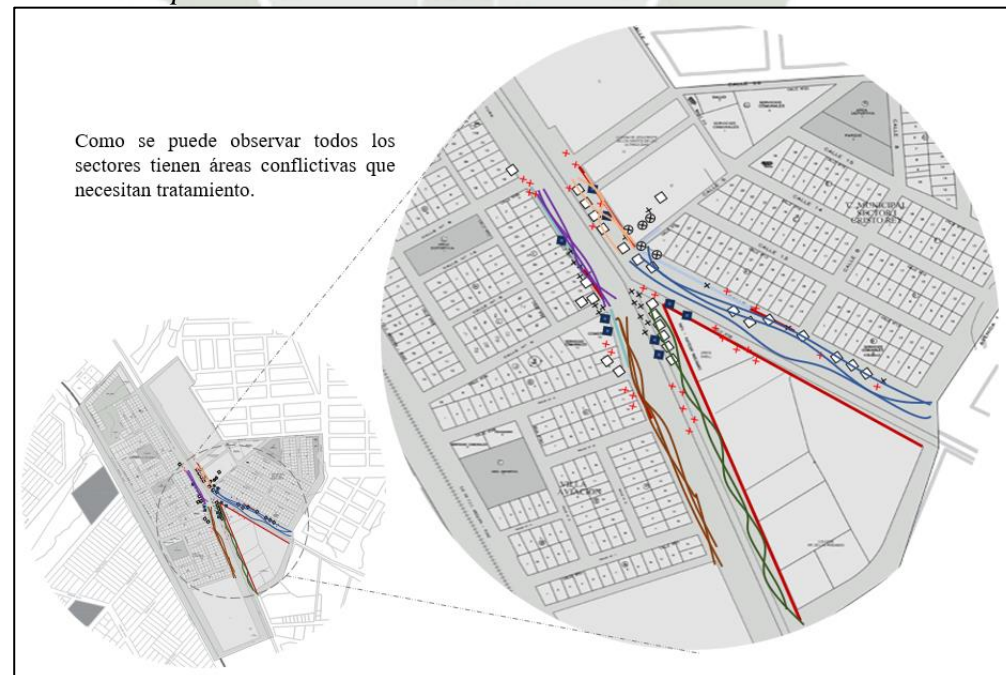


*Nota.* Diagrama representando los diferentes trazados de sendas, donde representa la falta de definición vial peatonal y vehicular.

#### 4.10.5. Interrelación de mapas

**Figura 160**

*Resumen Mapeo de Interrelación*



*Nota.* Diagrama representando en resumen los sectores y las áreas de intervención más conflictivas.



## 5. PROPUESTA

### 5.1. Relación de la imagen urbana con la características socioeconómicas y culturales del lugar.

**Figura 161**

*Cuadro de Relación entre la Imagen Urbana con las características socioeconómicas y culturales*

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)				
	SENDAS			
	SENDA 1 (Carretera YURA)	SENDA 2 (Av. 54)	SENDA 3 (Línea Férreas)	SENDA 4 (Autopista La Joya)
Características socioeconómicas	Debido al alto flujo peatonal y vehicular ocasiona la Invasión del espacio publico	No se optimiza el espacio publico por apropiación del comercio ambulatorio y carencia de mobiliario urbano	falta de actividades comerciales que activen la zona provoca inseguridad ciudadana	Invasión vehicular en el espacio publico provocando desorden y contaminación acústica
Características Culturales	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)					
	HITOS				
	HITO 1 (Grifo Primax)	HITO 2 (Semáforo)	HITO 3 (C.C Chachani)	HITO 4 (C.C Ciudad Municipal)	HITO 5 (Letrero MiFarma)
Características socioeconómicas	Invasión de la actividad comercial ambulante que provoca una obstrucción y falta de delimitación en la vía peatonal y vehicular adecuada.	Falta de limitación de vías vehiculares , obstrucción peatonal con objetos comerciales y carencia de mobiliario urbano.	No existe un orden definido de las vías vehiculares y peatonales. Vías. Falta de mantenimiento de vías.	Invasión comercial de sus productos en vías peatonales ya que no existe una delimitación	Siendo un punto de mayor flujo comercial ,visualmente las vías están en mal estado ,no presenta medidas ni mobiliario adecuado.
Características Culturales	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)			
NODOS			
	<b>NODO 1</b> (Entrada Ciudad Municipal)	<b>NODO 2</b> (Cruce Carretera Yura con Av. 54)	<b>NODO 3</b> (Llamagas)
<b>Características socioeconómicas</b>	Punto mas concurrido ,generando un mayor flujo de actividades económicas lo cual ocasiona hacinamiento ,saturación y degradación del espacio publico.	Saturación comercial y vehicular en el espacio publico ya que existe una apropiación a las vías sin un orden definido además que no existe una iluminación artificial. adecuada siendo inseguro.	Colinda con una vía de alto flujo vehicular y de comercio zonal importante ,el cual no presenta una definición vial estratégica que pueda establecer un orden.
<b>Características Culturales</b>	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)				
BORDES				
	<b>BORDE 1</b> (Cruce Ferrocarril)	<b>BORDE 2</b> (Carretera Yura)	<b>BORDE 3</b> (Autopista La Joya)	<b>BORDE 4</b> (Cruce Ciudad Municipal)
<b>Características socioeconómicas</b>	Carencia de señalización adecuada en el cruce vial además de falta de iluminación	No se optimiza el espacio vial ya que no tiene un orden y límite establecido el cual presenta un alto flujo vehicular y contaminación acústica por el trafico además de la falta de espacios verdes , espacios de estancia y mobiliario Urbano.	No presenta una delimitación peatonal y vial para los vehículos que se estacionan provocando invasión vehicular y trafico al conectar una vía jerárquica importante.	Punto delimitante que inicia la carretera Yura que es la mas importante de la zona , el cual presenta carencia de señal ética horizontal que permita una mejor accesibilidad y ordenamiento vehicular.
<b>Características Culturales</b>	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación	No presenta relación

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)		
BARRIOS		
	BARRIO 1 (C.M Zona 1)	BARRIO2 (Zona Eduardo La Pinella)
Características socioeconómicas	Presenta un alto carácter comercial provocando una saturación visual ,el cual afecta al deterioro de la Imagen urbana.	Presencia de actividad comercial ordenada pero invasiva al espacio publico.
Características Culturales	Existencia del C.C Virgen de Chapi el cual mantienen una actividad festiva.	Falta de identidad cultural que promueva el arraigo cultural de la zona

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)					
ACTIVIDADES					
	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5
CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS	Permanencia de comercio ambulatorio en el espacio publico ocasionando obstruccion del paso.	Carencia de mobiliario urbano,alta concentracion de actividades comerciales y actividades de pie-general.	Presencia de elementos proveniente de la actividad comercial que obstruye el paso.	Carencia de paraderos y lugares de estancia.	Falta de espacios que inciten a la actividad fisica y de contemplacion ,carencia de lugares de permanencia.
CARACTERÍSTICAS CULTURALES	No presenta relacion	No presenta relacion	Existencia de un centro comercial "Virgen de la Candelaria"	No presenta relacion	Inexistencia de actividades que incite a la actividad colectiva.

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)					
BORDES BLANDOS					
	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5
CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS	Contaminación visual debido a la sobrecarga de carteles /anuncios de los comercios existentes ,elementos que obstruyen el paso.	Espacio no definido ,existencia de comercio ambulatorio desordenado.	Contaminación visual debido a la sobrecarga de anuncios de los comercios existentes y elementos que obstruyen el paso.	Fachadas angostas,contaminación visual debido a la presencia de actividad comercial.	Zona eriaza ,presencia de comercio ambulatorio,espacio publico no definido ,sin carácter.
CARACTERÍSTICAS CULTURALES	No presenta relacion	No presenta relacion	No presenta relacion	No presenta relacion	Zona con potencial para reforzar la identidad cultural de los habitantes con su contexto.

IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)					
COTA CERO					
	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5
CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS	Falta de mantenimiento en cuanto a vias vehiculares y peatonales.	Presencia de pavimentos en mal estado y no definidos.	Areas con aceras en estado deteriorados,medidas inadecuadas para el flujo peatonal.	Aceras anchas y en buen estado,este se mantiene a lo largo del tramo.Existencia de una via aledaña sin tratamiento adecuado.	Estado de pavimentos inutilizables,area sobre utilizada por el comercio informal.
CARACTERÍSTICAS CULTURALES	No presenta relacion	No presenta relacion	No presenta relacion	No presenta relacion	Falta de un diseño adecuado del espacio publico que permita la permanencia y por ende la colectividad.

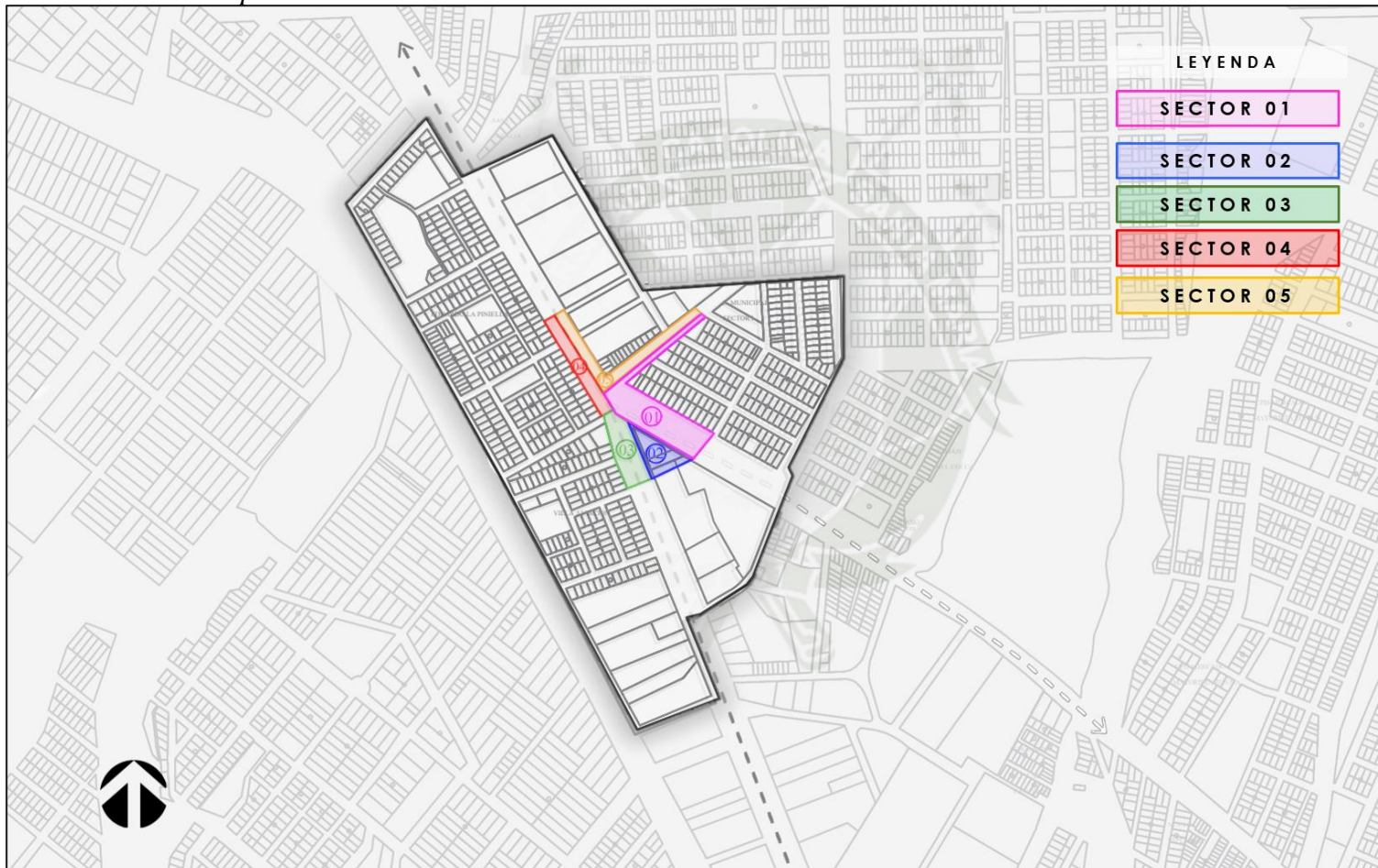
IMAGEN URBANA (KEVIN LYNCH)					
SENDAS					
	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5
CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS	Desordenado y no sigue la propia estructura de las vias ,no presenta un recorrido claro.	Hacinamiento de personas ,deterioro de sendas por consecuencia no permite que se defina el espacio publico por lo cual no se respeta un recorrido coherente.	Falta de orden y presencia de elementos que obstruyan el paso ,lo cual no permite un recorrido fluido.	Hacinamiento de peatones en las esquinas .Falta de vegetacion que proporcione sombra.	Falta de sendas claras que definan y delimiten el espacio publico ,flujo desordenado ya que no cuenta con una infraestructura adecuada para su uso.
CARACTERÍSTICAS CULTURALES	No presenta relacion	No presenta relacion	No presenta relacion	No presenta relacion	No presenta relacion

*Nota.* Diagrama de relación entre la imagen urbana con las características socioeconómicas y culturales

## 5.2. Estrategias de intervención aplicables a la propuesta.

**Figura 159**

*Plano de ubicación por sectores.*



*Nota.* Plano ubicación de sectores.

**Figura 162**  
*Cuadro de estrategias por Sector*

Problema identificado		Descripción	Imagen	
Problema	Estrategia			
<b>Sector 1</b> 	Permanencia de comercio ambulatorio en el espacio público ocasionando obstrucción del paso.	Reubicación y ordenamiento del comercio ambulatorio con la elaboración de un plan estratégico articulado.	El comercio ambulatorio, siempre y cuando este organizado de manera adecuada, puede contribuir con la vitalidad del espacio público. Pequeños comerciantes con ventas de bebidas, alimentos o artesanías puede permitir que las personas permanezcan en los espacios públicos por mayor tiempo, vitalizando el espacio.	
	Contaminación visual debido a la sobrecarga de anuncios comerciales.	Ordenanza municipal para el control de sobrecarga de anuncios comerciales.	Solicitando a la municipalidad de Cerro Colorado, dando a conocer la problemática que afecta a la Imagen urbana	
	Pavimentos en mal estado.	Diseño estratégico de las vías tomando en cuenta sus dimensiones para el uso cotidiano.	Considerando los flujos peatonales y vehiculares se tomara en cuenta las medidas adecuadas para espacios de estancia y vegetación.	
	Alto flujo peatonal debido a la concurrencia por las actividades comerciales.	Implementación de un puente peatonal.	Aplicación del diseño de un puente peatonal que cruce desde el sector 1 hasta el sector 4, siendo parte de la estrategia de "cruce seguro" logrando una mejor conectividad entre sectores.	
	Carencia de mobiliario urbano.	Implementación de mobiliario urbano adecuado.	Analizando la investigación se propone los puntos estratégicos donde necesite la implementación de mobiliario tomando en cuenta el tipo de zona.	
<b>Sector 2</b> 	Carencia de mobiliario urbano.	Implementación de señalética vertical y zonas de estancia.	A través del análisis de puntos de incidencia de flujos se realiza la implementación de mobiliario urbano como paraderos, señalética y semáforos, etc.	
	Falta de delimitación de vías e invasión del espacio público.	Implementación de un diseño articulado que permita diferenciar zonas a través de la vegetación.	A través de un análisis se opta por el uso de árboles para delimitar espacios proporcionando una barrera visual que ayude a la protección contra el polvo, ruido, entre otros.	
	Presencia de pavimentos en mal estado.	Cruces seguros y mejoramiento de los pavimentos existentes.	Debido a la presencia de espacios públicos colindantes a calles con alto flujo vehicular es necesario generar cruces peatonales distintivos que le den mayor visibilidad a las personas y que alerten a los conductores sobre la necesidad de conducir con precaución.	
	Falta de Protección contra el Tráfico.	Barreras o elementos que no obstaculicen la circulación peatonal.	Garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables, minimizando la exposición al tráfico en alta velocidad. Es importante que se logre la protección influyendo en el tránsito vehicular	
	Hacinamiento de personas	Implementación de zonas de estancia, de permanencia y de paso.	Ya que es una zona de alto flujo es importante la delimitación de vías a través de diferentes tipos de pavimentos.	
	Alto flujo vehicular	Mitigación de la Velocidad de los Vehículos Motorizados	Para la seguridad de los peatones, es necesario incluir tramos de ejes viales lo cual permitirá la reducción la velocidad vehicular.	

*Nota.* Cuadro de Estrategias por Sector.

<p><b>Sector 3</b></p>	<p>Elementos comerciales que obstaculizan el paso peatonal.</p>	<p>Definición de los patrones de circulación a través de la legibilidad.</p>	<p>Es importante que los usuarios puedan orientarse fácilmente y navegar por el espacio. Se debe mantener líneas visuales claras que permitan que las personas sepan hacia donde se dirigen y los destinos que los rodean.</p>	
	<p>Falta de iluminación nocturna</p>	<p>Iluminación a la Escala de las Personas</p>	<p>Utilizar luminarias con valores y tonos lumínicos apropiados, evitando los contrastes entre zonas excesivamente iluminadas y espacios oscuros.</p>	
	<p>Contaminación visual, desorden y obstrucción del paso debido a la sobrecarga de anuncios comerciales.</p>	<p>El Ritmo de las Fachadas Activas</p>	<p>El ritmo de las fachadas activadas por los comercios influye en gran medida en la experiencia de quien se encuentra en el espacio, la cantidad de comercios genera fachadas con carteles y anuncios esbeltos que estimula la mente e indica una continuidad.</p>	
<p><b>Sector 4</b></p>	<p>Carencia de zonas de espera para el uso del transporte público</p>	<p>Integración entre Transporte Público y Espacio Público.</p>	<p>El acceso al lugar a través del transporte público se diseñará cuidadosamente la interfaz entre el sistema de transporte y el espacio, convirtiendo la espera del transporte público en una experiencia segura, cómoda y agradable.</p>	
	<p>Falta de conectividad con la red de transporte público, como carga pesada y peatonal.</p>	<p>Planificación de dos vías para la delimitación de vías de transporte público y carga pesada.</p>	<p>Al ser una vía rápida de alto tránsito, la delimitación de las vías para el acceso del transporte público es imprescindible para mantener la seguridad y la disminución del tráfico.</p>	
	<p>Presencia de estacionamientos informales de vehículos ocasionando tráfico y aglomeración vehicular.</p>	<p>Incorporación de una alameda que permita la delimitación vial, brindando orden y seguridad al peatón para facilitar el paso.</p>	<p>El desorden vehicular ocasiona que se haga el mal uso del espacio público afectando el paso peatonal, la implementación de una alameda que brindara límites, disminución del ruido mediante la vegetación, espacios de estancia y sombra.</p>	
<p><b>Sector 5</b></p>	<p>Falta de espacios que inciten a la actividad comercial ordenada, dinámicas sociales y de permanencia.</p>	<p>Planificación de espacios para actividades comerciales, sociales y de permanencia.</p>	<p>La presencia del comercio informal ocasiona un deterioro de la imagen urbana, contaminación del espacio público, por ello que la planificación y diseño contribuirá con la vitalidad del espacio público, ordenarlo y mejorará la percepción de seguridad.</p>	
	<p>Carencia de iluminación adecuada en el espacio público.</p>	<p>Implementación de iluminación a escala peatonal.</p>	<p>La planificación del diseño para el espacio público debe incorporar una estrategia de iluminación sostenible (alumbrado público solar) que mejore la calidad del paisaje del espacio. Es conveniente utilizar luminarias con los parámetros y tonalidades de luz adecuados, evitando los espacios de estancia oscuros mejorando la seguridad a lo largo de la noche.</p>	
	<p>Falta de permeabilidad e interacción con el espacio público genera condiciones de desolación e inseguridad.</p>	<p>Crear espacios activos 18h al día.</p>	<p>Considerando la existencia de muros ciegos en esta zona, la falta de activación del espacio público a lo largo del día es importante para la seguridad ciudadana. La planificación de un conjunto de actividades que se desarrollarán en los espacios públicos y en los espacios contiguos siempre se debe considerar la necesidad de crear un espacios activos 18 horas al día.</p>	

Nota. Cuadro de Estrategias por Sector.

### 5.3. Concepto Arquitectónico

**Figura 163**

*Diagrama de Concepto Arquitectónico*

#### CONCEPTO ARQUITECTONICO

Se plantea una intervención urbano-arquitectónica donde el espacio público se encuentra implementado y conectado a través de espacios de estancia, de paso, de actividad comercial y vegetación

La estrategia para el diseño vial es fundamental para marcar una delimitación con la escala y medidas adecuadas tomando en cuenta los niveles de flujos peatonales y vehiculares

- ✓ Conectividad a través de vías principales hacia su entorno
- ✓ Seguridad en el espacio público
- ✓ Delimitación vial adecuada respetando flujos y espacios apropiados
- ✓ Reordenamiento del espacio público



- ✓ En base a su contexto comercial el proyecto se basa en la configuración del espacio público de acuerdo al análisis de flujos peatonales y vehiculares, considerando la carretera yura y av. 54 como las vías de mayor importancia planteadas como ejes articuladores
- ✓ Se plante ejes secundarios como conectores para una mejor integración de los diferentes sectores de estudio
- ✓ Mediante la implementación de un puente peatonal se obtendrá un hilo jerárquico para la seguridad peatonal (cruce seguro)
- ✓ Implementación de mobiliario urbano en puntos estratégicos que complemente el espacio urbano
- ✓ Configuración del espacio público a través de una configuración estratégica de zonas comerciales, zonas de estancias, zonas verdes.

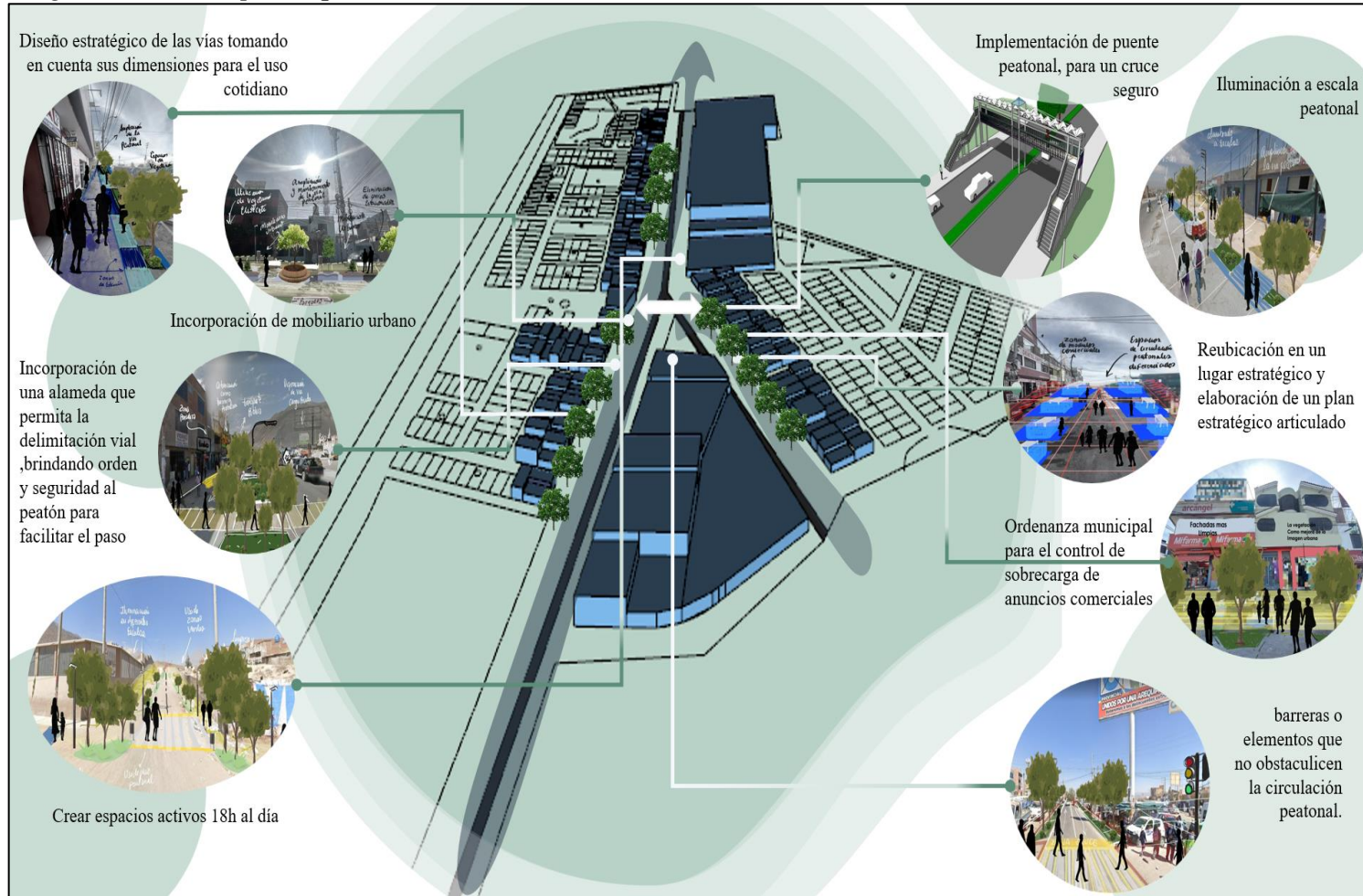


*Nota.* Diagrama de concepto arquitectónico y adaptación a su entorno.

## 5.4. Partido Arquitectónico

**Figura 164**

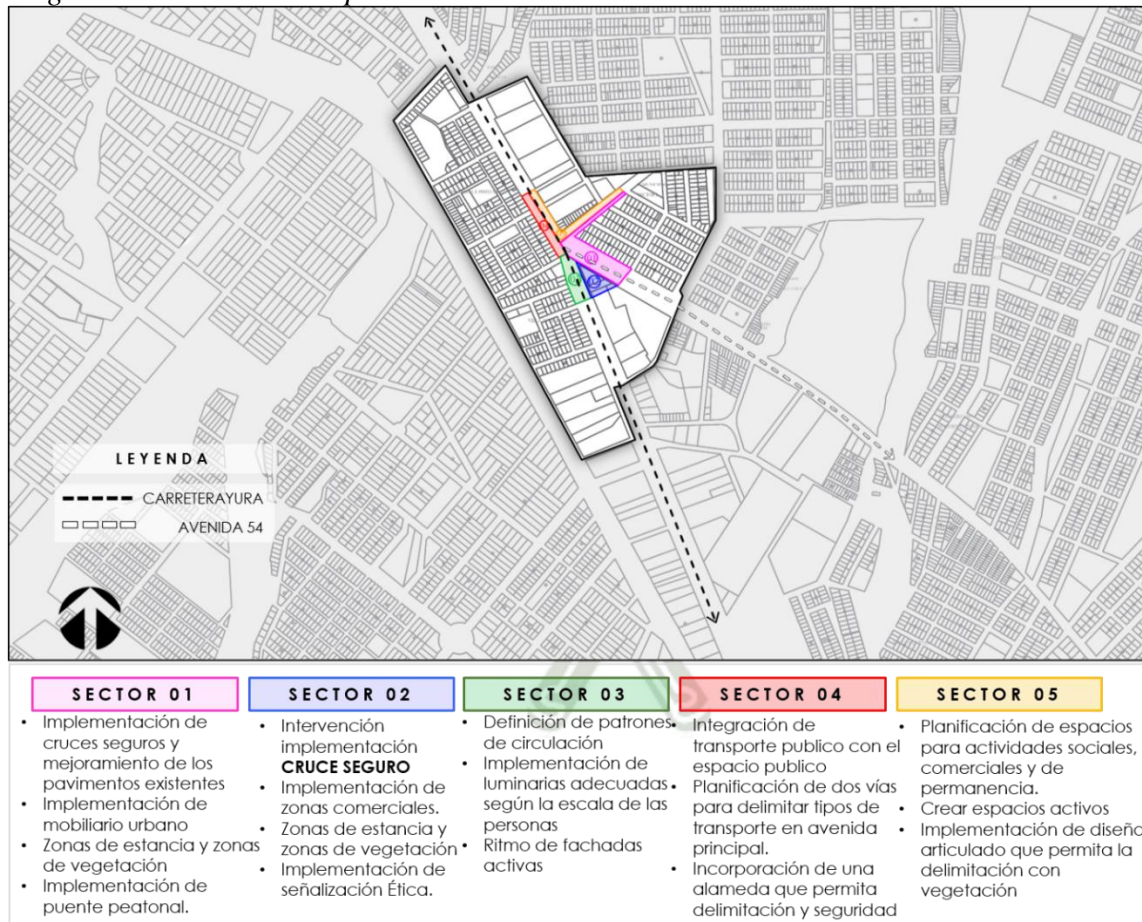
*Diagrama de Concepto Arquitectónico*



*Nota.* Diagrama representando el partido Arquitectónico en su contexto.

## 5.5. Plano de Intervenciones por Sector

**Figura 165**  
*Diagrama de delimitación por Sector*

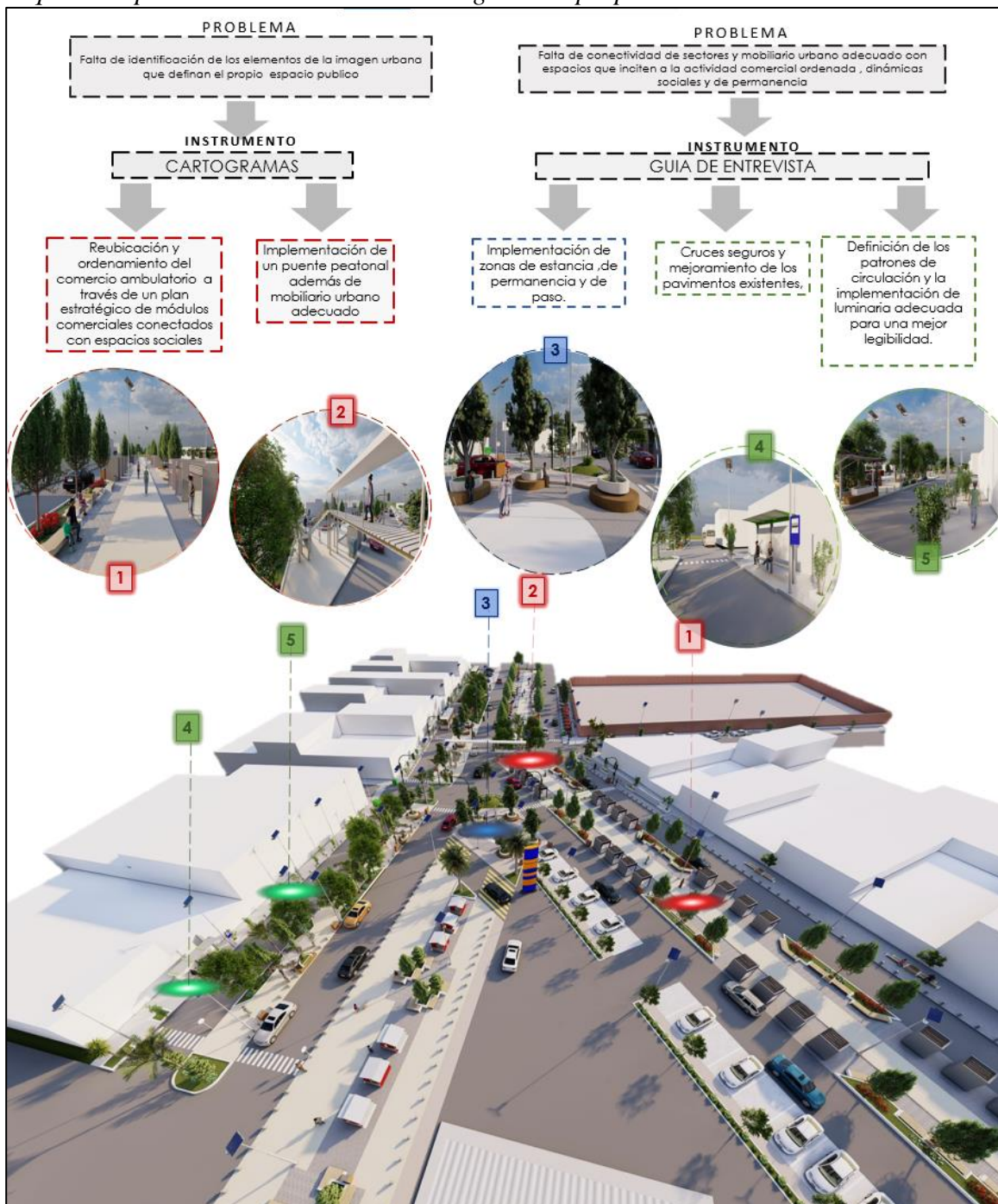


*Nota.* Diagrama representando la delimitación de los cinco sectores y sus intervenciones en el área de estudio.

### 5.6. Esquema explicativo relación entre investigación – propuesta

**Figura 166**

*Esquema explicativo relación entre investigación – propuesta*



*Nota.* Esquema explicativo de relación de la propuesta.

**Figura 167**

*Esquema explicativo relación entre investigación – propuesta*



*Nota.* Esquema explicativo de relación de la propuesta.

### 5.7. Sistema Urbano de drenaje sostenible en el proyecto

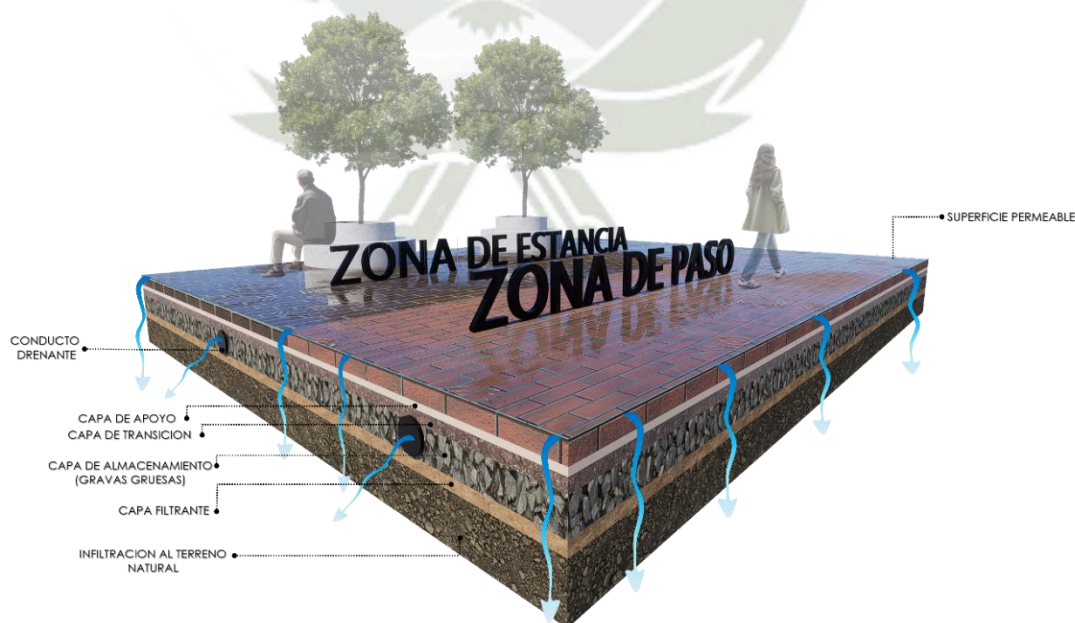
Los SUDS están diseñados para replicar el comportamiento natural de las cuencas, con el propósito de mejorar la calidad del agua y ofrecer protección contra inundaciones y sequías. Su objetivo es reducir el consumo energético en el ciclo urbano del agua aprovechando las aguas pluviales y minimizando el volumen de agua que se envía a tratamiento y la necesidad de bombeos. Además, fomentan la restauración de ecosistemas, subrayando la importancia del agua y de los espacios verdes para la conservación de la biodiversidad del espacio público.

Según el diseño y uso en el proyecto se implementa el sistema de pavimentos permeables ya que contamos con un acabado de adoquinado permeable en cada zona (alamedas) del proyecto. Este sistema es una estructura portante que permite la filtración de la escorrentía hacia una capa inferior de almacenamiento temporal, donde esta agua se evacua mediante la infiltración y drenaje

Los pavimentos permeables por juntas están formados por bloques de materiales impermeables, diseñados de tal manera que su disposición o forma permite el paso del agua a través de las juntas.

**Figura 168**

*Detalle pavimento permeable*



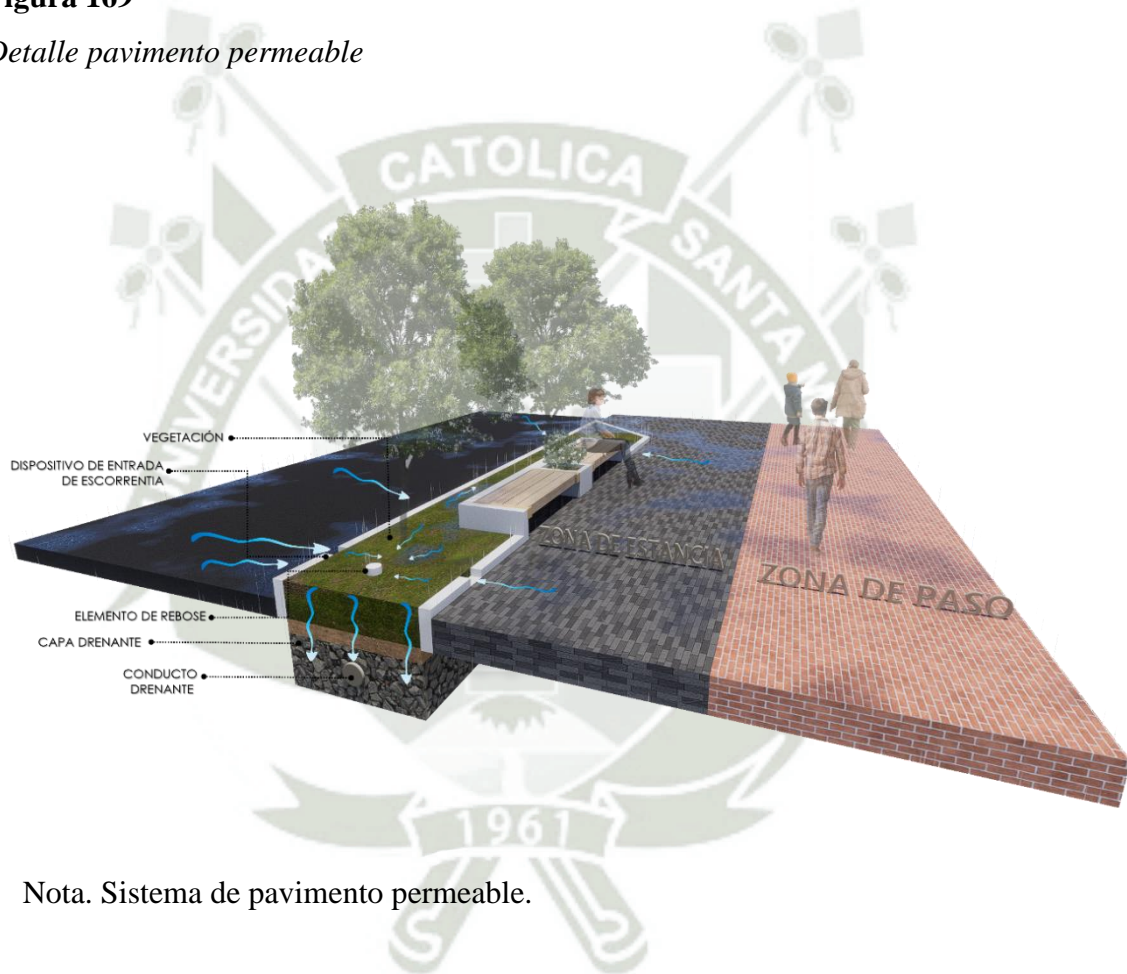
*Nota.* Sistema de pavimento permeable.

EL proyecto cuenta con variedad de jardineras en cada zona de estancia y zona comercial y de paso, de esta manera se implementa el sistema de parterres inundables donde estas áreas ajardinadas van a permitir almacenar la escorrentía procedente de superficies impermeables adyacentes.

Los jardines de lluvia son áreas diseñadas para manejar escorrentías de baja contaminación que provienen de superficies de alto tránsito.

### Figura 169

#### *Detalle pavimento permeable*



Nota. Sistema de pavimento permeable.

### 5.8. Sistema de residuos

El manejo de residuos va depender de una ubicación estratégica para cada tipo de espacio en cada zona, es fundamental para fomentar la sostenibilidad urbana y el buen desarrollo del sistema de residuos. La implementación de puntos ecológicos como basureros y contenedores en el proyecto se distribuyó según el tipo de zona comercial (alimentos y textil) y también las zonas de paso y de estancia.

### 5.8.1. Tipos de Basureros

- Contenedores Verdes con Capacidad de 1100 Litros con Pedal Únicamente para residuos Orgánicos (comercial)
- Colocación estratégica en las zonas comerciales de alimentos y con mayor tránsito peatonal.
- Capacidad adecuada de 1100 litros para evitar desbordamientos ya que presenta mayor cantidad de puestos con comercios orgánicos
- Cuenta con sistema de pedal y con tapas siendo más práctico y eficiente.

**Figura 170**

*Tipos de Basureros*



*Nota. Imagen de modelo de contenedor de residuos.*

- Tachos Reciclables (Punto Ecológico) c capacidad 53 L cada uno.
- Ubicación y accesibilidad adecuada a las vías de paso y espacios de estancia distribuidas en cada zona
- Información de clasificación por color y cartel de ubicación como punto Ecológico
- Facilita clasificación de residuos
- Fomenta la cultura de Reciclaje
- Reduce el impacto ambiental

**Figura 171**

*Modelo de basurero*



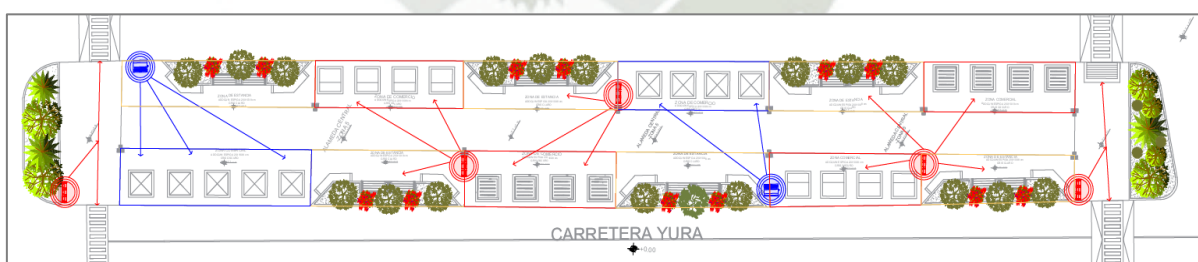
*Nota. Imagen de modelo de basurero.*

La ubicación de las zonas de basureros está distribuida en las intersecciones de cada zona a no más de 15 a 20 metros una de otra, según el tipo de comercio que tenga para así poder abastecer hacia las zonas comerciales, las zonas de estancia y la zona de paso.

En el grafico se observa distribución de contenedores orgánicos abasteciendo a comercios de alimentos (azul), zonas comerciales textiles etc. que va abastecer los basureros reciclables al igual que a las zonas de estancia (rojo y naranja).

**Figura 172**

*sistema de residuos de la zona 5*



*Nota. Gráfico del sistema de residuos de la zona 5*

Se distribuyo en cada zona por tipo de comercio:

zona 1 : Tachos reciclables (comercio textil )

zona 2,3,4,5 : Tachos reciclables y contenedores verdes (comercios mixtos)

La colocación de estos puntos de residuos va abastecer también a los comercios existentes de cada zona. Este sistema de residuos estratégico esta implementado



## 5.9. Planos a detalle

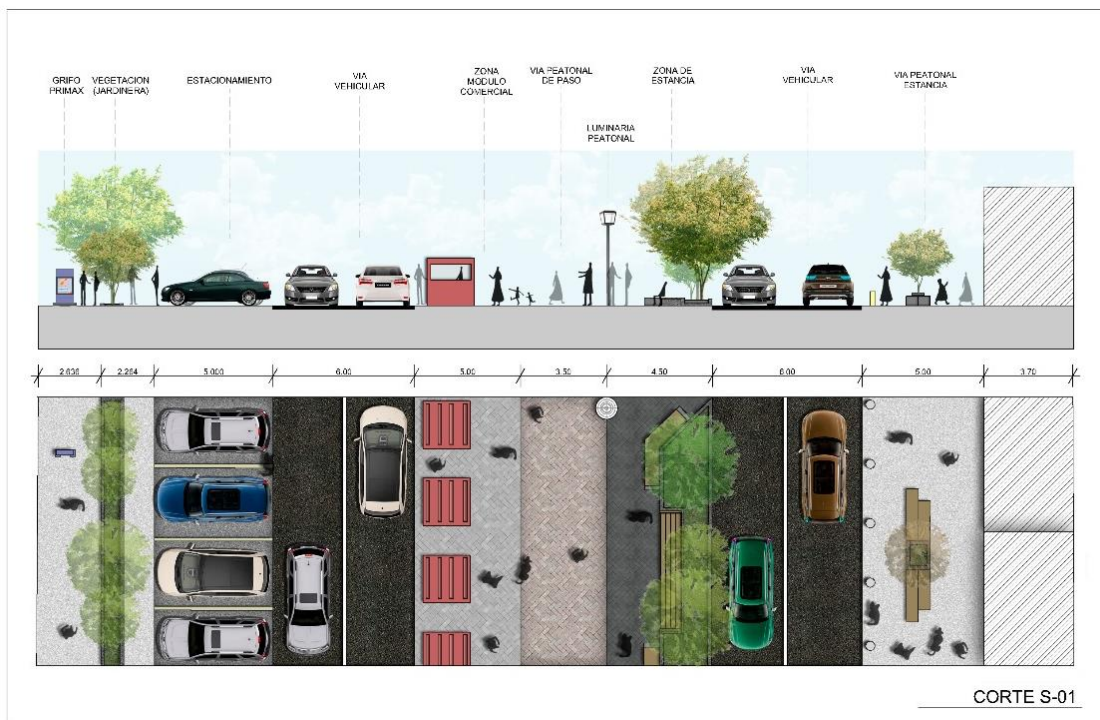
**Figura 174**

*Plano General con secciones.*



**Figura 175**

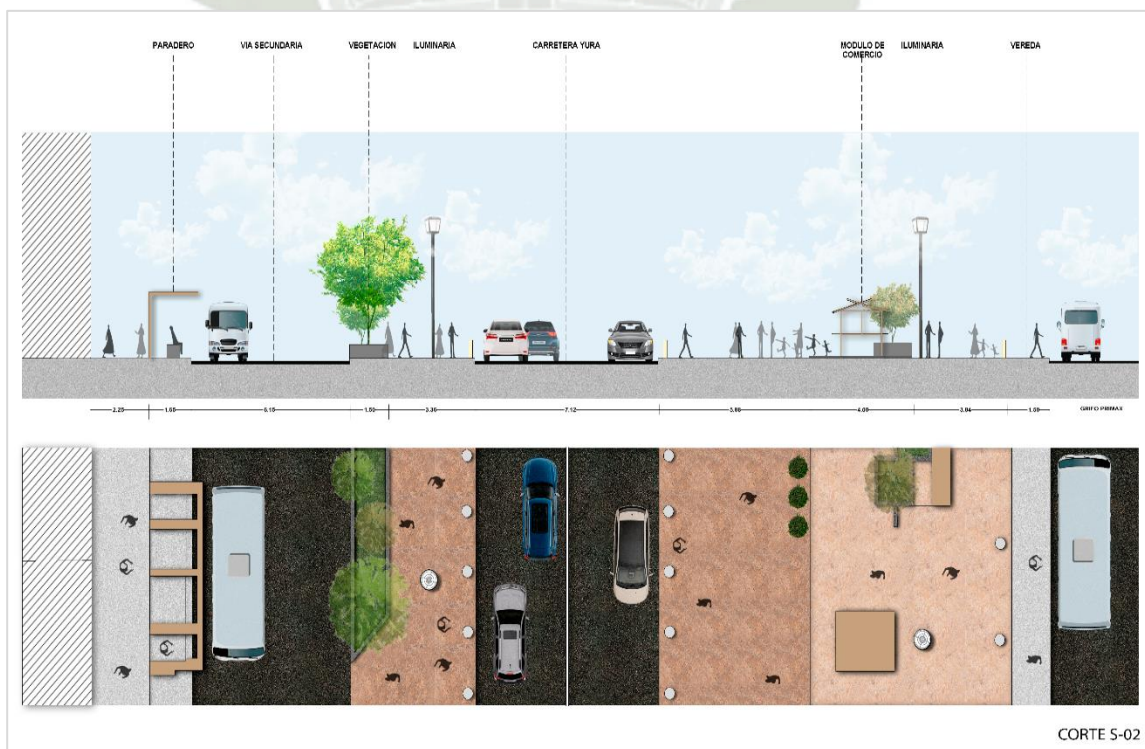
*Planos a detalle*



*Nota.* Corte transversal S-01

**Figura 176**

*Planos a detalle*



*Nota.* Corte transversal S-02

**Figura 177**

*Planos a detalle*



*Nota.* Corte transversal S-03. Cortes ubicados en plano A-01.

### 5.10. Financiamiento

Para el financiamiento de este proyecto se propone que se realice mediante la ley N°29230, Ley que Impulsa la Inversión Pública Regional y Local con Participación del Sector Privado dicha ley impulsa y promueve la inversión bajo el mecanismo de Obras por Impuestos el cual promueve la ejecución de infraestructura vial, seguridad, limpieza pública, entre otros. (Fiestas & Garagundo, 2021)

Las entidades involucradas en este proyecto son: Municipalidad Distrital de Cerro Colorado y Municipalidad Provincial de Arequipa.

La participación de empresas privadas será favorable por que acelera la ejecución de la obra y sostiene el dinamismo económico local.

#### 5.10.1. Costo del Proyecto

Este proyecto se dividió en 5 etapas de ejecución, considerando las 5 zonas del proyecto.

El proyecto cuenta con un área de 17,166.21 m<sup>2</sup>. El cual cuenta con áreas libres, caminerías, zonas de estancia, zona de módulos comerciales, áreas verdes, zonas de estacionamiento, entre otros. Se calcula un estimado de S/ 3,031,280.80 (basándonos en el análisis de diversos proyectos similares). El costo por m<sup>2</sup> es de S/176.58.

**Figura 178**

*Definición de zonas*



Nota. Plano de Etapas de Ejecución y áreas.

Presupuesto de obra por Etapas (Cinco Etapas).

5.10.1.1. Zona 01 Área: 5,828.17 m<sup>2</sup>

Figura 179

Zona 01 Área: 5,828.17 m<sup>2</sup>

**Presupuesto**

<b>Proyecto</b>	PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN BASE AL ESTUDIO DE LA IMAGEN URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL DEL CRUCE DE LA A.V 54 CON LA CARRETERA YURA Y SU ENTORNO INMEDIATO
<b>Sub Presupuesto</b>	ZONA 01 - ETAPA 01
<b>Cliente</b>	Municipalidad distrital de Cerro Colorado - Municipalidad distrital de Arequipa
<b>Ubicación</b>	Cono Norte - Cerro Colorado - Arequipa

Item	Descripción	Unidad	Metrado	Precio	Total
01	OBRAS PRELIMINARES	m2	5,828.17	7.55	43,998.33
02	SEGURIDAD Y SALUD	GLB	40.00	403.55	16,142.07
03	TRABAJOS PRELIMINARES	GLB	1,165.63	31.15	36,315.20
04	PAVIMENTO DE ADOQUINES DE CONCRETO (alameda)	m2	2,026.24	81.48	165,098.04
05	CAMINERIAS, VEREDAS Y ESTARES	m2	719.24	103.52	74,453.43
06	BERMAS	m2	111.52	125.74	14,022.52
07	SARDINELES	m2	267.15	42.19	11,270.11
08	PAVIMENTO ASFALTICO	m2	1,070.07	27.59	29,523.23
09	INSTALACIONES DE RIEGO Y TRATAMIENTO DE AREAS VERDES	m2	291.09	57.58	16,760.96
10	INSTALACIONES ELECTRICAS EXTERIOR	UND	44.00	2,363.56	103,996.64
11	MODULOS DE COMERCIO	UND	40.00	2,200.00	88,000.00
12	VARIOS	UND	31.00	794.3	24,623.82

**COSTO DIRECTO** 624,204.35

**GASTOS GENERALES** 8% 51,515.91

**UTILIDAD** 5% 31,210.22

**SUB TOTAL** 706,930.47

**IGV.** 18% 127,247.49

**PRESUPUESTO DE OBRA** **834,177.96**

Nota. Presupuesto Zona 01.

5.10.1.2. Zona 02 Área: 2,813.97 m<sup>2</sup>

Figura 180

Zona 02 Área: 2,813.97 m<sup>2</sup>

<b>Presupuesto</b>					
<i>Proyecto</i>	PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN BASE AL ESTUDIO DE LA IMAGEN URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL DEL CRUCE DE LA A.V 54 CON LA CARRETERA YURA Y SU ENTORNO INMEDIATO				
<i>Sub Presupuesto</i>	ZONA 02 - ETAPA 02				
<i>Cliente</i>	Municipalidad distrital de Cerro Colorado - Municipalidad distrital de Arequipa				
<i>Ubicación</i>	Cono Norte - Cerro Colorado - Arequipa				
<i>Item</i>	<i>Descripción</i>	<i>Unidad</i>	<i>Metrado</i>	<i>Precio</i>	<i>Total</i>
01	OBRAS PRELIMINARES	m2	2,813.97	7.55	21,245.47
02	SEGURIDAD Y SALUD	GLB	35.00	403.55	14,124.25
03	TRABAJOS PRELIMINARES	GLB	422.09	31.15	13,148.10
04	PAVIMENTO DE ADOQUINES DE CONCRETO (alameda)	m2	2,238.97	81.48	182,431.28
05	CAMINERIAS, VEREDAS Y ESTARES	m2	207.05	103.52	21,433.82
06	BERMAS	m2	360.02	125.74	45,268.91
07	SARDINELES	m2	72.50	42.19	3,058.78
08	PAVIMENTO ASFALTICO	m2	2,128.71	27.59	58,731.11
09	INSTALACIONES DE RIEGO Y TRATAMIENTO DE AREAS VERDES	m2	154.26	57.58	8,882.29
10	INSTALACIONES ELECTRICAS EXTERIOR	UND	27.00	2,363.56	63,816.12
11	MODULOS DE COMERCIO	UND	18.00	2,200.00	39,600.00
12	VARIOS	UND	15.00	794.3	11,914.50
<b>COSTO DIRECTO</b>					<b>483,654.63</b>
<b>GASTOS GENERALES</b>				8%	39,916.27
<b>UTILIDAD</b>				5%	24,182.73
<b>SUB TOTAL</b>					<b>547,753.63</b>
<b>IGV.</b>				18%	98,595.65
<b>PRESUPUESTO DE OBRA</b>					<b>646,349.28</b>

Nota. Presupuesto Zona 02.



### 5.10.1.3. Zona 03 Área: 2,457.65 m<sup>2</sup>

**Figura 181**

Zona 03 Área: 2,457.65 m<sup>2</sup>

<b>Presupuesto</b>					
<i>Proyecto</i>	PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN BASE AL ESTUDIO DE LA IMAGEN URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL DEL CRUCE DE LA A.V 54 CON LA CARRETERA YURA Y SU ENTORNO INMEDIATO				
<i>Sub Presupuesto</i>	ZONA 03 - ETAPA 03				
<i>Cliente</i>	Municipalidad distrital de Cerro Colorado - Municipalidad distrital de Arequipa				
<i>Ubicación</i>	Cono Norte - Cerro Colorado - Arequipa				
<i>Item</i>	<i>Descripción</i>	<i>Unidad</i>	<i>Metrado</i>	<i>Precio</i>	<i>Total</i>
01	OBRAS PRELIMINARES	m2	2,457.65	7.55	18,555.26
02	SEGURIDAD Y SALUD	GLB	30.00	403.55	12,106.50
03	TRABAJOS PRELIMINARES	GLB	491.53	31.15	15,311.16
04	PAVIMENTO DE ADOQUINES DE CONCRETO (alameda)	m2	449.99	81.48	36,665.19
05	CAMINERIAS, VEREDAS Y ESTARES	m2	153.52	103.52	15,892.39
06	BERMAS	m2	141.10	125.74	17,741.91
07	SARDINELES	m2	108.63	42.19	4,583.10
08	PAVIMENTO ASFALTICO	m2	936.94	27.59	25,850.17
09	INSTALACIONES DE RIEGO Y TRATAMIENTO DE AREAS VERDES	m2	125.72	57.58	7,238.96
10	INSTALACIONES ELECTRICAS EXTERIOR	UND	20.00	2,363.56	47,271.20
11	PERGOLAS	UND	4.00	3,494.10	13,976.40
12	PARADERO	UND	1.00	115,000.00	115,000.00
13	VARIOS	UND	19.00	794.3	15,091.70
<b>COSTO DIRECTO</b>					<b>345,283.94</b>
<b>GASTOS GENERALES</b>				<b>8%</b>	<b>28,496.46</b>
<b>UTILIDAD</b>				<b>5%</b>	<b>17,264.20</b>
<b>SUB TOTAL</b>					<b>391,044.60</b>
<b>IGV.</b>				<b>18%</b>	<b>70,388.03</b>
<b>PRESUPUESTO DE OBRA</b>					<b>461,432.62</b>

Nota. Presupuesto Zona 03.

5.10.1.4. Zona 04 Área: 2,980.54 m<sup>2</sup>

Figura 182

Zona 04 Área: 2,980.54 m<sup>2</sup>

<b>Presupuesto</b>					
<b>Proyecto</b> PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN BASE AL ESTUDIO DE LA IMAGEN URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL DEL CRUCE DE LA A.V 54 CON LA CARRETERA YURA Y SU ENTORNO INMEDIATO					
<b>Sub Presupuesto</b> ZONA 04 - ETAPA 04					
<b>Cliente</b> Municipalidad distrital de Cerro Colorado - Municipalidad distrital de Arequipa					
<b>Ubicación</b> Cono Norte - Cerro Colorado - Arequipa					
<b>Item</b>	<b>Descripción</b>	<b>Unidad</b>	<b>Metrado</b>	<b>Precio</b>	<b>Total</b>
01	OBRAS PRELIMINARES	m2	2,980.54	7.55	22,503.08
02	SEGURIDAD Y SALUD	GLB	30.00	403.55	12,106.50
03	TRABAJOS PRELIMINARES	GLB	447.13	31.15	13,928.10
04	PAVIMENTO DE ADOQUINES DE CONCRETO (alameda)	m2	464.71	81.48	37,864.57
05	CAMINERIAS, VEREDAS Y ESTARES	m2	221.50	103.52	22,929.68
06	BERMAS	m2	168.54	125.74	21,192.22
07	SARDINELES	m2	124.84	42.19	5,267.00
08	PAVIMENTO ASFALTICO	m2	731.77	27.59	20,189.53
09	INSTALACIONES DE RIEGO Y TRATAMIENTO DE AREAS VERDES	m2	261.11	57.58	15,034.71
10	INSTALACIONES ELECTRICAS EXTERIOR	UND	25.00	2,363.56	59,089.00
12	PARADERO	UND	1.00	115,000.00	115,000.00
13	VARIOS	UND	14.00	794.3	11,120.20
<b>COSTO DIRECTO</b>					356,224.59
<b>GASTOS GENERALES</b>					8% 29,399.40
<b>UTILIDAD</b>					5% 17,811.23
<b>SUB TOTAL</b>					403,435.22
<b>IGV.</b>					18% 72,618.34
<b>PRESUPUESTO DE OBRA</b>					<b>476,053.56</b>

Nota. Presupuesto Zona 04.



### 5.10.1.5. Zona 05 Área: 3,106.21 m2

Figura 183

Zona 05 Área: 3,106.21 m2

<b>Presupuesto</b>					
<b>Proyecto</b>	PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN BASE AL ESTUDIO DE LA IMAGEN URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL DEL CRUCE DE LA A.V 54 CON LA CARRETERA YURA Y SU ENTORNO INMEDIATO				
<b>Sub Presupuesto</b>	ZONA 05 - ETAPA 05				
<b>Cliente</b>	Municipalidad distrital de Cerro Colorado - Municipalidad distrital de Arequipa				
<b>Ubicación</b>	Cono Norte - Cerro Colorado - Arequipa				
Item	Descripción	Unidad	Metrado	Precio	Total
01	OBRAS PRELIMINARES	m2	3,106.21	7.55	23,451.89
02	SEGURIDAD Y SALUD	GLB	30.00	403.55	12,106.50
03	TRABAJOS PRELIMINARES	GLB	465.93	31.15	14,513.72
04	PAVIMENTO DE ADOQUINES DE CONCRETO (alameda)	m2	1,180.33	81.48	96,173.29
05	CAMINERIAS, VEREDAS Y ESTARES	m2	403.13	103.52	41,732.02
06	BERMAS	m2	620.59	125.74	78,032.99
07	SARDINELES	m2	163.42	42.19	6,894.69
08	PAVIMENTO ASFALTICO	m2	1,511.53	27.59	41,703.11
09	INSTALACIONES DE RIEGO Y TRATAMIENTO DE AREAS VERDES	m2	162.35	57.58	9,348.11
10	INSTALACIONES ELECTRICAS EXTERIOR	UND	21.00	2,363.56	49,634.76
11	MODULOS DE COMERCIO	UND	33.00	2,200.00	72,600.00
12	VIARIOS	UND	16.00	794.3	12,708.80
<b>COSTO DIRECTO</b>					458,899.87
<b>GASTOS GENERALES</b>					8%
<b>UTILIDAD</b>					5%
<b>SUB TOTAL</b>					519,718.11
<b>IGV.</b>					18%
<b>PRESUPUESTO DE OBRA</b>					<b>613,267.37</b>

Nota. Presupuesto Zona 05.

### 5.10.2. Resumen de presupuesto

Figura 184

Resumen de presupuesto

<b>Presupuesto</b>					
<b>Proyecto</b>	PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN BASE AL ESTUDIO DE LA IMAGEN URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO COMERCIAL DEL CRUCE DE LA A.V 54 CON LA CARRETERA YURA Y SU ENTORNO INMEDIATO				
<b>Sub Presupuesto</b>	RESUMEN DE PRESUPUESTO				
<b>Cliente</b>	Municipalidad distrital de Cerro Colorado - Municipalidad distrital de Arequipa				
<b>Ubicación</b>	Cono Norte - Cerro Colorado - Arequipa				
Item	Descripción	Unidad	Metrado	Precio	Total
01	ZONA 01 - ETAPA 01	m2	5,828.17		834,177.96
02	ZONA 02 - ETAPA 02	m2	2,813.97		646,349.28
03	ZONA 03 - ETAPA 03	m2	2,457.65		461,432.62
04	ZONA 04 - ETAPA 04	m2	2,980.54		476,053.56
05	ZONA 05 - ETAPA 05	m2	3,106.21		613,267.37
<b>COSTO DIRECTO</b>					3,031,280.80
<b>PRESUPUESTO DE OBRA</b>					<b>3,031,280.80</b>

**NOTA: LINK DRIVE CON PLANOS**

<https://drive.google.com/drive/folders/1an5w90XLG9YOYnMSAXNR-wzWF9Z0vLj0>

## CONCLUSIONES

- PRIMERA** Se concluye que debido a la falta de intervención urbano arquitectónico ocasiona la degradación del espacio público en el cruce de la av.54 con la carretera Yura, así mismo se observó un alto índice de comercio informal causando desorden y el deterioro de la imagen urbana.
- SEGUNDA** Asimismo, en el análisis urbano de los 5 sectores presentan áreas conflictivas que requieren de un tratamiento urbano arquitectónico ya que presenta en su mayoría una falta de definición vial peatonal y vehicular afectando al usuario.
- TERCERA** Por otro lado, existe la falta de un plan de ordenamiento urbano que ayude a la definición y regularización de las actividades socioeconómicas en el espacio público así mismo se observó que el alto flujo de comercio ambulatorio dificulta el mejoramiento del espacio público.
- CUARTA** Finalmente, se concluye que debido al estudio y análisis específico de los sectores se identificó diferentes problemáticas urbano arquitectónicas y socioeconómicas, que mediante estrategias aplicadas mejorara la calidad urbana para el desarrollo del mejoramiento de las dinámicas comerciales y recreacionales que requiere la zona, así mismo se observó que la falta de zonas de estancia, zonas comerciales definidas y mobiliario urbano adecuado es importante para la mejora de la calidad de vida de los pobladores de la zona.

## RECOMENDACIONES

1. Proponer un proyecto de intervención urbano arquitectónico en base a la imagen urbana y espacio público comercial, que cuente con una buena distribución y organización usando materiales modernos para la creación de nuevos espacios que alberguen actividades tanto socioeconómicas como culturales, definiendo las vías con dimensiones adecuadas para los diferentes flujos peatonales como vehiculares para un mejor desenvolvimiento de comerciantes, vendedores y consumidores, a su vez mejora la imagen urbana del cruce de la av. 54 con carretera Yura.
2. Crear espacios óptimos como zonas de estancia, áreas verdes (arborización) áreas comerciales, caminerías, espacios de integración y ocio, entre otros para la mejorar la calidad de la imagen urbana.
3. Proponer en el proyecto un modelo de ordenamiento comercial tomando en cuenta un análisis de las características socioeconómicas de la zona, es importante identificar y medir la existencia de un comercio ambulatorio ya que puede crear diferentes problemáticas que afectaran al desarrollo de las dinámicas sociales en el espacio público para así poder adaptar un mejor ordenamiento y distribución de los diferentes comercios a una propuesta integrada con su contexto para contribuir a la mejora de la imagen urbana.
4. Proponer a la municipalidad de cerro colorado un plan de ordenamiento adecuado para el desarrollo de actividades socioeconómicas en el espacio público, incorporando un nuevo diseño adaptado a su contexto donde se plantea diferentes estrategias que solucionen problemáticas de accesibilidad, seguridad, contaminación etc. para así mejorar la calidad de dinámicas sociales y comerciales de la zona.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Abad, D., & Soldevilla, A. (2017). *Crea Gamarra, centro de desarrollo, comercio y difusión de la moda + intervención urbana en Gamarra, La Victoria*. [Para optar el Título Profesional de Arquitecta].
- Abaleron, C. (1998). Calidad de vida como categoría epistemológica. *Área, Revista de reflexión en Arquitectura, diseño y urbanismo*, 6, 3-15. Obtenido de Agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo: [http://hm.unq.edu.ar/archivos\\_hm/GL\\_ICVU.pdf](http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf)
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2005). *Plan Maestro de Espacio Público*. Obtenido de <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-maestros/planes/plan-maestro-de-espacio-publico>
- Álvarez, E., Bravo, M., & Menéndez, J. (2017). Movilidad Sostenible-El papel de la electricidad y el gas natural en varios países europeos. *Instituto Vasco de Competitividad: Bilbao España*.
- Apolinario, E. (2021). *Análisis de la imagen urbana como medio para lograr la regeneración urbana en el límite de Ate y La Molina*. [Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecto].
- Aumont, J. (1992). *La imagen*. Obtenido de <http://books.google.com.br/books?id=zE8qTjg8C7UC>
- Aumont, J. (1992). *La Imagen*. Seva: La Marca Editora.
- Ávila, M. B., & Scheuren, B. G. (2005). Ciudad imagen y percepción. *Revista Geográfica Venezolana*, 46(1), 11--33. <https://doi.org/https://www.redalyc.org/pdf/3477/347730348005.pdf>
- Ayapán Culajay, A. E. (2018). *Revitalización del centro urbano del municipio de Taxisco departamento de Santa Rosa*. Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.
- Barreira, et al. (2006). *Conflictos sociales, luchas sociales y políticas de seguridad ciudadana*. Obtenido de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20131007104153/ConflictosSociales.pdf>

- Barreto, J. (2020). *Arquitectura comercial para la mejora de la imagen urbana en la zona comercial del Malecón Norte, Huaraz 2019*. [Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecto]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/54854>
- Batty, M. (2020). Unpredictability. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 47(5), 739--744.
- Bayona, E. (2011). Comercio y consumo en la periferia de la zona metropolitana de Guadalajara. *Antropología Experimental*(11).
- Bellet, C. (Noviembre de 2009). *Reflexiones sobre el espacio Público. El caso de las ciudades intermedias*. Obtenido de <http://www.saber.ula.ve/eventos/espaciospublicos2009/cbellet.pdf>
- Beltramín, O., & Bravo Alvarez, J. I. (2003). *Región Metropolitana: índice de calidad de vida a nivel comunal*. Secretaría Regional Ministerial de Planificación y Coordinación de la Región Metropolitana.
- Benavidez, I. (Setiembre de 1998). *La calidad de vida como herramienta del diseño Urbano*. Obtenido de [http://hm.unq.edu.ar/archivos\\_hm/GL\\_ICVU.pdf](http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf)
- Benitez, T. (2015). *La importancia de la Imagen Urbana*.
- Borja, J., & Castells, M. (2003). *Imagen Urbana*. Mexico.
- Bravo, E. (Octubre de 2017). *La dimensión humana en el espacio público. Recomendaciones para el análisis y el diseño*. Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Obtenido de <file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/La-dimension-humana.pdf>
- Briceño, M. (2018). Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. *Revista de Arquitectura*, 20(2), 10-19.
- Briceño, M., & Gil, B. (Diciembre de 2003). Calidad Ambiental de la Imagen Urbana: Sectores La Parroquia, Alto Chama, Carrizal, Los Curos, Zona Industrial y barrios La Candelaria y San Buenaventura de la ciudad de Mérida-Venezuela. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 13(38), 445-482. Obtenido de Fermentum Revista Venezolana de Sociología y Antropología: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70503804>

- Bueno, J. (2021). Espacio público e identidad. Tres escenarios de interpretación en la ciudad contemporánea. *Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 10(19), 256-272.
- Cajigas, et al. (2019). La adecuación de la imagen urbana como propuesta para el desarrollo turístico de la Región del Río Sonora, México. El caso de Ures. *Revista de alimentación contemporánea y desarrollo regional*, 29(53).
- Campos, F., & Yávar, P. (2004). *Lugar residencial: propuesta para el estudio del hábitat residencial desde la perspectiva de sus habitantes*. Santiago de Chile: Andros.
- Certeau, M. (1984). *La calidad de la imagen urbana*. Bogota.
- Chemes, J. M., & Etchevarría, M. (2018). Economía y comercio informal: algunos conceptos previos. *XIII Jornadas de investigación*, 27, 1-8. Obtenido de <https://fce.unl.edu.ar/jornadasdeinvestigacion/trabajos/uploads/trabajos/94.pdf>
- Ching, F. (2015). *Arquitectura, forma, espacio y orden*. Gustavo Gili.
- Chumioque. (2018). *Repositorio Universidad Cesar Vallejo*. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/26927>
- Chumioque, N. (2018). *“Impacto de la arquitectura comercial en el desarrollo socioeconómico de Chimbote a partir del estudio de las galerías comerciales “Espinar” y “Bahía Plaza Center”*”. [Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecta].
- Colomer, M. (1979). El método de trabajo social. *Revista de treball social* (75), 4-48. Obtenido de <https://www.caritas.es/main-files/uploads/1971/02/DS100069-METODOLOGIA-PARA-EL-TRABAJO-SOCIAL-ocr.pdf>
- Corbusier, L. (1975). *Principios de urbanismo*. Barcelona: Ariel.
- Cordova, M. (2006). *Imagen Urbana, Espacio Público, Memoria e Identidad*. Quito.
- Cullen, G. (1974). *El Paisaje Urbano*. Barcelona: Editorial Blume.
- de Lucio, R. L., González, F. J., Gorbea, E. P., Sánchez, J. R., & Sánchez, T. R. (1996). Centros urbanos frente a nuevas centralidades comerciales. Un análisis del sur metropolitano de Madri. *Cuadernos de investigación urbanística*(14), 1.
- De Soto, H. (1987). *El otro sendero*. Editorial El Barranco.

Departamento Administrativo de la Función Pública de Colombia. (Julio de 1997). *Ley 388 DE 1997*. Obtenido de <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6491.pdf>

Departamento Administrativo de la Función Pública de Colombia. (2003). *Decreto 1504 de 1998*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1259#:~:text=Reglamenta%20el%20manejo%20del%20espacio,el%20manejo%20del%20espacio%20p%C3%ABlico>.

Departamento Administrativo de la Función Pública de Colombia. (10 de Julio de 2003). *Ley 820 de 2003*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8738#:~:text=La%20presente%20ley%20tiene%20como,la%20propiedad%20con%20funci%C3%B3n%20social>.

Derbez, Luis . (2011). *Infraestructura, sinónimo de desarrollo económico, social y humano: Rector de la UDLAP*. Obtenido de <https://blog.udlap.mx/blog/2011/03/28/infraestructurasinonimodedesarrolloeconmicosocialyhumano/>

Doménech Pascual, G. (2015). *La regulación de la economía colaborativa. El caso Uber contra el taxi*.

Elguera, H. (2018). *Estrategias de formulación de los mercados de abasto y su influencia en la sociedad y cultura*. Universidad de Ciencias y Artes de America Latina.

Equipo de Plataforma Urbana. (15 de Junio de 2011). *Galerías Comerciales del Centro de Santiago ¿una tipología en peligro de extinción?* Obtenido de [https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/06/15/galerias-comerciales-del-centro-de-santiago-%C2%BFuna-tipologia-en-peligro-de-extincion/galerias\\_-\\_2/](https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/06/15/galerias-comerciales-del-centro-de-santiago-%C2%BFuna-tipologia-en-peligro-de-extincion/galerias_-_2/)

Espinoza, M. (1983). *Evaluación de Proyectos Sociales*. Buenos Aires: Humanitas.

Evangelista, R. (15 de Julio de 2013). *¿Por qué es importante la arquitectura comercial en el sector retail?* Obtenido de <https://www.peru-retail.com/importante-arquitectura-comercial-sector-retail/>

- Fernández, D. (07 de Noviembre de 2013). *vestuarioescenico*. Obtenido de <https://vestuarioescenico.wordpress.com/2013/11/07/lasgalerias-y-los-bazaars-antecedentes-de-los-grandesalmacenes/>
- Fernandez, et al. (2010). Los conceptos de calidad de vida, salud y bienestar analizados desde la perspectiva de la Clasificación Internacional del Funcionamiento (CIF). *Revista Española de Salud Pública*, 84, 169-184. Obtenido de [https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1135-57272010000200005](https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1135-57272010000200005)
- Fiestas, J. E., & Garagundo, G. E. (2021). *Importancia del diseño urbano sostenible como estrategia para mejorar la imagen urbana de La Victoria*. Universidad César Vallejo Facultad de Ingeniería y Arquitectura Escuela Profesional de Arquitectura.
- Food and Agriculture Organization . (1997). *Ley N° 388 - Ley de Ordenamiento Territorial que modifica las Normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes*. Obtenido de <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC019658/>
- García, S. (2015). Espacio público y comercio ciudad contemporánea. *Dearq - Revista de Arquitectura*, 29-39. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341645612003>
- Garriz, E. J., & Schroeder, R. V. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. *Revista Guillermo de Ockham*(2), 25--30. <https://doi.org/https://doi.org/10.21500/22563202.59>
- Garriz, E., & Schroeder, R. (30 de Agosto de 2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. *Revista Guillermo de Ockham*, 12(2), 25-30. Obtenido de <file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/Dialnet-DimensionesDelEspacioPublicoYSuImportanciaEnElAmbi-6456372.pdf>
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Gili, G. (2007). *Alegoría del patrimonio*. España.
- Gonzales, R. (2016). *Evolucion Historica Cayma Cerro Colorado*. Obtenido de Curso Urbanismo 2: <file:///D:/TESIS/evolucion-historica-cayma-cerro-colorado.pdf>

- González, S. (2018). La gourmetización de las ciudades y los mercados de abasto. Reflexiones críticas sobre el origen del proceso, su evolución e impactos sociales. *Boletín Ecos*, 43, 1-8.
- Guzmán, V. (2018). Espacio público e imagen urbana. Una breve contribución conceptual. *Anuario de espacios urbanos, historia, cultura y diseño*(25), 111-137.
- Hegel, G. (2006). *Fenomenología del espíritu*. Valencia: Pre-Textos.
- Heidegger, M. (1983). *Construir, habitar, pensar*.
- Hernández, A. (2009). Calidad de vida y medio ambiente urbano: indicadores locales de sostenibilidad y calidad de vida urbana. *Revista invi*, 24(65), 79-111.
- Hernández, M. (2012). *Arquitectura comercial*. Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Istmo.
- Instituto Municipal de Planeamiento de Arequipa. (2015). *Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*. Municipalidad Provincial de Arequipa. <https://doi.org/Arequipa Perú>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI. (2017). *Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017*. Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- Kant, I. (2008). *Critique of Pure Reason*. Londres: Penguin Classics.
- koolhaas, R. (2007). *Espacio Basura*. Editorial Gustavo Gili, S.L. Obtenido de [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/26927/Chumioque\\_KNS.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/26927/Chumioque_KNS.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política*. Barcelona: Península.
- Leva, G. (2005). *Indicadores de calidad de vida urbana*. Obtenido de [http://hm.unq.edu.ar/archivos\\_hm/GL\\_ICVU.pdf](http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf)
- Linares, J. (2010). *Imagen urbana, México en el siglo XXI: entre la crisis y la transición urbana*. Editorial. Miguel Ángel Porrúa.
- Lindenboim, et al. (2000). *Calidad de vida urbana: una discusión conceptual*. Obtenido de "Calidad de vida en la ciudad futura: mercado y políticas: [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.13333/ev.13333.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.13333/ev.13333.pdf)

- Locke, J. (2005). *Ensayo sobre el entendimiento humano*. Londres: Abridged.
- López, R. (18 de Julio de 2011). *Indicadores de desarrollo economico de los paises*. Obtenido de <http://reginolopez.over-blog.es/article-indicadores-desarrolloeconomico-paises-85943884.html>
- Luckas, B. (1985). Bestimmung anorganischer Anionen in Lebensmitteln mit Hilfe der Ionen-Chromatographie. *Analytical & Bioanalytical Chemistry*, 320(5).
- Luengo, G. (1998). *"Elementos para la definición y evaluación de la calidad ambiental urbana. Una propuesta teorico-metodologica"*. Argentina .
- Lukacs, G. (1985). *Historia y conciencia de clase György Lukács: una aportación a la teoría científica del socialismo leninista*. Barcelona: Orbis.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la Ciudad*. Buenos Aires: The M.I.T.
- Maldonado Tapias, R. (1999). *Historia de la arquitectura escolar en Colombia*. Universidad Nacional de Colombia-Unibiblos.
- Maldonado, M., & Orozco, P. (2018). *Mejoramiento del espacio público mediante la integración de parque y equipamiento comercial en el distrito de Mollendo – Islay*. [Para optar el Título Profesional de Arquitecto]. Obtenido de <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/7198>
- Marimon, F. (2002). *"La consultoria especializada en ISO9000 en Cataluña: calidad del servicio y beneficios"*. Girona: [Para optar el Título de Doctor en organización, Gestión Empresarial y Diseño de Producto]. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/7711>
- MCgoldrick, M., & Gerson, R. (1996). *Genogramas en la evaluación familiar*. Barcelona. Barcelona: Gedisa.
- Mehta, V. (2007). *A toolkit for performance measures of public space*.
- Ministerio de educación de Colombia. (2020). *Población vulnerable*. Republica de Colombia.
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables. (2018). *Decreto Supremo N° 027-2007-PCM*. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/deroga-el-decreto-supremo-n-027-2007-pcm-y-modificadorias-q-decreto-supremo-n-032-2018-pcm-1629592-2/>

- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2011). *Reglamento Nacional de Edificaciones - NORMA A.070*.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2011). *Reglamento Nacional de Edificaciones: Norma GH.020 - Componentes de Diseño Urbano*. Diario Oficial El Peruano Lima Perú.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2011). *Resolución Ministerial N.º 1-2011-Vivienda*.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (22 de Julio de 2021). *Reglamento Nacional de Edificaciones - RNE*. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2036981/REGLAMENTO%20ESPACIOS%20PUBLICOS.pdf.pdf>
- Ministerio de Vivienda, construcción y Saneamiento. (Noviembre de 2021). *Reglamento Nacional de Edificaciones RNE*. Obtenido de G020: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2365096/02%20G.020%20PRINCIPIOS%20GENERALES.pdf?v=1636044455>
- Ministerio del Ambiente. (2003). *Ley Orgánica de Municipalidades Ley n.º 27972*. Obtenido de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/BCD316201CA9CDCA05258100005DBE7A/\\$FILE/1\\_2.Compendio-normativo-OT.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/BCD316201CA9CDCA05258100005DBE7A/$FILE/1_2.Compendio-normativo-OT.pdf)
- Montaner, J. (2009). *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Morgado, et al. (2022). Análisis urbano del espacio verde público, en la ciudad de Córdoba, Veracruz, México. *UVserva*, 14, 21-33.
- Mosquera, J. (2006). Arquitectura y desarrollo. *Revista Científica UNET*, 18(2), 47-56. Obtenido de *Arquitectura y desarrollo*.
- Municipalidad de Cerro Colorado. (2016). *Reseña Historica del Distrito de Cerro Colorado*. Obtenido de <https://mdcc.gob.pe/resena-historica/>
- Municipalidad Distrital de Cerro Colorado. (2018). *Diagnostico Distrito Cerro colorado*. Obtenido de <file:///D:/TESIS/MUNI%20CC%202018.pdf>

- Municipalidad distrital de Cerro Colorado. (s.f.). *Plan Urbano Distrital de Cerro Colorado 2011- 2021*. Obtenido de 2011: <https://www.mdcc.gob.pe/wp-content/uploads/2019/03/001-PUD-CC-Documento.pdf>
- Municipalidad Distrital de Santa María del Mar. (16 de Julio de 2011). *Norma GH 020 Componentes De Diseño Urbano DS N° 006-2011*. Obtenido de [http://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/Estudios\\_Normalizacion/Normalizacion/normas/NORMA\\_GH.020\\_COMPOENENTES\\_DE\\_DISENO\\_URBANO.pdf](http://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/Estudios_Normalizacion/Normalizacion/normas/NORMA_GH.020_COMPOENENTES_DE_DISENO_URBANO.pdf)
- Municipalidad Distrital de Yura. (2020). *Actualización del Plan de Desarrollo Concertado del Distrito de Yura al 2030: Análisis Prospectivo*. Obtenido de <https://www.muniyura.gob.pe/pdf/2020/PDLC/AN%C3%81LISIS%20PROSPECTIVO%20YURA%202020.pdf>
- Municipalidad Distrital de Yura. (2020). *Plan de Desarrollo Concertado del Distrito de Yura al 2030*. Arequipa.
- Narváez, F. (2019). *Centro Comercial como regenerador de la imagen urbana en el distrito de Ventanilla Provincia Constitucional del Callao - Lima 2018*. Lima: [Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecto].
- Olaya, A. (18 de Octubre de 2010). *El impacto ambiental de la arquitectura del comercio urbano*. [Tesis Doctoral]. Obtenido de <https://www.tesisenred.net/handle/10803/31839#page=1>
- Ontiveros, T., & De Freitas, J. (2006). Hacia la comprensión del uso de los espacios públicos-privados en los territorios populares contemporáneos. *Cuaderno urbano: espacio, cultura y sociedad*(5), 217-234.
- Oriana, G. (2009). *Nuevas tipologías de espacio público y dinámicas socioespaciales en la construcción de la imagen competitiva de la ciudad el caso de Medellín*. Obtenido de <https://aciur.net/wp-content/uploads/2023/04/nuevas-tipologias-espacio-publico-galinda-oriana-presentacion.pdf>
- Ortíz, M., & Pinto, L. (2019). *“Malecón Alto”, Nodo de Equipamiento Turístico/Comercial, Desarrollado como Espacio Colectivo Integrador para la Re Conceptualización del Actual Estereotipo de “Centro Comercial” en el Perú/Pampa Inalámbrica – Ilo*. [Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecta]. Obtenido de <http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/handle/UCSM/9096>

- Paredes, R. (2019). *Propuesta tipológica de las mutaciones para las relaciones funcionales de vivienda-comercio en el anillo comercial del mercado central, Chiclayo*. [Tesis para optar el Grado Académico en Arquitectura].
- Pérez, A. (1999). *La construcción de indicadores Bio-Ecológicos para medir la calidad del ambiente natural urbano*. Mérida, Venezuela. .
- Portillo, A. (2019). *Arquitectura de los nuevos formatos comerciales para contribuir en el diseño urbano arquitectónico de los mercados privatizados de Nuevo Chimbote*". [Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecto].
- Ramírez, J. B. (2007). *Modelo de calidad de vida urbana y Atlas energetico ambiental. Las mismas fuentes para diferentes metodologias*. Obtenido de <https://www.academica.org/000-024/146>
- Rehan, R. (2013). Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design. *HBRC Journal*, 9(2), 173-186.
- Roggema, R. (2017). The future of sustainable urbanism: Society-based complexity-led and landscape-driven. *Sustainability*, 9(8). <https://doi.org/https://www.mdpi.com/2071-1050/9/8/1442/htm>
- Román, O., & Bravo, J. (2003). *Región Metropolitana: índice de calidad de vida a nivel nacional*. Santiago de Chile .
- Romero, C. (2016). *Espacios públicos y calidad de vida urbana. estudio de caso en Tijuana, baja California*. [Tesis para optar el Grado de Maestro en Acción Publica y Desarrollo Social].
- Rossi, A. (1966). *La arquitectura de la ciudad*. España: Editorial GG.
- Salas, L. (2016). *Sector comercio: Quién lo impulsa y dónde se consume más*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/economia/dia-1/sector-comercio-impulsa-consume-247492-noticia/>
- Santos, D. (2002). *Dimensiones de la calidad de vida para la ciudad de Porto*. Obtenido de [http://hm.unq.edu.ar/archivos\\_hm/GL\\_ICVU.pdf](http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf)
- Sassano, S. (2001). Transformación de un espacio urbano: El caso del Mercado de Abasto de Buenos Aires. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 211, 9803. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/38823143.pdf>

- Schjetnan, et al. (2004). *Principios de diseño urbano/ambiental*. Mexico: Editorial Pax México.
- Silva. (1992). *Imaginarios urbanos: cultura y comunicación urbana*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Silva. (1992). *Imaginarios urbanos: cultura y comunicación urbana*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Silva, D. (2006). *Espacio Urbano y Comercio en Vía Pública*. FLACSO-Sede Académica México.
- Smets, M. (2015). Pasajes: espacios de transición para la ciudad del XXI. *Revista de la Facultad de Arquitectura*, 14. Obtenido de [www.ganarlacalle.org](http://www.ganarlacalle.org): <http://www.ganarlacalle.org/passages/RevistaR.pdf>
- Soto, J. (2015). El crecimiento urbano de las ciudades: enfoques desarrollista, autoritario, neoliberal y sustentable. *Paradigma económico*, 7(1), 127-149.
- Torres, F. (2009). *Espacios públicos, sociabilidad y nuevos vecinos inmigrantes*.
- Torres, F. (2017). *Comercio Informal Ambulatorio y sus efectos en el deterioro del Espacio Público de la Avenida España del distrito de Trujillo*. [Tesis para optar el Grado Académico de Maestro en Arquitectura]. Obtenido de [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11782/torres\\_zf.pdf?ssequence](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11782/torres_zf.pdf?ssequence)
- Traverso, A. (2008). *La ciudad imaginada*. Santa Cruz de la Sierra: Fondo Editorial Municipal.
- Trelles, V. (2020). *El comercio informal y sus factores influyentes en la degradación del espacio público del distrito de porvenir*. [Tesis para optar el Grado Académico de Maestro en Arquitectura].
- Valdivia, A. (julio-diciembre, de 2014). *La calidad de la imagen urbana*. Obtenido de La calidad de la imagen urbana. Categorías visuales del estado estético de Comas: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74833911003>
- Veenhoven, R. (2000). Las cuatro calidades de vida. Organización de conceptos y medidas de la buena vida. *Journal Of Happiness Studies*, 1, 1-39.

- Vega, D. (2018). *Espacios de integración social para comunidades vulnerables*. [Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecto]. Obtenido de <http://hdl.handle.net/11396/3289>
- Villacís, A., & Reis, M. (2015). Análisis de la vulnerabilidad laboral y los determinantes del trabajo decente. El caso de Ecuador 2008-2011. *Revista de Economía del Rosario*, 18(2), 157-185. Obtenido de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/economia/article/view/4943/3418>
- Villamíl, V., & Osuna, I. (2021). Minga: modelo replicable de renovación urbana sostenible, caso Buenaventura. *Hábitat Sustentable*, 11(1), 58-71.
- Weber, M. (2011). *Economía y Ciudad*. Fondo de Cultura Económica.
- Zheng, et al. (Enero de 2014). A review of recent studies on sustainable urban renewal. *Habitat international*, 41, 272-279. Obtenido de A review of recent studies on sustainable urban renewal: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0197397513000908>

