

FACULTAD DE INGENIERÍA

Escuela Académico Profesional de Arquitectura

Tesis

**Centralidad urbana del sector comercial en el barrio
Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari – 2023**

Kateryn Marioly Cabello Barra
Alexsandra Camila Ruiz Gaspar

Para optar el Título Profesional de
Arquitecto

Huancayo, 2025

Repositorio Institucional Continental
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

A : Decano de la Facultad de Ingeniería
DE : Mayra Roxelana Butron Quispe
Asesor de trabajo de investigación
ASUNTO : Remito resultado de evaluación de originalidad de trabajo de investigación
FECHA : 2 de Mayo de 2025

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para informar que, en mi condición de asesor del trabajo de investigación:

Título:

Centralidad Urbana del sector Comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari-2023

Autores:

1. Kateryn Marioly Cabello Barra – EAP. Arquitectura
2. Alexsandra Camila Ruiz Gaspar – EAP. Arquitectura

Se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 14 % de similitud sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- Filtro de exclusión de bibliografía SI ☐ NO ☒
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores
Nº de palabras excluidas (**en caso de elegir "SI"**): SI ☐ NO ☒
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI ☐ NO ☒

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad Continental.

Recae toda responsabilidad del contenido del trabajo de investigación sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos conducentes a Grados y Títulos – RENATI y en la normativa de la Universidad Continental.

Atentamente,

La firma del asesor obra en el archivo original

(No se muestra en este documento por estar expuesto a publicación)

ASESORAS

Arq. Mayra Roxelana Butron Quispe

Arq. Katherine Wendy Toralva Garay

DEDICATORIA

A nuestros papás, quienes, con todo su amor y ejemplo de perseverancia, nos enseñaron a ser consecuentes en la culminación de nuestras metas

A nuestros hermanos, que con su fortaleza y apoyo incondicional lograron motivarnos y darnos fuerzas durante el desarrollo de la investigación.

A las personas que nos apoyaron y alentaron en todo momento y nos brindaron siempre palabras de confianza.

Kateryn C.B. y Camila R.G

AGRADECIMIENTO

La presente investigación denota el término de una etapa y el comienzo de otra, en el transcurso del camino, hemos recibido el apoyo de muchas amistades a las que admiramos y apreciamos eternamente.

Queremos agradecer a Dios, por permitirnos pasar por estas vivencias y conocer a gente hermosa, la cual, hizo de nuestro camino una experiencia inolvidable.

Asimismo, queremos agradecer a nuestros queridos padres, quienes son los pilares fundamentales de nuestra vida, a nuestra familia que sinceramente nos apoyaron y continúan haciéndolo, gracias por guiarnos y ser parte de esta hermosa faceta de nuestra vida.

De igual manera queremos agradecer a todos los docentes de la facultad de Arquitectura por su entrega y dedicación en las enseñanzas que nos brindaron en cada etapa de la vida universitaria y así contribuyeron a mejores logros de aprendizaje.

ÍNDICE

DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE	vii
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xv
ÍNDICE DE ANEXOS	xxi
RESUMEN	xxii
ABSTRACT.....	xxiii
INTRODUCCIÓN	xxiv
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO	27
1.1. Título de la investigación.....	27
1.2. Planteamiento del problema.....	27
1.3. Formulación del problema	31
1.3.1. Problema General.....	31
1.3.2. Problemas Específicos	31
1.4. Objetivos	31
1.4.1. Objetivo General.....	31
1.4.2. Objetivos Específicos.....	32
1.5. Justificación e importancia	32
1.5.1. Justificación de la Investigación	32
a. Justificación Práctica/Social	32
b. Justificación Teórica	33
c. Justificación Metodológica	33
1.5.2. Importancia de la Investigación	33
1.6. Delimitaciones de la investigación	34
1.6.1. Delimitación Espacial	34
1.6.2. Delimitación Conceptual.....	35
1.6.3. Delimitación temporal.....	35
1.7. Hipótesis	35
1.7.1. Hipótesis General.....	35
1.7.2. Hipótesis Específicas	35
1.8. Variables	36
1.9. Operacionalización de variables	37
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	38
2.1. Antecedentes de investigación	38

2.1.1.	Antecedentes Internacionales.....	38
2.1.2.	Antecedentes Nacionales	46
2.2.	Bases teóricas.....	52
2.2.1.	Centralidad Urbana	52
2.2.1.1.	Definiciones de Centralidad Urbana	52
2.2.1.2.	Características de la Centralidad Urbana	55
2.2.1.3.	La Centralidad Como Espacio Público	56
2.2.1.4.	Apropiación del espacio público.....	57
2.2.1.5.	Estructura Urbana	58
2.2.1.6.	Dimensión Económica	72
2.2.1.7.	Habitabilidad Urbana	75
2.3.	Definición de términos básicos.....	85
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....		88
3.1.	Método de la investigación	88
3.1.1.	Método General de la Investigación	88
3.2.	Tipo y alcance de la investigación	89
3.2.1.	Tipo de Investigación.....	89
3.2.2.	Alcance o Nivel de Investigación	89
3.3.	Diseño de la investigación	90
3.4.	Población y muestra.....	91
3.4.1.	Población.....	91
3.4.2.	Muestra	91
3.5.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	93
3.5.1.	Técnicas Empleadas en la Recolección de Datos	93
3.5.2.	Instrumentos Empleados en la Recolección de Datos.....	94
3.6.	Técnica de procesamiento de datos.....	94
3.7.	Procedimiento de la investigación	95
CAPÍTULO IV: DIAGNÓSTICO		97
3.8.	Diagnóstico general	97
3.8.1.	Evolución Histórica de la Zona Central De Mazamari	97
3.8.2.	Evolución de la mancha urbana de la ciudad de Mazamari	100
3.8.3.	Estructura urbana	103
A.	Transporte	103
B.	Movilidad.....	108
C.	Mobiliario	109
D.	Espacio Público.....	110

E. Planificación Urbana.....	110
3.8.4. Dimensión económica.....	113
A. Actividad Comercial	113
3.8.5. Habitabilidad Urbana	119
A. Calidad de vida	119
B. Accesibilidad.....	122
CAPÍTULO V: RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	127
5.1. Presentación de resultados	127
5.1.1. Estructura urbana	127
5.1.1.1. Transporte	127
5.1.1.2. Movilidad.....	169
5.1.1.3. Mobiliario	199
5.1.1.4. Planificación urbana.....	204
5.1.1.5. Encuesta	206
5.1.2. Dimensión económica.....	211
5.1.2.1. Actividad comercial	211
5.1.2.2. Encuesta	245
5.1.3. Habitabilidad urbana	251
5.1.3.1. Calidad de vida.....	251
5.1.3.2. Accesibilidad.....	258
5.1.3.3. Encuesta	270
5.2. Discusión de resultados.....	274
CAPÍTULO VI: PROPUESTA.....	284
GENERALIDADES	284
6.1. Propuesta.....	284
6.1.1. La estrategia adecuada de intervención.....	284
CONCLUSIONES	295
RECOMENDACIONES.....	297
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	298
ANEXOS	304

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Matriz de operacionalización de la variable Centralidad urbana	37
Tabla 2. Especificaciones del tipo de lote y vivienda	71
Tabla 3. Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am)	128
Tabla 4. Conteo total del turno tarde, en las cinco Zonas de estudio (12:00 - 1:00 pm)	129
Tabla 5. Conteo total del turno noche, en las cinco Zonas de estudio (6:00 - 7:00 pm)	130
Tabla 6. Conteo total del turno mañana, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (7:00 - 8:00 am)	132
Tabla 7. Conteo total del turno tarde, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (12:00 - 1:00 pm)	134
Tabla 8. Conteo total del turno noche, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (6:00 - 7:00 pm)	136
Tabla 9. Conteo total del turno mañana, en Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura (7:00 - 8:00 am)	138
Tabla 10. Conteo total del turno tarde, en Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura (12:00 - 1:00 pm)	140
Tabla 11. Conteo total del turno noche, en Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura (6:00 - 7:00 pm)	142
Tabla 12. Conteo total del turno mañana, en Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde (7:00 - 8:00 am)	144
Tabla 13. Conteo total del turno tarde, en Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde (12:00 - 1:00 pm)	146
Tabla 14. Conteo total del turno noche, en Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde (6:00 - 7:00 pm)	148
Tabla 15. Conteo total del turno mañana, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde (7:00 - 8:00 am)	150
Tabla 16. Conteo total del turno tarde, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde (12:00 - 1:00 pm)	152
Tabla 17. Conteo total del turno noche, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde (6:00 - 7:00 pm)	154
Tabla 18. Conteo total del turno mañana, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz (7:00 - 8:00 am)	156
Tabla 19. Conteo total del turno tarde, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz (12:00 - 1:00 pm)	158
Tabla 20. Conteo total del turno noche, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz (6:00 - 7:00 pm)	160
Tabla 21. Resumen del Conteo total de porcentaje vehicular durante la semana en el horario de la mañana (7:00 - 8:00 am)	161
Tabla 22. Resumen del Conteo total de porcentaje vehicular durante la semana en el horario de la tarde (12:00 - 1:00 pm)	163

Tabla 23. Resumen del Conteo total de porcentaje vehicular durante la semana en el horario de la noche (6:00 - 7:00 pm)	164
Tabla 24. Resumen del Conteo total de los tres turnos durante la semana	166
(mañana, tarde, noche).....	166
Tabla 25. Flujo peatonal por la mañana de la Zona 01	169
Tabla 26. Flujo peatonal por la tarde de la Zona 01	170
Tabla 27. Flujo peatonal por la noche de la Zona 01	172
Tabla 28. Flujo peatonal por la mañana de la Zona 02	173
Tabla 29. Flujo peatonal por la tarde de la Zona 02	175
Tabla 30. Flujo peatonal por la noche de la Zona 02	176
Tabla 31. Flujo peatonal por la mañana de la Zona 03	177
Tabla 32. Flujo peatonal por la tarde de la Zona 03	179
Tabla 33. Flujo peatonal por la noche de la Zona 03	181
Tabla 34. Flujo peatonal por la mañana de la Zona 04	182
Tabla 35. Flujo peatonal por la tarde de la Zona 04	184
Tabla 36. Flujo peatonal por la noche de la Zona 04	185
Tabla 37. Flujo peatonal por la mañana de la Zona 05	187
Tabla 38. Flujo peatonal por la tarde de la Zona 05	189
Tabla 39. Flujo peatonal por la noche de la Zona 05	190
Tabla 40. Resumen del flujo peatonal por la mañana de la Zona 01 – 05	192
Tabla 41. Resumen del flujo peatonal por la tarde de la Zona 01 – 05	193
Tabla 42. Resumen del flujo peatonal por la noche de la Zona 01 – 05	195
Tabla 43. Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am) ...	199
Tabla 44. Conteo total del turno tarde, en las cinco Zonas de estudio (12:00 - 1:00 pm)	200
Tabla 45. Conteo total del turno noche, en las cinco Zonas de estudio (6:00 - 7:00 pm)	202
Tabla 46. Resumen del Conteo de estacionamientos totales de los tres turnos durante la semana (mañana, tarde, noche)	203
Tabla 47. Conteo de comercio zonal	204
Tabla 48. Conteo comercio vecinal	205
Tabla 49. ¿Ha tenido dificultades para movilizarse por las veredas en este sector?	206
Tabla 50. ¿Cómo calificaría el flujo vehicular en este sector?	207
Tabla 51. ¿Cómo calificaría la disponibilidad de espacios adecuados para ciclistas (ciclovías, estacionamientos para bicicletas, etc.) ¿En este sector?	208
Tabla 52. ¿Considera que los problemas de movilidad afectan la actividad comercial en el sector?	208
Tabla 53. Si usa transporte público, ¿cómo calificaría su calidad y frecuencia?	209
Tabla 54. ¿Cómo considera adecuado el acceso a transporte público en este sector?	210

Tabla 55. Cuento total de tipos de comercio de la Zona N° 01 Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba.....	212
Tabla 56. Cuento total de tipos de comercio de la Zona N° 02 Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura	213
Tabla 57. Cuento total de tipos de comercio de la Zona N° 03 Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde	214
Tabla 58. Cuento total de tipos de comercio de la Zona N° 04 Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde	215
Tabla 59. Cuento total de tipos de comercio de la Zona N° 05 Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz	216
Tabla 60. Resumen del Cuento total de tipos de comercios en las 5 Zonas	217
Tabla 61. Resumen del Cuento total de comercios por tipos en las 5 Zonas	220
Tabla 62. Cuento total del turno mañana, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (7:00 - 8:00 am)	221
Tabla 63. Cuento total del turno tarde, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (12:00 - 1:00 pm)	222
Tabla 64. Cuento total del turno noche, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (6:00 - 7:00 pm)	223
Tabla 65. Cuento total del turno mañana, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura. (7:00 - 8:00 am)	224
Tabla 66. Cuento total del turno tarde, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura. (12:00 - 1:00 pm)	225
Tabla 67. Cuento total del turno noche, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura. (6:00 - 7:00 pm)	226
Tabla 68. Cuento total del turno mañana, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde. (7:00 - 8:00 am)	228
Tabla 69. Cuento total del turno tarde, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde. (12:00 - 1:00 pm)	229
Tabla 70. Cuento total del turno noche, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde. (6:00 - 7:00 pm)	230
Tabla 71. Cuento total del turno mañana, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde. (7:00 - 8:00 am)	231
Tabla 72. Cuento total del turno tarde, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde. (12:00 - 1:00 pm)	231
Tabla 73. Cuento total del turno noche en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde. (6:00 - 7:00 pm)	232
Tabla 74. Cuento total del turno mañana, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz. (7:00 - 8:00 am)	233
Tabla 75. Cuento total del turno tarde, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz. (12:00 - 1:00 pm)	234

Tabla 76. Cuento total del turno noche, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz. (6:00 - 7:00 pm)	235
Tabla 77. Resumen del Cuento total del turno mañana durante la semana (7:00 - 8:00 am). 236	
Tabla 78. Resumen del Cuento total del turno tarde durante la semana (12:00 - 1:00 pm) ...	238
Tabla 79. Resumen del Cuento total del turno noche durante la semana (6:00 - 7:00 pm) ...	239
Tabla 80. Resumen del Cuento total de los tres turnos durante la semana	241
Tabla 81. ¿Estás de acuerdo con el comercio ambulatorio en este sector?	245
Tabla 82. ¿Con qué frecuencia realiza sus compras?	246
Tabla 83. ¿Se encuentra de acuerdo con el uso de veredas de los comercios en el sector? ...	247
Tabla 84. ¿Está de acuerdo que deberían implementarse parámetros respecto a las fachadas comerciales para prever la condición del entorno?	248
Tabla 85. ¿Está de acuerdo con que se pueda tener un espacio adecuado para albergar al comercio ambulatorio paulatinamente?	249
Tabla 86. ¿Está de acuerdo con la implementación de un lugar de comercio especializado? 250	
Tabla 87. Cuento total de calidad ambiental, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba	251
Tabla 88. Cuento total de calidad ambiental, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura .	252
Tabla 89. Cuento total de calidad ambiental, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde	254
Tabla 90. Cuento total de calidad ambiental, en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde	255
Tabla 91. Cuento total de calidad ambiental, en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz.....	257
Tabla 92. Cuento total del cumplimiento de las características morfológicas del cruce peatonal, en las cinco Zonas	258
Tabla 93. Cuento total del cumplimiento de las características morfológicas de la vereda, en las cinco Zonas.....	259
Tabla 94. Resumen del cuento total del cumplimiento de las características morfológicas de la vereda, en las cinco Zonas	261
Tabla 95. Cuento total de mobiliarios urbanos, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba.....	262
Tabla 96. Cuento total de mobiliarios urbanos, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura	263
Tabla 97. Cuento total de mobiliarios urbanos, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde	264
Tabla 98. Cuento total de mobiliarios urbanos, en la Av. La cultura y Av. Víctor A. Belaunde	265
Tabla 99. Cuento total de mobiliarios urbanos, en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz.....	266
Tabla 100. Estado actual del mobiliario de la zona de estudio	267
Tabla 101. ¿Cómo califica usted que las veredas son accesibles y están en buen estado?	270

Tabla 102. ¿Cómo calificaría el estado de los mobiliarios y las señaléticas de tránsito?	270
Tabla 103. ¿Cómo calificaría el estado de las áreas verdes?	271
Tabla 104. ¿Considera que el proyecto urbano del sector está diseñado para personas adultas mayores, embarazadas y niños?	272
Tabla 105. Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am) .	273
Tabla 106. Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am) .	273

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Centralidad urbana y sistema de centralidades.....	54
Figura 2. Capas del suelo	60
Figura 3. Uso del suelo	61
Figura 4. Redes ferroviarias y viales.....	61
Figura 5. Situación interna.....	61
Figura 6. Posicionamiento regional	62
Figura 7. Clasificación vehicular	65
Figura 8. Pirámide de la Movilidad Urbana.....	67
Figura 9. Necesidades, satisfactores, habitabilidad, calidad de vida	77
Figura 10. Diagrama del modelo conceptual MS.	78
Figura 11. Estructura de la muestra de estudio	93
Figura 12. Mazamari en el año 1974	97
Figura 13. Aeropuerto y foto de guerra Asháninka.....	98
Figura 14. Sinchis de Mazamari – 1989	99
Figura 15. Mapa de Mazamari	99
Figura 16. Sector comercial y evolución de la mancha urbana de Mazamari.....	100
Figura 17. Sector comercial y estructura	101
Figura 18. Evolución del sector comercial de Mazamari.....	102
Figura 19. Empresa Sr. De Ataco	104
Figura 20. Empresa Lobato.....	105
Figura 21. Empresa Shima.....	105
Figura 22. Empresa Huaribamba	106
Figura 23. Transporte público - paraderos de Mazamari	107
Figura 24. Intensidad de flujo peatonal en el turno de mañana tarde y noche.....	109
Figura 25. Puntos de estacionamientos en el distrito de Mazamari	109
Figura 26. Apropiación del espacio público en el distrito de Mazamari	110
Figura 27. Uso de suelo	111
Figura 28. Altura de pisos en Mazamari.....	112
Figura 29. Tienda de ropas.....	115
Figura 30. Farmacias y/o botica.....	115
Figura 31. Tienda de ropas.....	116
Figura 32. Hospedaje / hotel	116
Figura 33. Tienda de ropas.....	117
Figura 34. Tiendas de restaurante	117

Figura 35. Otros tipos de comercio.....	118
Figura 36. Comercio ambulatorio	118
Figura 37. Comercio en establecimiento.....	119
Figura 38. Gestión de residuos.....	120
Figura 39. Espacios verdes	120
Figura 40. Confort acústico y visual	121
Figura 41. Seguridad social.....	122
Figura 42. Secciones de las calles de Mazamari	123
Figura 43. Semáforos	124
Figura 44. Señalética.....	125
Figura 45. Luminarias.....	125
Figura 46. Bancas	126
Figura 47. Botes de basura.....	126
Figura 48. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas	128
Figura 49. Conteo de paraderos en el turno tarde de las cinco Zonas.....	129
Figura 50. Conteo de paraderos en el turno noche de las cinco Zonas	130
Figura 51. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 01.....	133
Figura 52. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 01.....	135
Figura 53. Conteo de porcentaje vehicular en el turno noche de la Zona N° 01	137
Figura 54. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 02.....	139
Figura 55. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 02.....	141
Figura 56. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 02.....	143
Figura 57. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 03.....	145
Figura 58. Conteo de porcentaje vehicular en el turno tarde de la Zona N° 03	147
Figura 59. Conteo de porcentaje vehicular en el turno noche de la Zona N° 03	149
Figura 60. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 04.....	151
Figura 61. Conteo de porcentaje vehicular en el turno tarde de la Zona N° 04	153
Figura 62. Conteo de porcentaje vehicular en el turno tarde de la Zona N° 04	155
Figura 63. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 05.....	157
Figura 64. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 05.....	159
Figura 65. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 05.....	161
Figura 66. Resumen del Conteo total del porcentaje vehicular en la mañana de las 5 Zonas	162
Figura 67. Resumen del Conteo total del porcentaje vehicular en la tarde de las 5 Zonas	163
Figura 68. Resumen del Conteo total del porcentaje vehicular en la noche de las 5 Zonas ..	165
Figura 69. Resumen del Conteo total de peatón de los tres turnos de las 5 Zonas	166
Figura 70. Estructura urbana movilidad y transporte.....	168

Figura 71. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 01.....	169
Figura 72. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 01	171
Figura 73. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 01	172
Figura 74. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 02.....	174
Figura 75. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 02	175
Figura 76. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 02	176
Figura 77. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 03.....	178
Figura 78. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 03	180
Figura 79. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 03	181
Figura 80. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 04.....	183
Figura 81. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 04	184
Figura 82. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 04	186
Figura 83. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 05.....	188
Figura 84. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 05	189
Figura 85. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 05	191
Figura 86. Gráfico resumen del flujo peatonal por la mañana de la Zona 01 – 05	192
Figura 87. Gráfico resumen del flujo peatonal por la tarde de la Zona 01 – 05.....	194
Figura 88. Gráfico resumen del flujo peatonal por la noche de la Zona 01 – 05	196
Figura 89. Desplazamiento de peatones y tráfico-volumen	198
Figura 90. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas	199
Figura 91. Conteo de paraderos en el turno tarde de las cinco Zonas.....	201
Figura 92. Conteo de paraderos en el turno noche de las cinco Zonas	202
Figura 93. Resumen del Conteo total de estacionamientos de los tres turnos de las 5 Zonas	203
Figura 94. Conteo del comercio zonal	204
Figura 95. Conteo de comercio vecinal	205
Figura 96. Representación gráfica porcentual de la preg.1 Encuesta.	207
Figura 97. Representación gráfica porcentual de la preg.2 Encuesta.	207
Figura 98. Representación gráfica porcentual de la preg.3 Encuesta.	208
Figura 99. Representación gráfica porcentual de la preg.4 Encuesta.	209
Figura 100. Representación gráfica porcentual de la preg.5 Encuesta.	210
Figura 101. Representación gráfica porcentual de la preg.6 Encuesta.	211
Figura 102. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 01	212
Figura 103. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 02	213
Figura 104. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 03	214
Figura 105. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 04	215
Figura 106. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 05	216

Figura 107. Resumen del Conteo total de tipos de comercio de las 5 Zonas.....	219
Figura 108. Resumen del Conteo total de comercio por tipos de las 5 Zonas	220
Figura 109. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 01	222
Figura 110. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 01	223
Figura 111. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 01	224
Figura 112. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 02.....	225
Figura 113. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 02.....	226
Figura 114. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 02.....	227
Figura 115. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 03.....	228
Figura 116. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 03.....	229
Figura 117. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatoria en el turno noche de la zona N° 03	230
Figura 119. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 04.....	232
Figura 120. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 04.....	233
Figura 121. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 05.....	234
Figura 122. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 05.....	235
Figura 123. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 05.....	236
Figura 124. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas.....	237
Figura 125. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas.....	238
Figura 126. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas.....	240
Figura 127. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas.....	241
Figura 128. Dimensión económica – actividad comercial	244
Figura 129. Representación gráfica porcentual de la preg.1 Encuesta.	245

Figura 130. Representación gráfica porcentual de la preg.2 Encuesta.	246
Figura 131. Representación gráfica porcentual de la preg.3 Encuesta.	247
Figura 132. Representación gráfica porcentual de la preg.4 Encuesta.	248
Figura 133. Representación gráfica porcentual de la preg.5 Encuesta.	249
Figura 134. Representación gráfica porcentual de la preg.6 Encuesta.	250
Figura 135. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 01.....	251
Figura 136. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 02.....	253
Figura 137. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 03.....	254
Figura 138. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 04.....	256
Figura 139. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 05.....	257
Figura 140. Conteo del cumplimiento de las características morfológicas en el cruce peatonal de las cinco Zonas.....	259
Figura 141. Conteo del cumplimiento de las características morfológicas en el cruce peatonal de las cinco Zonas.....	260
Figura 142. Resumen del conteo del cumplimiento de las características morfológicas en el cruce peatonal de las cinco Zonas.....	261
Figura 143. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 01.....	263
Figura 144. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 02.....	264
Figura 145. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 03.....	265
Figura 146. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 04.....	266
Figura 147. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 05.....	267
Figura 148. Resumen del conteo del estado de mobiliario	268
Figura 149. Dimensión – Habitabilidad urbana.	269
Figura 150. Representación gráfica porcentual de la preg.1 Encuesta.	270
Figura 151. Representación gráfica porcentual de la preg.2 Encuesta.	271
Figura 152. Representación gráfica porcentual de la preg.3 Encuesta.	272
Figura 153. Representación gráfica porcentual de la preg.4 Encuesta.	272
Figura 154. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas	273
Figura 155. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas	274
Figura 156. Propuesta: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.	286
.....	287
Figura 157. Master Plan: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.....	287
Figura 158. Propuesta a Nivel Micro: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.	288
.....	288
Figura 159. Cortes del sistema vial: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.	289
.....	289

Figura 160. Propuesta de los mobiliarios: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.....	290
Figura 161. Propuesta: Tratamiento óptimo de la Av. La Cultura - Alameda	291
Figura 162. Propuesta: Tratamiento visual – Av. Del Pangoa.....	292
Figura 163. Propuesta: Comercio especializado – Reubicación paulatina del comercio.....	293
Figura 164. Propuesta: Comercio – Mercado y Paradero de autos	294

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia	304
Anexo 2. Toma de datos	305
Anexo 3. Ficha de validación de juicio de expertos	308
Anexo 4. Fichas de instrumentos	311

RESUMEN

La investigación “Centralidad Urbana del sector Comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari-2023” tuvo como objetivo describir la centralidad urbana de esta área comercial para proponer mejoras en su desarrollo. El estudio fue descriptivo, no experimental y transversal, utilizando fichas de conteo para analizar las dimensiones de estructura urbana, dimensión económica y habitabilidad urbana. Los resultados mostraron que la estructura urbana facilitó la concentración de actividades comerciales, consolidando al Barrio Villa Flavia y al Sector 1 como puntos estratégicos del tejido urbano. Sin embargo, la falta de regulación y el crecimiento desproporcionado generaron problemas de desigualdad espacial. En la dimensión económica, el estudio destacó la creación de un ecosistema comercial robusto, impulsado por la concentración de negocios y la intensificación de la demanda de servicios. No obstante, la habitabilidad urbana se vio afectada por la centralización, ya que la alta densidad de actividades comerciales y el flujo constante de personas sobrecargaron la infraestructura, generando problemas de movilidad, accesibilidad y una gestión deficiente del espacio público. Se concluyó que, si bien la centralidad urbana contribuyó al crecimiento económico y comercial, la falta de planificación urbana adecuada impactó negativamente la calidad del entorno, subrayando la necesidad de implementar medidas para ordenar el crecimiento y mejorar la sostenibilidad del área.

Palabras claves: Centralidad urbana, estructura urbana, habitabilidad urbana, dimensión económica.

ABSTRACT

The research study titled “Urban Centrality of the Commercial Sector in the Villa Flavia Neighborhood and Sector 1 of the Mazamari District-2023” aimed to describe the urban centrality of this commercial area in order to propose improvements for its development. The study was descriptive, non-experimental, and cross-sectional, using tally sheets to analyze the dimensions of urban structure, economic dimension, and urban livability. The results showed that the urban structure facilitated the concentration of commercial activities, consolidating the Villa Flavia Neighborhood and Sector 1 as strategic points within the urban fabric. However, the lack of regulation and unbalanced growth led to issues of spatial inequality. In the economic dimension, the study highlighted the creation of a robust commercial ecosystem, driven by the concentration of businesses and the intensification of service demand. Nevertheless, urban livability was affected by centralization, as the high density of commercial activities and the constant flow of people overwhelmed the infrastructure, causing problems related to mobility, accessibility, and poor public space management. The study concluded that, although urban centrality contributed to economic and commercial growth, the lack of proper urban planning negatively impacted the quality of the environment, underscoring the need to implement measures to manage growth and improve the sustainability of the area.

Keywords: Urban centrality, urban structure, urban habitability, economic dimension.

INTRODUCCIÓN

La centralidad metropolitana constituye un eje fundamental en los procesos de planificación y crecimiento urbano, que se refiere a aquellos espacios que, debido a su alta concentración de densidad poblacional, hitos arquitectónicos, y diversidad funcional, se convierten en epicentros de la vida en la ciudad. Estos espacios no se definen únicamente por su disposición geográfica central, sino también por su capacidad para aglutinar una vasta gama de actividades sociales, económicas y culturales, que los transforman en focos de interacción y dinamismo urbano. Esta cualidad de centralidad, se convierte en un elemento esencial para entender la estructura y funcionamiento de cualquier área en mención.

En el distrito de Mazamari, el Barrio Villa Flavia y el Sector 1 sobresalen por su marcada centralidad urbana, potenciada por la presencia variada de comercios locales que funcionan como motores del dinamismo económico y promotores de la integración social en la zona. Situados en un entorno urbano consolidado, estos barrios encuentran en la Av. Pangoa su principal arteria, la cual se reconoce como una de las vías con mayor actividad social y económica del distrito. La Av. Pangoa, por su intensa dinámica social, provisión de servicios y funcionalidad dentro del tejido urbano, emerge como un eje crucial de centralidad en la ciudad de Mazamari.

La relevancia de este estudio se fundamenta en la necesidad de analizar la configuración y evolución de la centralidad urbana en el ámbito comercial de Villa Flavia y el Sector 1

1. La interacción y complementariedad entre los establecimientos comerciales y el entorno que los rodea, resultan fundamentales para el progreso económico y social del distrito, al tiempo que plantean importantes retos y oportunidades para la práctica de la edificación. Desde una perspectiva arquitectónica, el análisis de la centralidad ciudadana permite evaluar cómo los espacios construidos y las infraestructuras existentes pueden influir en la organización espacial y en el flujo de personas y actividades, lo que es crucial para la planificación urbana eficiente y sostenible.

La arquitectura, como disciplina, desempeña un rol esencial en la configuración y fortalecimiento de los espacios del centro urbano. El análisis de los patrones de centralidad brinda a arquitectos y urbanistas herramientas clave para proyectar entornos que no solo atiendan las demandas actuales de la población, sino que también impulsen un desarrollo urbano ordenado y armónico. Este estudio constituye un referente para futuras intervenciones arquitectónicas orientadas a mejorar la calidad de vida en estos sectores, consolidando su centralidad y adaptándola a las dinámicas contemporáneas.

La presente investigación está organizada de manera sistemática en diversos capítulos; cada uno de los cuales, aborda aspectos clave del estudio para garantizar un análisis riguroso y comprensivo de la centralidad urbana en el Barrio Villa Flavia y el Sector 1 del distrito de Mazamari.

En el Capítulo I, se presenta el Planteamiento del Problema, en el cual se describe con detalle el título de la investigación y se expone la formulación del problema que da origen a este estudio. Este capítulo abarca la identificación del problema general junto con los problemas específicos que orientan el desarrollo de la investigación. Del mismo modo, se establecen los objetivos generales y específicos, los cuales dirigen el proceso investigativo hacia la obtención de respuestas concretas y bien definidas. Además, se aborda la Justificación e Importancia del estudio, subrayando las razones que hacen relevante esta investigación tanto a nivel teórico como práctico. Se especifican las delimitaciones espaciales y temporales que enmarcan el estudio, estableciendo el alcance geográfico y temporal, dentro del cual, se desarrolla la investigación. Finalmente, se presentan las Hipótesis, tanto general como específicas, que serán puestas a prueba durante el proceso investigativo, así como las variables e indicadores que serán utilizados para medir los fenómenos en estudio.

El Capítulo II está orientado al desarrollo del Marco Teórico, donde se examinan y sistematizan los fundamentos conceptuales que sustentan la presente investigación. En esta sección se precisan las definiciones operativas de los términos esenciales y se profundiza en el análisis del concepto de Centralidad Urbana, proporcionando una perspectiva integral sobre las teorías y enfoques relevantes. Este capítulo constituye el soporte teórico indispensable para la adecuada comprensión y contextualización de los resultados obtenidos.

El Capítulo III, expone la Metodología de la Investigación, especificando tanto el enfoque general como los métodos particulares que orientan el desarrollo del estudio, así como el tipo y alcance de la investigación. Se describe con detalle el diseño metodológico, incluyendo la población y muestra seleccionada, así como las técnicas e instrumentos utilizados para la recolección y el análisis de datos. Este apartado garantiza la replicabilidad y transparencia del proceso investigativo, ofreciendo un sustento metodológico que refuerza la validez de los resultados obtenidos.

El Capítulo IV desarrolla un diagnóstico de la situación actual, en el cual se examinan aspectos relacionados con la estructura urbana, la dinámica económica y las condiciones de habitabilidad del área de estudio. Este análisis permite identificar y comprender el estado vigente del entorno urbano y su potencial para sostener procesos de centralidad urbana,

constituyendo una base empírica fundamental para las interpretaciones y propuestas que se presentarán en los capítulos siguientes.

El Capítulo V está dedicado al Análisis e Interpretación de Resultados, donde se presentan y discuten los resultados descriptivos de la muestra seleccionada, enfocados en las dimensiones de estructura urbana, dimensión económica y habitabilidad urbana. Este análisis es crucial para validar o refutar las hipótesis planteadas y para entender las dinámicas de centralidad en el contexto específico del estudio.

Finalmente, el Capítulo VI presenta la Propuesta Urbana, en la que se formulan recomendaciones y acciones orientadas a fortalecer o mejorar la centralidad urbana en el área de estudio, con un enfoque basado en la planificación urbana y el desarrollo sostenible. Esta propuesta permite abordar la investigación de manera integral, articulando los fundamentos teóricos con las aplicaciones prácticas, y ofreciendo así un análisis profundo y pertinente sobre la centralidad urbana en Mazamari.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO

1.1. Título de la investigación

“Centralidad Urbana del sector Comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari-2023”

1.2. Planteamiento del problema

La centralidad urbana, conceptualizada como la acumulación de actividades y funciones esenciales dentro de áreas específicas, ha sido un componente central en la evolución de las ciudades en todo el mundo. Este fenómeno incide no solo en la distribución espacial de los servicios y de la infraestructura urbana, sino que también cumple una función determinante en la dinámica de la movilidad y en la estructuración económica de las ciudades. En los últimos años, ha quedado claro que la centralización en áreas urbanas específicas puede generar desequilibrios significativos en la distribución de recursos y oportunidades, especialmente en contextos donde la planificación urbana no ha seguido un enfoque equitativo y sostenible (1). Esta tendencia se manifiesta de manera notable en las grandes metrópolis, donde la aglomeración de servicios y actividades en los núcleos centrales ha generado una dinámica de desarrollo desmedido impactando negativamente en la calidad de vida y limitando el acceso a oportunidades para los habitantes de las áreas periféricas.(2).

A nivel global, las ciudades han mostrado una tendencia a concentrar recursos y oportunidades en áreas específicas, generando desproporciones significativas en la accesibilidad y equidad para los residentes. No se trata únicamente de una cuestión de ingresos, sino también de la ubicación física dentro de la ciudad y la accesibilidad a estos recursos y oportunidades (3). En muchas ciudades, la concentración de actividades comerciales y de servicios en zonas determinadas, ha favorecido el crecimiento de la dimensión económica, pero al mismo tiempo ha generado importantes desafíos relacionados con la desigualdad y la accesibilidad. Por ejemplo, en ciudades como Nueva York y Londres, los centros urbanos concentran grandes actividades económicas y culturales, atrayendo a miles de personas diariamente, lo que genera problemas de congestión, altos costos de vida y desigual acceso a oportunidades para quienes viven en las áreas periféricas (4). Este modelo de centralización ha creado espacios altamente competitivos, mientras que otras zonas de la ciudad permanecen subdesarrolladas o marginadas.

En Europa, ciudades como París también enfrentan problemas derivados de la centralización urbana. El centro de París, con su intensa actividad comercial, cultural y turística, ha dejado poco espacio para el desarrollo equitativo de otras áreas de la ciudad, lo que ha llevado al fenómeno conocido como “gentrificación” y la exclusión de residentes de menores ingresos (5). Este fenómeno ha sido abordado en diversas ciudades europeas a través de políticas de descentralización urbana, como el proyecto Grand Paris, que busca redistribuir las actividades económicas y culturales hacia áreas menos desarrolladas de la región metropolitana (6).

En América Latina, esta tendencia ha llevado a la creación de polos comerciales en distritos específicos, exacerbando las desigualdades sociales y económicas; por consiguiente, generando desafíos adicionales en términos de cohesión urbana y equidad en el acceso a servicios esenciales (7). Metrópolis como Ciudad de México y São Paulo, han experimentado una centralización intensa, donde el desarrollo económico y social se ha concentrado en pocos distritos, lo que ha generado profundas desigualdades territoriales y sociales (8). En São Paulo, por ejemplo, la centralidad urbana se manifiesta en la gran concentración de actividades comerciales y de servicios en zonas como la Avenida Paulista, mientras que los suburbios enfrentan una carencia de infraestructura adecuada, lo que agrava la fragmentación social (9). Esta situación ha llevado a que las áreas periféricas queden excluidas del crecimiento económico, generando tensiones sociales y una urbanización desigual.

En Perú, la tendencia hacia la centralización en unos pocos centros urbanos se ha intensificado con el proceso de urbanización, concentrando la población y los recursos en áreas específicas y dejando vastas zonas, especialmente en la sierra y la selva, sin un desarrollo adecuado. Este fenómeno no solo crea problemas de centralidad urbana en las grandes ciudades, sino que también limita el potencial de desarrollo en áreas menos centralizadas, generando un círculo vicioso de desigualdad y subdesarrollo (10). Un ejemplo de esto, es el Centro Histórico de Lima, junto con distritos como San Isidro y Miraflores, donde se concentran las principales actividades financieras, comerciales y de servicios. Esto ha dado lugar a una notable disparidad en la distribución de la riqueza y en el acceso a oportunidades, en contraste con áreas periféricas de la ciudad, como Villa El Salvador o San Juan de Lurigancho (11). Esta concentración no solo ha creado problemas de congestión y contaminación, sino que también ha acentuado las desigualdades territoriales.

Por otro lado, ciudades emergentes como Huancayo y Tarapoto, también han comenzado a experimentar fenómenos de centralización urbana, donde el crecimiento

económico se concentra en áreas específicas, dejando otras zonas sin una planificación adecuada y con menor acceso a servicios básicos. En Huancayo, por ejemplo, el distrito de El Tambo se ha convertido en un núcleo comercial que atrae gran parte del comercio y la actividad económica, mientras que otros distritos enfrentan problemas de infraestructura y acceso a servicios. Es decir, centralidad urbana ha seguido un patrón de crecimiento acelerado y concentrado en áreas comerciales específicas. Este fenómeno también se ha observado en ciudades emergentes como Huancayo y Tarapoto, donde la rápida expansión comercial ha generado oportunidades económicas, pero también ha traído consigo desafíos significativos en términos de sostenibilidad urbana y equidad en la distribución de recursos. La ausencia de una adecuada planificación urbana ha intensificado estos problemas, dando lugar a zonas con un alto nivel de concentración en el desarrollo económico, mientras que otras permanecen marginadas y subdesarrolladas (12).

A nivel local, esta realidad se manifiesta de manera particular en Mazamari, donde la Av. La Cultura desempeña un papel crucial como la principal arteria que conecta diversas zonas del distrito con la Carretera Central y áreas estratégicas como la provincia de Satipo y el distrito de Pangoa. Esta vía, que atraviesa el sector comercial central de Mazamari, ha facilitado una intensa actividad comercial y social, consolidando la centralidad urbana en este sector. Sin embargo, esta concentración también ha dado lugar a una serie de problemas urbanos, incluyendo la proliferación de comercio informal, la saturación del espacio público y una distribución desigual de servicios que exacerban las desigualdades dentro del distrito. Estos problemas reflejan un patrón más amplio observado en otras ciudades en desarrollo, donde la falta de regulación y planificación urbana adecuada ha conducido a la aparición de nuevas formas de desigualdad y fragmentación urbana.

Asimismo, esta expansión urbana ha dado lugar a la emergencia de sectores como el Barrio Villa Flavia y el Sector 1, que funcionan como centros comerciales clave, impulsados por su ubicación estratégica y una creciente actividad económica. Empero, esta centralización no ha sido acompañada de una apropiada planificación, lo que ha resultado en problemas de congestión, distribución desigual de servicios e impactos negativos en la calidad de vida en áreas no centralizadas del distrito. A medida que el distrito continúa su expansión, es fundamental realizar un análisis detallado de cómo esta centralidad emergente está moldeando el desarrollo urbano y qué medidas pueden adoptarse para garantizar un crecimiento más equilibrado y sostenible.

El análisis del problema de la centralidad urbana en Mazamari, ha creado un entorno urbano, donde la centralidad no está alineada con las necesidades y demandas de toda la población, lo que agrava las disparidades sociales y económicas dentro del distrito. Por consiguiente, si no se toman medidas correctivas, los problemas asociados con la centralidad urbana en Mazamari, probablemente se agravarán. La continua falta de planificación urbana, podría resultar en una mayor congestión, deterioro de la infraestructura y una mayor desigualdad en la distribución de servicios. Además, la proliferación del comercio informal y la insuficiencia de infraestructura, podrían llevar a un colapso del espacio público, haciendo que las áreas centralizadas se vuelvan insostenibles y menos atractivas para los residentes y comerciantes. Esto no solo afectaría la calidad de vida en el distrito, sino que también limitaría el potencial de desarrollo económico a largo plazo, perpetuando un ciclo de subdesarrollo y exclusión social.

Para mitigar estos riesgos, es esencial adoptar un enfoque de planificación urbana integral que aborde las causas fundamentales del problema. Esto implica el diseño y la implementación de planes de infraestructura que optimicen la conectividad y accesibilidad en todo el distrito, la adopción de regulaciones más estrictas para controlar el crecimiento informal, y una distribución equitativa de servicios y recursos. Asimismo, es fundamental involucrar a la comunidad en el proceso de planificación para garantizar que las soluciones propuestas respondan a las necesidades y expectativas de todos los habitantes. La implementación de políticas de desarrollo urbano sostenibles, respaldadas por un marco regulador sólido, permitirá controlar los efectos negativos de la centralidad urbana y promover un crecimiento más equilibrado y equitativo.

En este contexto, es vital realizar el estudio a fin de permitir caracterizar y comprender la centralidad urbana en Mazamari, especialmente en sectores emergentes como el Barrio Villa Flavia y el Sector 1. Este estudio no solo permite identificar los desafíos y oportunidades vinculados a la centralidad urbana, sino que también establece una base para la formulación de políticas urbanas que fomenten un desarrollo más equitativo y sostenible en el distrito. Ante estos desafíos, es imperativo llevar a cabo un análisis descriptivo exhaustivo que caracterice la centralidad urbana en el Barrio Villa Flavia y el Sector 1 de Mazamari.

Desde una perspectiva arquitectónica, la investigación es significativa porque ofrece los cimientos necesarios para llevar a cabo intervenciones que transformen de manera positiva la centralidad urbana en Mazamari. Al comprender las dinámicas actuales y las deficiencias del entorno construido, los arquitectos y urbanistas podrán diseñar espacios que no solo mejoren la funcionalidad y estética del área, sino que

también promuevan la cohesión social y la sostenibilidad a largo plazo. La arquitectura tiene el poder de reconfigurar las relaciones espaciales y funcionales en la ciudad, y este estudio permitirá identificar oportunidades clave para intervenir de manera efectiva en el entorno urbano, mejorando la calidad de vida de los residentes y contribuyendo al desarrollo económico y social del distrito. En resumen, el estudio es esencial para entender las dinámicas actuales y proponer intervenciones que logren equilibrar el crecimiento comercial con una planificación urbana equitativa y sostenible. Al abordar estos aspectos, se busca no solo mejorar la calidad de vida en Mazamari, sino también ofrecer un modelo de desarrollo urbano que pueda ser replicado en otros contextos similares en Perú y América Latina.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema General

¿Cómo se viene dando la **centralidad urbana** del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023?

1.3.2. Problemas Específicos

- ¿Cuáles son las características de la **estructura urbana** del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023?
- ¿Cómo se viene desarrollándose la **dimensión económica** del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023?
- ¿Cómo es la **habitabilidad urbana** en el sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023?

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Describir la **centralidad urbana** del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Caracterizar la **estructura urbana** del sector comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023.
- Determinar la **dimensión económica** del sector comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023.
- Diagnosticar la **habitabilidad urbana** del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023.

1.5. Justificación e importancia

1.5.1. Justificación de la Investigación

a. Justificación Práctica/Social

La presente investigación, tuvo relevancia práctica y social, debido a los problemas emergentes de aglomeración de actividades comerciales en el Barrio Villa Flavia y el Sector 1 del distrito de Mazamari. Esta concentración de actividades genera un flujo elevado de personas, vehículos y bienes, lo que a su vez incrementa la centralidad urbana en estas áreas. Esta centralidad, aunque impulsa una fuerte dinámica comercial, también trae consigo serias problemáticas como la apropiación desordenada de los espacios públicos, inseguridad social y un alto índice de accidentes en las vías principales. Estos factores han convertido los alrededores de estos barrios en espacios desiertos, con una infraestructura urbana deficiente y falta de seguridad y confort para la población.

El estudio se justifica por la urgente necesidad de proporcionar al Barrio Villa Flavia y al Sector 1, un entorno urbano adecuado que no solo fomente el desarrollo comercial, sino que también mejore la calidad de vida de sus habitantes. Mediante la identificación y análisis de la centralidad urbana, esta investigación tiene como objetivo generar propuestas que optimicen el uso de las vías peatonales y las calles principales, promoviendo una mejora en la infraestructura urbana y social de estos barrios y sus alrededores. Es así como el aporte, va en pos, de brindar espacios seguros y confortables que favorezcan la integración de actividades comerciales de manera ordenada, y que, a su vez, contribuyan al desarrollo positivo del distrito y la restauración de áreas subutilizadas, potenciando su valor como espacios culturales y de servicio.

b. Justificación Teórica

Por el lado teórico, esta investigación aportó al conocimiento existente sobre la centralidad urbana, un concepto clave en el estudio del desarrollo urbano y la planificación de ciudades. La centralidad urbana en Mazamari, particularmente en el Barrio Villa Flavia y el Sector 1, presenta una oportunidad para profundizar en el entendimiento de cómo la acumulación de actividades comerciales y la conectividad de servicios, impactan en la estructura y habitabilidad urbana. Este estudio permitió explorar y documentar los efectos de la centralidad en áreas en proceso de expansión, contribuyendo a teorías sobre la distribución de actividades y servicios en contextos urbanos similares. Además, la investigación se propuso consolidar el conocimiento sobre fenómenos asociados como la informalidad, los problemas socioeconómicos derivados de la centralización de actividades, y las funciones urbanas en estas áreas específicas.

c. Justificación Metodológica

Desde el enfoque metodológico, esta investigación se justifica por su capacidad para ofrecer un marco sólido y replicable en el análisis de la centralidad urbana en contextos comparables. La metodología aplicada, permitió generar conocimientos válidos y confiables, útiles no solo para describir la situación actual del Barrio Villa Flavia y el Sector 1, sino también para facilitar futuros estudios de tipo comparativo y asociativo. Además, la estructura metodológica fue concebida con flexibilidad temporal y contextual, lo que posibilita la evaluación de los efectos de la centralidad urbana antes y después de la ejecución de intervenciones específicas. En consecuencia, el presente estudio sienta las bases para investigaciones posteriores orientadas al seguimiento de la evolución de la centralidad urbana, la evaluación de políticas urbanas y la mejora de la planificación en otros distritos con problemáticas similares. Al consolidar un enfoque metodológico robusto, esta investigación se posicionó como un recurso clave para académicos, urbanistas y autoridades locales, interesados en mejorar la gestión urbana en áreas en desarrollo.

1.5.2. Importancia de la Investigación

La investigación constituyó una fuente de información clave para la formulación de una estrategia integral de planificación urbana en el distrito de Mazamari. Al proporcionar una comprensión profunda de la centralidad urbana en el Barrio Villa Flavia y el Sector 1, los resultados obtenidos permitieron a los agentes involucrados en el desarrollo urbano, tomar decisiones más informadas y precisas. Estas decisiones no solo mejoraron la eficiencia y efectividad de las políticas de planificación, sino que

también abordaron de manera directa los desafíos específicos de congestión, distribución desigual de servicios, y la seguridad en el entorno urbano.

Este estudio, se convirtió en un hito para la comunidad de Mazamari, al ofrecer soluciones que promovieron la mejora de la calidad de vida de la población local. Los residentes, en particular quienes desarrollan actividades comerciales, fueron beneficiados de manera directa con las propuestas implementadas, las cuales contemplaron mejoras en la infraestructura urbana, la optimización de las vías peatonales y vehiculares, así como el reforzamiento de la seguridad en las áreas de mayor dinamismo. Estas intervenciones no solo elevaron el nivel de bienestar de la comunidad, sino que también contribuyeron a un desarrollo más equilibrado y sostenible del distrito.

Además, la investigación estableció un precedente crucial para futuras exploraciones en el campo de la centralidad urbana, especialmente en contextos urbanos emergentes como el de Mazamari. Al carecer de estudios previos similares en la región, este trabajo se posicionó como una referencia clave para académicos, urbanistas y planificadores que buscan comprender y mejorar la dinámica urbana en áreas en expansión. Los hallazgos de este estudio, abrieron múltiples oportunidades para el desarrollo de nuevas investigaciones orientadas a profundizar en las particularidades del crecimiento urbano en Mazamari, así como en otras localidades que presentan características similares.

En resumen, la investigación no solo ofreció respuestas concretas a los problemas actuales de Mazamari, sino que también fortaleció su capacidad para afrontar futuros desafíos urbanos. Con ello, se contribuyó a la consolidación de un entorno urbano más justo, seguro y habitable, estableciendo las bases para un desarrollo sostenible y ordenado que favorezca tanto a las generaciones actuales como a las venideras.

1.6. Delimitaciones de la investigación

1.6.1. Delimitación Espacial

El estudio se realizó en el tramo ubicado entre la Av. Marcelo Camarena Pérez y la Av. Jorge Sánchez Díaz, abarcando el barrio Villa Flavia y el Sector 1 del distrito de Mazamari, en la provincia de Satipo.

1.6.2. Delimitación Conceptual

La investigación tuvo como eje principal el análisis de la centralidad urbana, entendida como la concentración de funciones comerciales y económicas en zonas determinadas del espacio urbano (1). El concepto de centralidad urbana se analizó considerando su influencia en la distribución de recursos, la movilidad, la seguridad y la calidad de vida de los habitantes del barrio Villa Flavia y del Sector 1 del distrito de Mazamari. Se consideraron aspectos como la conectividad de los servicios, la apropiación de los espacios públicos, y los desafíos asociados a la planificación urbana en áreas de expansión, con el fin de proporcionar un marco teórico sólido para el análisis de los fenómenos observados.

1.6.3. Delimitación temporal.

Los datos utilizados en esta investigación se circunscribieron al año 2023, con un enfoque específico en la actividad comercial y económica del distrito de Mazamari. Esta información fue obtenida a través de fuentes primarias.

1.7. Hipótesis

1.7.1. Hipótesis General

La centralidad urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se ha desarrollado como un resultado de la concentración de actividades comerciales, la disposición urbana y la conectividad del área, lo que ha impactado en la organización espacial, la dinámica económica y la calidad de vida urbana.

1.7.2. Hipótesis Específicas

- La estructura urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se caracteriza por una configuración espacial que concentra actividades comerciales y de servicios en áreas específicas, lo que genera un nodo central de actividad económica y facilita la atracción de flujos de personas y bienes.
- El desarrollo económico del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se ha incrementado significativamente debido a la concentración de negocios y la creciente

demanda de servicios, lo que ha fortalecido su papel como centro comercial clave dentro del distrito.

- La habitabilidad urbana en el sector comercial del barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se ve afectada por la centralidad urbana, que ha resultado en una infraestructura insuficiente y problemas de congestión, lo que impacta negativamente en la calidad de vida de los residentes y usuarios de la zona.

1.8. Variables

En esta investigación, de naturaleza descriptiva, se trabajó con una sola variable: la centralidad urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y el Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023. Este enfoque, es característico de los estudios descriptivos, los cuales se centran en observar, describir y documentar aspectos específicos de una variable sin manipularla o influir en su comportamiento. Según Hernández et al. en los estudios descriptivos se selecciona una sola variable y se busca caracterizarla en un contexto particular, sin establecer relaciones de causa-efecto con otras variables (13).

Por esta razón la variable única viene a ser: Centralidad Urbana.

1.9. Operacionalización de variables

Tabla 1. Matriz de operacionalización de la variable Centralidad urbana

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMES	INSTRUMENTO
CENTRALIDAD URBANA	La centralidad urbana se ha convertido en un lugar codiciado, privilegiado y habitable de una ciudad, es un conjunto de intensidad, variedad de funciones urbanas, particularmente aquellas relacionadas con el comercio, cultura y calidad de vida urbana, se crea y se destruye, asumiendo un papel clave en la estructura urbana, la dimensión económica y la habitabilidad urbana (14).	ESTRUCTURA URBANA	Movilidad y Transporte	Cuantificar paraderos	Ficha de conteo Encuesta
				Porcentaje vehicular (motos, carros, autos, etc.)	Ficha de conteo Encuesta
				Porcentaje del flujo de personas según género y edad	Ficha de conteo Encuesta
			Mobiliario y Espacio Público	Cuantificar los puntos de estacionamiento	Ficha de conteo Encuesta
				Porcentaje de la apropiación de veredas y aceras	Ficha de conteo Encuesta
		DIMENSIÓN ECONÓMICA	Planificación Urbana	Porcentaje de consideración de los parámetros urbanos de suelo	Ficha de conteo Encuesta
				Porcentaje del tipo de comercio	Ficha de conteo Encuesta
			Actividad Comercial	Porcentaje de los comercios en establecimientos y ambulatorios	Ficha de conteo Encuesta
				Calidad Ambiental (gestión de residuos, movilidad sostenible, espacios verdes, confort acústico y visual, ambiental, seguridad)	Ficha de conteo Encuesta
		HABITABILIDAD URBANA	Calidad de Vida	Características morfológicas de calzada y acera (Normativa)	Ficha de conteo Encuesta
			Accesibilidad	Estado actual de mobiliarios urbanos (semáforos, señalética, luminarias, bancas, botes de basura, paraderos)	Ficha de conteo Encuesta

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de investigación

En relación con los antecedentes a nivel internacional y nacional, se pueden mencionar diversos autores que han abordado el tema de la centralidad urbana, cuyas investigaciones sirvieron como base para la formulación de los objetivos del estudio.

2.1.1. Antecedentes Internacionales

Reina y Mora (15) en su tesis de posgrado del 2021: “Nuevas Centralidades en la zona Urbana del Cantón Portoviejo. caso: Centralidad ECU 911”, de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, tuvo como objetivo identificar los cambios provocados por la nueva centralidad formada en las áreas cercanas al edificio de servicios del ECU 911, y cómo estos han impactado en aspectos sociales, estructurales, de movilidad y en la creación de nuevos espacios. Se trató de un estudio de enfoque cuantitativo y descriptivo, utilizando un diseño de campo y documental. La técnica empleada fue la encuesta y una guía de observación, con el objetivo de obtener respuestas sinceras sobre las opiniones y acciones de los entrevistados en la primera fase del trabajo de campo. Los resultados permitieron identificar los elementos que forman parte del cambio y la creación de una nueva centralidad, destacando especialmente la receptividad y cooperación de los actores involucrados. Se concluyó que las nuevas instalaciones fueron bien recibidas, ya que los habitantes perciben que trajeron beneficios como modernidad, orden y oportunidades laborales, además de atraer mayor atención de las autoridades gracias a la presencia de instalaciones clave, como un hospital.

Coulomb (16) en su artículo del 2021: “Patrimonio Cultural, Centralidad urbana y "modelo de ciudad", tuvo como objetivo analizar el papel del patrimonio urbano en el reordenamiento de la ciudad, considerando su función simbólica, las cuestiones de centralidad y la estructuración socioespacial. La investigación se basó en una revisión literaria de dos modelos urbanísticos propuestos por Françoise Choay: el progresista y el culturalista. Como resultado, se generó una reflexión que integra temas relevantes para el crecimiento urbano, como la gobernabilidad de los centros históricos y la influencia de las políticas del nuevo urbanismo. Se concluyó que, en el proceso de demolición del patrimonio cultural urbano, la centralidad urbana juega un papel clave, entendida no solo como un espacio físico, sino también como una relación socioespacial. Esta relación conecta a los habitantes de la metrópoli entre sí, a través de centros como espacios de

encuentro multclasista y multicultural, y con su ciudad, que constituye el núcleo de la ciudadanía.

Torres (17) en su artículo del 2018: “Consolidación de una centralidad urbana espontánea. El caso de Ciudad Kennedy, Bogotá”, el objetivo de la investigación fue analizar los elementos territoriales que permitan comprender la situación actual y proponer un ordenamiento de la red de centralidades basado en ese análisis. La metodología empleada combinó enfoques teóricos y prácticos para abordar el objeto de estudio. Como resultado, se identificaron cuatro características clave de la centralidad: la importancia del transporte público, la accesibilidad para empresas tanto formales como informales, la visibilidad necesaria para la localización de actividades económicas y la preferencia por áreas consolidadas con normativas que favorecen la transformación predial. En conclusión, se observó que las actividades económicas tienden a ubicarse cerca de ejes viales con acceso al transporte público, en zonas consolidadas y con normativas flexibles, favoreciendo estos espacios sobre aquellos destinados a proyectos de renovación urbana. Además, la presencia de comercio y el aumento del valor del suelo, indican una presión sobre los espacios estratégicamente localizados y visibles, utilizados para la venta de bienes y servicios.

Castro (18) en su tesis de pregrado del 2020: “Centro Histórico de la Ciudad de Girardot como Centralidad Urbana”, de la Universidad Piloto de Colombia Seccional Alto Magdalena, tuvo como objetivo del estudio examinar la existencia del centro histórico en la ciudad de Girardot y su papel como una centralidad dentro de la estructura urbana de la localidad. La investigación adoptó una metodología analítica-descriptiva, tomando como población a la ciudad de Girardot y como muestra de estudio a su centro histórico. Entre los hallazgos se destaca que los avances en los métodos constructivos, el uso de nuevos materiales, las tecnologías modernas y las transformaciones en los usos del suelo han generado cambios significativos en el centro histórico, al punto de cuestionar su existencia actual o al menos sus características originales. En conclusión, las autoras del proyecto afirman que Girardot conserva su centro histórico, entendido no solo como un espacio físico, sino también por las funciones económicas, sociales, culturales, turísticas e históricas que desempeña.

Sánchez y Hernández (19), en el 2019, en su artículo “Centralidad, movilidad y proximidad. Evolución del comercio en la ciudad pre-COVID. Evolución del comercio en la ciudad pre-COVID”, se centró en analizar la evolución de las centralidades comerciales y de ocio en el área urbana de Madrid entre 1996 y 2018, poniendo énfasis en sus efectos sobre la proximidad, la movilidad sostenible y la segregación

socioespacial. Para ello, se empleó una metodología descriptiva y comparativa, con un enfoque exploratorio. El diseño de la investigación fue longitudinal, abarcando un periodo de 22 años, y se basó en los datos de movilidad origen-destino, obtenidos a partir de las Encuestas Domiciliarias de Movilidad (EDM), realizadas por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid en 1996 y 2018. Los instrumentos utilizados para la recolección de datos, incluyeron las EDM, que proporcionaron información detallada sobre los patrones de movilidad de los residentes, como los motivos de los desplazamientos y los medios de transporte empleados. En cuanto a la habitabilidad urbana, los resultados indicaron una considerable disminución de la accesibilidad peatonal en las áreas centrales, pasando de ser el modo de transporte predominante en el 70,8% de las zonas en 1996, a solo el 60% en 2018. Este cambio reflejó un deterioro en la proximidad y accesibilidad a servicios esenciales, lo que afectó negativamente la calidad de vida urbana. En la dimensión económica, se observó una transformación en la actividad comercial, con un aumento de la dependencia del vehículo privado para acceder a las zonas comerciales. Este cambio redujo la capacidad de estas áreas para satisfacer las necesidades cotidianas de proximidad, deteriorando la calidad de vida, especialmente en los barrios de menor renta. Desde el punto de vista de la estructura urbana, la investigación reveló una creciente polarización espacial, con la expansión de las centralidades hacia áreas periféricas dependientes del vehículo privado. Esta reconfiguración funcional resultó en una mayor segregación espacial, una disminución de la complejidad y diversidad del espacio urbano, y una planificación urbana débil, que anteriormente favorecía la proximidad y el uso de modos de transporte más sostenibles. La conclusión del estudio indicó que la centralidad urbana en Madrid se reconfiguró de manera desfavorable entre 1996 y 2018, con un incremento de la dependencia del vehículo privado y una disminución de la accesibilidad y proximidad a los servicios básicos. Esta evolución dio lugar a una estructura urbana más segregada y menos sostenible, resaltando la necesidad de reformular las políticas urbanas. El aporte de este estudio para el análisis del barrio Villa Flavia y el Sector 1 de Mazamari es relevante, ya que identifica tendencias similares que podrían estar ocurriendo en estas áreas, subrayando la necesidad de una planificación urbana que promueva la proximidad y la accesibilidad, para mejorar de manera sostenible la centralidad urbana.

Duarte (20)., en el 2022, en su tesis “Propuesta urbano - arquitectónica para el fortalecimiento de la centralidad de Punzara, Loja – Ecuador”, propuso una intervención urbano-arquitectónica para fortalecer la centralidad en el barrio Daniel Álvarez de la parroquia Punzara, en Loja, Ecuador, abordando la necesidad de consolidar nuevas centralidades urbanas en la ciudad. El estudio se dividió en tres fases principales: la

primera consistió en revisar teorías, conceptos y ejemplos de intervenciones de centralidad en contextos similares; la segunda etapa se centró en analizar el sitio de estudio, considerando las características preexistentes, las dinámicas urbanas y las opiniones de la comunidad; y la tercera etapa consistió en desarrollar una propuesta de anteproyecto para un equipamiento de uso mixto que integrara funciones administrativas, culturales, comerciales y recreativas. La metodología utilizada fue descriptiva y exploratoria, con un diseño de investigación que incluyó observación de campo y análisis documental. La muestra del estudio se basó en las dinámicas urbanas del barrio Daniel Álvarez, un área identificada como potencial para convertirse en una nueva centralidad urbana, debido a su capacidad de concentrar actividades y servicios a diferentes escalas. Para la recolección de datos, se emplearon herramientas como análisis de mapas urbanos, encuestas a residentes y entrevistas con actores clave de la comunidad. En términos de habitabilidad urbana, los resultados mostraron que la accesibilidad en el barrio era buena, pero los espacios públicos carecían de zonas adecuadas para la interacción social, lo que limitaba la calidad de vida de los residentes. En cuanto a la dimensión económica, se observó una expansión de la actividad comercial, pero la falta de planificación adecuada podría generar problemas similares a los del centro histórico, como congestión y deterioro de la calidad de vida. La propuesta de equipamiento de uso mixto buscó mitigar estos riesgos integrando diversas funciones en un solo espacio, promoviendo una distribución más equilibrada de actividades comerciales y culturales. En cuanto a la estructura urbana, se constató que la movilidad en el área se veía afectada por una infraestructura vial insuficiente y la ausencia de un sistema de transporte público eficiente. Además, el mobiliario urbano y los espacios públicos existentes no estaban optimizados para fomentar la interacción social ni para soportar el crecimiento proyectado de la zona. La propuesta incluyó un rediseño de las vías principales, la implementación de ciclovías y la creación de espacios públicos mejor equipados para mejorar la movilidad y la calidad del entorno urbano. En conclusión, la investigación demostró que la centralidad urbana en el barrio Daniel Álvarez, tenía un gran potencial de desarrollo, pero requería intervenciones estratégicas para evitar repetir los errores observados en el centro histórico de Loja. El aporte de este estudio para Loja, radica en su enfoque en la descentralización y en la promoción de un desarrollo urbano equilibrado y sostenible, un enfoque que es directamente aplicable al análisis del barrio Villa Flavia y el Sector 1 en Mazamari. Este tipo de enfoque podría ser clave para mejorar la centralidad urbana en esas áreas, garantizando un crecimiento ordenado y una mejor calidad de vida para los residentes.

Jensen y Birche (21), en el 2019, en su estudio “Nuevas centralidades urbanas en la Periferia Platense”, tuvo como objetivo identificar las zonas en crecimiento en la periferia de La Plata, Argentina, evaluando su nivel de consolidación y determinando cuáles de estas áreas han desarrollado centralidades urbanas y cuáles han permanecido como ciudades dormitorio dependientes de las áreas centrales. La metodología utilizada combinó un análisis detallado de la estructura y configuración urbana con los usos del suelo, lo que permitió identificar el nivel de consolidación urbana y la presencia de centralidades y subcentralidades. Para ello, se utilizaron datos actualizados al 2016 proporcionados por el Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC), los cuales fueron integrados en un sistema de información geográfica (SIG) para su análisis. En la recolección de datos, se emplearon herramientas como la base de datos del IIPAC y la información del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), lo que permitió identificar puntos de concentración de servicios, tales como comercios, escuelas y hospitales, en las zonas periféricas. Respecto a la habitabilidad urbana, los resultados mostraron que la expansión urbana hacia la periferia de la ciudad de La Plata, había generado áreas con accesibilidad limitada y una mala calidad de vida, especialmente en las zonas menos consolidadas, donde la infraestructura y los servicios eran insuficientes. En el aspecto económico, se observó que, en las áreas periféricas con mayor consolidación, como City Bell, había una actividad comercial más desarrollada que contribuía positivamente a la calidad de vida de los residentes. No obstante, en las áreas menos consolidadas, la falta de planificación adecuada había generado una dependencia de los servicios centralizados y un aumento de la fragmentación socio-espacial. En términos de estructura urbana, el estudio reveló una expansión desigual: el noroeste presentó un crecimiento más organizado y consolidado, mientras que el suroeste exhibió un tejido urbano más disperso y menos desarrollado. Esta falta de planificación coherente en las áreas periféricas resultó en baja cohesión social, problemas de movilidad y un deterioro general de los espacios públicos. La investigación concluyó que la centralidad urbana en la periferia platense, había evolucionado de manera fragmentada con algunas áreas, desarrollando centralidades consolidadas y otras permaneciendo dependientes de los servicios centrales. El estudio subrayó la necesidad de diseñar estrategias que fortalezcan las centralidades emergentes para lograr un desarrollo urbano más equilibrado. Este enfoque es relevante para el análisis de la centralidad urbana en Mazamari, ya que ofrece un modelo de intervención para áreas en desarrollo que buscan evitar la fragmentación socio-espacial y mejorar la cohesión urbana.

Astudillo (22), en su tesis del 2021, “Subcentros en Nodos Intermodales. Oportunidades y desafíos de los espacios con alta conectividad”, tuvo el objetivo de

analizar las oportunidades y desafíos de los subcentros urbanos en nodos intermodales en Santiago de Chile, La investigación se centró en la estación intermodal de La Cisterna con el objetivo de proponer estrategias para su consolidación como subcentralidad urbana. Este estudio se orientó a analizar, cómo la conectividad y la infraestructura de transporte pueden influir en el desarrollo de subcentralidades, mejorando el acceso a servicios y la calidad de vida en las zonas periféricas de la ciudad. La metodología adoptada fue de tipo descriptivo y exploratorio, con un enfoque específico en la planificación urbana y la movilidad. El trabajo se estructuró en dos etapas: la primera consistió en un análisis metropolitano de las subcentralidades propuestas en los Planes Reguladores Metropolitanos de 1960 (PRIS 60) y 1994 (PRMS 94), mientras que la segunda se focalizó en el estudio del caso particular de la estación intermodal de La Cisterna, seleccionada debido a su relevancia como nodo clave dentro de la red de transporte de Santiago. Para la recolección de datos, se utilizaron herramientas como análisis de flujos de transporte, estudios del paisaje urbano y entrevistas a usuarios de la estación intermodal. Estas metodologías permitieron obtener una comprensión multidimensional del espacio urbano, abarcando tanto aspectos de planificación como de percepción y experiencia de los usuarios. En relación con la habitabilidad urbana, los resultados mostraron que, aunque la infraestructura de transporte en la zona es eficiente en términos de movilidad, la accesibilidad se ve afectada por la carencia de espacios públicos de calidad. Esta situación limita las interacciones sociales y la cohesión comunitaria, afectando la calidad de vida de los residentes. En términos económicos, se observó que la actividad comercial dentro de la estación intermodal se encontraba restringida a la propia infraestructura de transporte, reduciendo su impacto sobre el entorno urbano inmediato. La falta de integración entre los espacios comerciales y el tejido urbano circundante contribuyó a una escasa vitalidad económica en las áreas adyacentes, afectando negativamente tanto la calidad de vida como la percepción de seguridad. En cuanto a la estructura urbana, el estudio reveló que la configuración del espacio alrededor del nodo intermodal, estaba caracterizada por un marcado contraste de escalas entre la infraestructura de transporte y las áreas residenciales cercanas. Las grandes avenidas y autopistas generaban barreras físicas que dificultaban la movilidad peatonal y fragmentaban el espacio público. Esta fragmentación impidió que la zona se consolidara como una subcentralidad urbana efectiva. La investigación concluyó que la centralidad urbana en torno a la estación intermodal de La Cisterna, presenta importantes desafíos, principalmente debido a la falta de integración entre la infraestructura de transporte y el entorno urbano circundante, lo que limita su potencial para convertirse en una subcentralidad funcional y cohesionada. El estudio destacó la necesidad de estrategias de regeneración urbana que aborden estas barreras y promuevan una mayor

cohesión social y funcional en el área. Los hallazgos de este estudio son relevantes para el análisis de la centralidad urbana en Mazamari, ya que subrayan la importancia de considerar la conectividad y la calidad del espacio público en el desarrollo de subcentralidades urbanas efectivas.

Sánchez (23), en su tesis del 2023: “La configuración de la centralidad en el área urbana de Madrid: el caso del comercio” tiene como objetivo analizar el concepto de centralidad urbana desde una perspectiva multidimensional basada en tres ejes: soporte urbano, flujos de movilidad y dimensión social, aplicados al Área Urbana de Madrid entre 1996/97 y 2018. Se utilizaron indicadores como densidad comercial, Zonas Atractoras según flujos de transporte, y clasificación de zonas por niveles de renta, revelando dos modelos de centralidad: uno jerárquico y racional, caracterizado por accesibilidad peatonal y cohesión social en áreas consolidadas, y otro post-jerárquico, compuesto por grandes centros comerciales suburbanos dependientes del vehículo privado y asociados a una mayor segregación. Los resultados evidencian una transición hacia un modelo urbano postindustrial, con efectos negativos en sostenibilidad y cohesión social, planteando líneas de acción para transformar áreas hacia un modelo más funcional, resiliente e integrado frente a los desafíos actuales. La investigación concluye que la transición hacia un modelo urbano postindustrial ha generado dos tipos de centralidad: una jerárquica y accesible, y otra dispersa y segregadora. Se destaca la necesidad de transformar las áreas urbanas hacia un modelo más integrado, accesible y sostenible, que promueva la cohesión social y reduzca la segregación.

En las últimas décadas, la centralidad urbana en América Latina, ha sido objeto de diversos estudios que han buscado explicar los patrones y transformaciones de las ciudades en la región. Si bien muchas de estas investigaciones se basan en teorías globales sobre la urbanización, como las propuestas por autores como Manuel Castells (1996) y David Harvey (2001), es fundamental cuestionar si estos modelos son aplicables sin modificaciones a la realidad latinoamericana. A continuación, se presenta un análisis crítico comparativo que ilustra cómo las dinámicas urbanas latinoamericanas difieren de las tendencias globales.

➤ **La centralidad urbana en América Latina frente a la globalización:**

Según Castells (1996), la centralidad urbana en las grandes metrópolis del norte global ha sido fuertemente influenciada por la economía global, el avance de las tecnologías de la información y la formación de redes transnacionales. En este contexto,

los centros urbanos en países desarrollados tienden a concentrar actividades financieras, de servicios y cultura globalizada. Sin embargo, en América Latina, la centralidad urbana presenta características diferentes debido a factores históricos y socioeconómicos. Por ejemplo, en ciudades como São Paulo o Ciudad de México, la centralidad no solo está vinculada a las actividades económicas globalizadas, sino también a profundas desigualdades sociales y territoriales que afectan la distribución de recursos urbanos (López-Morales, 2012). A diferencia de las ciudades del norte, en América Latina persisten procesos de segregación socioespacial que transforman la centralidad urbana en una construcción desigual.

➤ **La periferia como nuevo centro de centralidad:**

Un aspecto relevante en la discusión sobre centralidad urbana en América Latina es la emergencia de nuevas centralidades en las periferias de las grandes ciudades. Mientras que, en las teorías globales de la centralidad, como la propuesta por Harvey (2001), se destaca la concentración del poder económico y político en las áreas centrales, pero la realidad en América Latina revela una diversificación de estos centros. Estudios como los de Cidell (2013) y Gutiérrez (2015) han documentado cómo las periferias urbanas en ciudades como Bogotá, Lima y Santiago están experimentando un proceso de "subcentralización" debido al crecimiento de sectores comerciales, residenciales y tecnológicos. Estos nuevos centros urbanos en la periferia desafían las nociones tradicionales de centralidad y reflejan una adaptación local a dinámicas de expansión urbana descontrolada y fragmentación social.

➤ **El impacto de la informalidad en la centralidad urbana:**

A diferencia de los modelos globales que consideran la centralidad urbana como un proceso organizado y jerárquico, los estudios sobre las ciudades latinoamericanas evidencian que la informalidad desempeña un papel fundamental en la configuración de los centros urbanos. Según datos de la CEPAL (2018), en muchas ciudades de la región, la centralidad no está únicamente determinada por los sectores formales de la economía, sino también por actividades informales que ocurren en los márgenes de la ley, como el comercio ambulante, los asentamientos informales y el transporte público no regulado. Este fenómeno es evidente en ciudades como Buenos Aires y Caracas, donde la informalidad ocupa tanto el centro de la ciudad como las periferias, creando un paisaje urbano híbrido que desafía los modelos tradicionales de centralidad urbana establecidos en el norte global.

➤ **Contradicciones y tensiones en la centralidad urbana:**

Finalmente, es crucial reflexionar sobre las contradicciones presentes en el concepto de centralidad urbana en América Latina. Mientras que la centralidad económica tiende a concentrarse en áreas de altos ingresos y servicios, muchos de los centros históricos de las ciudades, como el casco antiguo de Lima o el centro de Río de Janeiro, han sido dejados de lado en favor de zonas más modernas y exclusivas. Estas tensiones revelan una falta de integración en los modelos de planificación urbana, lo que puede conducir a una fragmentación social aún más profunda. Además, el proceso de gentrificación que ha afectado a zonas céntricas de ciudades como Bogotá y Ciudad de México está desplazando a los sectores más vulnerables, lo que pone en evidencia los costos sociales de la reconfiguración de la centralidad urbana.

En resumen, los estudios sobre la centralidad urbana en América Latina muestran una dinámica compleja que no se ajusta de manera exacta a los modelos globales. Si bien las teorías de Castells y Harvey proporcionan un marco útil para entender la concentración de poder y actividades en áreas urbanas, es necesario considerar las particularidades socioeconómicas, históricas y políticas de la región para una comprensión más profunda. La centralidad urbana en América Latina no solo responde a dinámicas globales, sino también a la persistencia de desigualdades sociales, el crecimiento de nuevas periferias urbanas y el auge de la informalidad. Es crucial que los futuros estudios incorporen estas dimensiones para desarrollar enfoques más inclusivos y críticos en la comprensión de las ciudades latinoamericanas.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

Medina y Ramos (24), en el 2018, en su tesis de pregrado: “Nuevo modelo de centralidad Urbana Comercial – Sector de Andrés A. Cáceres”, de la Universidad Católica de Santa María, donde el objetivo principal fue aprovechar el dinamismo y la vitalidad del distrito comercial Andrés A. Cáceres para crear un centro que pueda organizar el resto de la ciudad, mediante la reordenación de los sistemas urbanos e inclusión de nuevos usos en el terreno, con el fin de resolver el modelo de desarrollo en esa área. La investigación se desarrolló en dos etapas: la primera fue exploratoria y la segunda se centró en la investigación más profunda. La muestra de la investigación abarcó el sector de Andrés A. Cáceres en el distrito de José Luis Bustamante y Rivero. El instrumento utilizado fue un cuestionario con diversas opciones, diseñado para obtener información que contribuyera al objetivo del proyecto. Los resultados indicaron que los problemas en el sector Avelino son multifacéticos, especialmente en términos de

salud física, ya que las áreas urbanas carecen de grados de planificación formal, lo que convierte zonas que deberían ser agrícolas en mercados informales. Aunque estos problemas no se pudieron abordar directamente en la tesis, se identificaron como parte de las dificultades generales del sector. La conclusión de la investigación fue que la intervención en el sector Andrés A. Cáceres debería impulsar el desarrollo urbano, transformando el área y aprovechando sus potenciales para mejorar la organización, el orden y la estructuración de la ciudad, enfocándose en la sostenibilidad y la calidad de vida de los habitantes.

Larota y Lovon (25) en su tesis de pregrado del 2019: “Umapalca, nueva centralidad urbana: centro de emprendimiento e innovación para la compensación de servicios urbano-rurales en la zona sur de Arequipa Metropolitana”, Se planteó una propuesta urbano-arquitectónica orientada a consolidar una nueva centralidad urbana en la zona sur de Arequipa, específicamente en Umapalca, mediante la implementación de un Centro de Emprendimiento e Innovación Empresarial (CEIE) como núcleo articulador. El objetivo del proyecto fue fomentar el desarrollo económico a través de un espacio destinado al impulso de emprendedores, así como de pequeñas y medianas empresas, priorizando la innovación y la sostenibilidad en el ámbito regional. La investigación adoptó una metodología de tipo aplicada, con un enfoque descriptivo-explicativo y un diseño no experimental de corte transversal. La muestra abarcó el análisis de las condiciones físicas y socio-geográficas de Umapalca, complementado con la revisión de experiencias similares en otras ciudades latinoamericanas. Para la recolección de información se utilizaron técnicas como la observación directa y el análisis documental, lo que permitió caracterizar la situación social, económica y física del área de intervención. En términos de habitabilidad, se detectó que Umapalca enfrenta limitaciones en cuanto a accesibilidad, lo que obstaculiza su integración con el resto del tejido urbano arequipeño. Por ello, la mejora de la conectividad vial y del transporte público se presenta como un factor clave para garantizar el éxito de la centralidad propuesta. Desde la perspectiva económica, se evidenció que Umapalca tiene un gran potencial como núcleo comercial, capaz de impulsar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida en la zona sur de la ciudad. La creación del CEIE se visualiza como una estrategia dinamizadora, que podría atraer inversión y fortalecer el tejido empresarial local. Respecto a la estructura urbana, el estudio concluyó que la zona requiere una intervención integral que contemple la planificación de la movilidad, el desarrollo de infraestructura adecuada y la dotación de espacios públicos de calidad. Se identificaron deficiencias en mobiliario urbano, áreas verdes y espacios recreativos, lo que refuerza la necesidad de un enfoque urbanístico sustentable e inclusivo. La evaluación general de

Umapalca destacó su posición estratégica y la creciente demanda de servicios en la zona sur, lo que convierte al CEIE en una propuesta con alto potencial para configurar una nueva centralidad urbana que articule dinámicas urbanas y rurales, mejorando la competitividad regional y la calidad de vida de sus habitantes.

Montalván y Reategui (26), el 2023, desarrollaron la tesis “La expansión territorial y la dinámica de centralidades urbanas en los asentamientos humanos del Paranapura en la ciudad de Yurimaguas, 2023”. Se planteó como objetivo de esta investigación, examinar la relación entre la expansión territorial y el comportamiento de las centralidades urbanas en los asentamientos humanos de Paranapura, ubicados en Yurimaguas, durante el año 2023. El estudio buscó comprender de qué manera el crecimiento urbano informal incide en la configuración y evolución de la ciudad, especialmente en términos de la expansión del territorio urbano y la emergencia de nuevas centralidades. La investigación adoptó un enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental de carácter descriptivo y propositivo. Se emplearon métodos como el análisis documental, encuestas y observación directa. La población estuvo conformada por 4080 residentes de los asentamientos de Paranapura, de los cuales se seleccionó una muestra de 80 personas mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia. Los instrumentos incluyeron un cuestionario estructurado de 12 ítems por variable, distribuidos en tres dimensiones, así como una ficha de observación para validar los datos obtenidos en campo. Los hallazgos mostraron que el 60 % de los participantes consideró deficiente el acceso al agua potable, mientras que el 66 % reportó insuficiencia en el suministro de energía eléctrica, y el 90 % calificó negativamente el acceso al transporte público, evidenciando una alarmante escasez de servicios básicos que compromete seriamente la calidad de vida. En cuanto a la actividad comercial, el 50 % de los encuestados valoró positivamente la diversidad de la oferta comercial local, aunque el 70 % expresó que el acceso a comercios mayoristas era solo regular. El impacto del desarrollo económico local fue percibido como moderado, con un 59 % de los encuestados indicando una mejora en su situación económica, aunque persisten retos importantes. En lo que respecta a la infraestructura vial, el 98 % manifestó que las vías se encuentran en malas condiciones, siendo en su mayoría calles de tierra sin pavimentar ni veredas. La conectividad urbana también mostró deficiencias: un 58 % la calificó como regular, mientras que un 43 % la consideró mala, reflejando una débil interconexión entre los asentamientos. En conjunto, los resultados evidencian que la centralidad urbana en Paranapura se ve profundamente limitada por la falta de

infraestructura, la precariedad en los servicios básicos y la ausencia de una planificación urbana eficaz. Se concluye que es imprescindible intervenir en estas áreas para mejorar las condiciones de vida y fomentar un modelo de desarrollo urbano más justo. La investigación sugiere que la implementación de centralidades policéntricas podría ser una estrategia efectiva para fortalecer la conectividad, diversificar la oferta de servicios y promover una mayor cohesión social en la ciudad de Yurimaguas.

Gámez (27), en el 2023, presentó la investigación “Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de centralidades urbanas en la Metrópoli de Iquitos, 2022”. Se planteó como objetivo central de esta investigación sustentar el análisis del sistema turístico urbano de la metrópoli de Iquitos a partir del enfoque de las centralidades urbanas durante el año 2022. La finalidad fue explorar las dinámicas urbanas complejas de la ciudad y proponer estrategias orientadas a fortalecer su competitividad tanto económica como funcional. El estudio se desarrolló bajo una metodología aplicada y cualitativa, lo que permitió una comprensión profunda de los fenómenos urbanos y sociales que caracterizan a Iquitos. El diseño de investigación fue fenomenológico y transversal, facilitando la interpretación de estas dinámicas dentro de un periodo determinado. La muestra incluyó diversas centralidades urbanas de la ciudad, evaluadas a través de observaciones directas y entrevistas a especialistas en urbanismo y ordenamiento territorial. Para la recolección de información se emplearon fichas de observación validadas por expertos y entrevistas semiestructuradas, que permitieron identificar aspectos físicos, sociales y económicos de dichas centralidades. En el ámbito de la habitabilidad urbana, los hallazgos evidenciaron una notable desigualdad en la accesibilidad a servicios entre las centralidades. Las zonas periféricas presentan serias deficiencias en el acceso a servicios básicos, afectando negativamente la calidad de vida de sus habitantes. La infraestructura vial resulta insuficiente, lo que genera dificultades en los desplazamientos cotidianos y encarece los costos de transporte. Desde el punto de vista económico, se constató una concentración de las actividades comerciales en zonas específicas, lo que ha provocado una desigual distribución de oportunidades y recursos, acentuando la marginalidad en sectores periféricos. Esta desigualdad limita el acceso al empleo y a los servicios esenciales para gran parte de la población. En cuanto a la estructura urbana, la investigación reveló una planificación deficiente y una infraestructura de movilidad limitada. El sistema de transporte público no cubre adecuadamente la demanda de la población y los espacios públicos, junto con el mobiliario urbano, carecen del mantenimiento y planificación necesarios para garantizar su funcionalidad. Esta falta de orden ha contribuido a un crecimiento urbano desarticulado, intensificando los problemas de accesibilidad y movilidad en la ciudad.

En síntesis, el estudio evidenció un desequilibrio en la configuración de las centralidades urbanas de Iquitos, con una alta concentración de servicios y actividades en el centro histórico y áreas privilegiadas, en contraste con la exclusión de la periferia. Esta situación ha generado disparidades importantes en el acceso a servicios, oportunidades y calidad de vida. La investigación concluye señalando la necesidad urgente de una planificación urbana más equitativa y sostenible que permita mejorar la habitabilidad, reducir las brechas territoriales y potenciar la competitividad de Iquitos como ciudad.

Reategui (28), en el 2021, realizaron el estudio “Nueva Centralidad Urbana: Centro Cívico para el Distrito de San Juan Bautista, Loreto 2021”. El proyecto tuvo como objetivo diseñar un Centro Cívico que funcionara como una nueva centralidad urbana en el distrito de San Juan Bautista, Loreto, en 2021. Esta propuesta de centralidad tenía como finalidad atender las necesidades político-administrativas y culturales de la población, al mismo tiempo que buscaba fortalecer la identidad cultural amazónica y elevar la calidad de vida de los residentes del distrito. La investigación se enmarcó en un enfoque proyectual, orientado al diseño arquitectónico y urbano, con un nivel descriptivo y explicativo, y un diseño metodológico no experimental de tipo transversal. La muestra del estudio comprendió el distrito de San Juan Bautista, considerando tanto sus condiciones socioculturales como geográficas, lo que facilitó una visión integral del entorno para el planteamiento del Centro Cívico. Para la recolección de datos socioculturales, se utilizaron cuestionarios en línea y entrevistas, complementados con una revisión exhaustiva de fuentes bibliográficas secundarias, como tesis, artículos académicos y proyectos afines, que sirvieron de sustento teórico. En lo referente a la habitabilidad urbana, el análisis evidenció que el distrito presentaba problemas de accesibilidad como resultado de una infraestructura urbana precaria, lo cual limitaba el acceso de la población a servicios públicos y espacios culturales. La propuesta del Centro Cívico estaba orientada a centralizar estos servicios, mejorando significativamente la accesibilidad para toda la población del distrito. Respecto a la dimensión económica, se identificó que la actividad comercial en San Juan Bautista estaba concentrada en áreas específicas, lo que provocaba un desequilibrio en la distribución de oportunidades económicas. El diseño del Centro Cívico proponía una redistribución de las actividades comerciales, con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes, al ofrecer un espacio multifuncional que incluía áreas para el comercio y el desarrollo cultural, fomentando así un crecimiento económico más equitativo. En términos de estructura urbana, el análisis mostró que la movilidad y el transporte en San Juan Bautista eran ineficientes, con un transporte público desconectado y una priorización del vehículo privado. El proyecto del Centro Cívico integraba un enfoque de ciudad compacta,

promoviendo la movilidad peatonal y en bicicleta, además de mejorar el mobiliario urbano y los espacios públicos, lo que contribuía a una mayor cohesión social y una mejor calidad del entorno urbano. En conclusión, la implementación del Centro Cívico mejoró significativamente la centralidad urbana del distrito de San Juan Bautista. Esta nueva centralidad no solo facilitó una mejor organización de las actividades político-administrativas y culturales, sino que también fortaleció la identidad cultural de la comunidad. Además, el proyecto contribuyó al desarrollo urbano sostenible del distrito, proponiendo soluciones que mejoraron la accesibilidad, la movilidad y la calidad de vida de los habitantes, sirviendo como un modelo de referencia para futuros estudios sobre centralidades urbanas.

Armas y Reátegui (29), en su tesis de pregrado del 2022: “Nueva Centralidad en el borde urbano de Moronacocha - Iquitos, 2022”, de la Universidad Científica del Perú, tiene como objetivo: “Se planteó una propuesta urbano-arquitectónica orientada a establecer una nueva centralidad en el borde urbano del sector de Moronacocha, con el objetivo de impulsar el desarrollo social, económico y turístico del área, en la ciudad de Iquitos, región Loreto”. La investigación se desarrolló con un enfoque descriptivo, tomando como población de estudio al área metropolitana de Iquitos y delimitando la muestra en el borde del lago Moronacocha. Entre las técnicas aplicadas se incluyeron cuadros comparativos, gráficos de barras, esquemas analíticos y fichas descriptivas, permitiendo un análisis detallado del contexto. Como resultado, se concluyó que la propuesta de nueva centralidad urbana en Moronacocha permitió la recuperación de una zona degradada, promoviendo su integración al centro histórico a través de ejes urbanos que estructuran una red coherente y funcional de centralidades adecuadas para la ciudad.

Arroyo y Huayanca (30), en su tesis de pregrado del 2020, “Centralidad urbana y Comercio informal: Caso terminal pesquero en Villa María del Triunfo, Lima 2019”, de la Universidad César Vallejo, el estudio tuvo como propósito establecer la relación entre la centralidad urbana y el comercio informal en los alrededores del terminal pesquero de Villa María del Triunfo, en Lima, durante el año 2019. Se aplicó una metodología de tipo no experimental con un enfoque cuantitativo. La población estuvo conformada por los habitantes del distrito, y la muestra fue de 72 personas, calculada mediante la fórmula de proporción poblacional. Para la recolección de datos, se utilizó un cuestionario estructurado con escala de Likert, lo cual permitió evaluar percepciones sobre la dinámica urbana y comercial en la zona de estudio. Se concluye que existe una relación significativa entre el comercio informal y la centralidad urbana, destacando la dimensión de "densidad de servicios" como un factor clave para entender esta

vinculación. Esta relación fue confirmada mediante el análisis estadístico aplicado, que evidenció el nivel de correlación entre ambas variables.

2.2. Bases teóricas

El fundamento teórico de la investigación se enfoca en comprender la centralidad urbana a partir del análisis de sus diversas dimensiones: estructura urbana, habitabilidad urbana y dimensión económica.

2.2.1. Centralidad Urbana

2.2.1.1. Definiciones de Centralidad Urbana

La centralidad urbana se ha transformado en el espacio más valorado, estratégico y habitable dentro de la ciudad. Históricamente, mientras las ciudades ejercían dominio sobre el entorno rural, era la centralidad urbana la que estructuraba y dirigía el funcionamiento de la propia ciudad. Hoy en día, este espacio no solo representa un centro de poder y control, sino que también se ha consolidado como el lugar preferido para vivir, al concentrar servicios, oportunidades y calidad de vida (1).

Otra definición, argumenta que la centralidad es un componente fundamental del fenómeno urbano, pero no se refiere a un lugar concreto, sino a un conjunto de características que abarcan concentración, intensidad y diversidad de funciones. De este modo, la centralidad es un concepto dinámico, que no es fijo, sino que se construye y se destruye, desempeñando un rol crucial en la organización y estructura de la ciudad (31).

Fontana y Mayorga, definen la centralidad como una configuración espacial que se destaca por su capacidad de concentración de funciones urbanas, particularmente aquellas relacionadas con el comercio, los servicios y la administración (32).

Morales describe la centralidad como un polo de atracción que surge de la concentración y accesibilidad de funciones urbanas, tanto colectivas como simbólicas. Estas funciones incluyen encuentros sociales, actividades comerciales, culturales y gubernamentales, las cuales conforman el núcleo de la vida urbana y contribuyen al dinamismo y la importancia del lugar en la estructura de la ciudad (33).

Krafta, propone una definición de centralidad basada en su función en la estructura urbana, considerando que la centralidad surge como resultado de un proceso de consolidación de actividades y servicios en puntos estratégicos de la ciudad, lo que genera un nodo de atracción (34)

En consecuencia, los centros urbanos poseen la capacidad de atraer y concentrar diversas actividades, lo que les permite dinamizar el territorio que se encuentra dentro de su esfera de influencia. Esta concentración de funciones y recursos, impulsa el desarrollo económico, social y cultural de la región, haciendo que el centro urbano sea un punto clave en la organización y crecimiento del espacio circundante. El centro está conectado con otras regiones a través de la atracción de flujos y conexiones (35).

Por otro lado, Hernández y De Haro, en su artículo define que la centralidad urbana representa el epicentro primordial del espacio público en una ciudad, caracterizado por su amplia extensión, funcionalidad destacada y la concentración significativa de población, lo que genera una dinámica social compleja. Sus contradicciones se manifiestan principalmente en las interconexiones entre los distintos fragmentos urbanos, arraigadas en la infraestructura densamente concentrada de este espacio público (36). Este último, al ser el núcleo con la mayor densidad de infraestructuras, favorece el funcionamiento eficiente de la ciudad y contribuye a la consolidación de su identidad única, tanto desde su configuración urbana como desde la rica historia que lo caracteriza. La concentración de infraestructuras en estos centros urbanos, no solo facilita la operatividad de las funciones diarias, sino que también refuerza el sentido de pertenencia y conexión de los habitantes con su entorno, preservando la memoria histórica mientras se impulsa el desarrollo contemporáneo (36).

El concepto de centralidad urbana es, sin duda, un elemento crucial en la organización y desarrollo de las ciudades, pero su impacto no es exclusivamente positivo ni uniforme. Si bien se presenta como un espacio dinámico que concentra funciones esenciales, también es necesario cuestionar en qué medida esta concentración beneficia a toda la población o si, por el contrario, contribuye a reforzar desigualdades espaciales y socioeconómicas.

Uno de los principales problemas de la centralidad urbana, es su tendencia a generar procesos de exclusión. La atracción de actividades económicas y servicios puede resultar en la utilización de ciertos espacios, promoviendo fenómenos como la gentrificación. Esto expulsa a sectores de bajos ingresos a zonas periféricas con menor acceso a infraestructura y oportunidades, profundizando la fragmentación urbana. Asimismo, la elevada demanda de suelo en estas zonas centrales, puede generar un aumento en los costos de vida, limitando el acceso a la vivienda y a servicios esenciales solo a un segmento económico privilegiado. Este fenómeno contribuye a la segregación

social, donde las clases menos favorecidas se ven desplazadas hacia áreas periféricas con menos recursos, lo que puede agudizar las desigualdades urbanas.

Asimismo, la movilidad dentro de estos espacios centrales no siempre es equitativa. Aunque la centralidad facilita interconexiones dentro del tejido urbano, en muchas ciudades esta conectividad sigue estando diseñada en función de los intereses de ciertos grupos privilegiados. Las deficiencias en el transporte público, la falta de espacios inclusivos y las barreras arquitectónicas pueden convertir la centralidad en un lugar inaccesible para personas con movilidad reducida o sectores marginados.

Asimismo, Lovon y Larota (37) presenta la siguiente estructura de centralidad urbana y sistemas de centralidades:

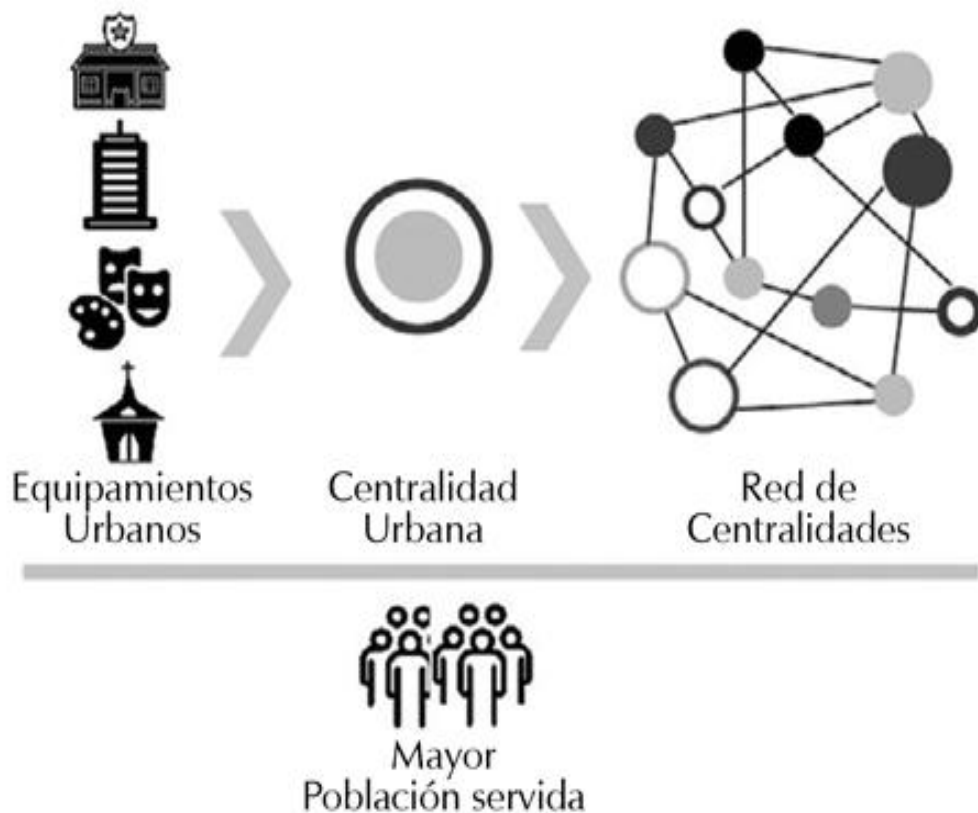


Figura 1. Centralidad urbana y sistema de centralidades. Tomada de “Nueva centralidad en interfase urbano-rural (I-UR) Caso: sector Umapalca, zona sur de Arequipa Metropolitana” por Lovon y Larota 2020, p. 49.

2.2.1.2. Características de la Centralidad Urbana

Uno de los desafíos más relevantes de la centralidad urbana, es la excesiva concentración de actividades y servicios en una zona particular, lo que puede ocasionar la sobrecarga del espacio público y la saturación de los recursos urbanos. Esta concentración intensifica la competencia por el espacio y los recursos, lo que puede agravar las desigualdades sociales y económicas en la ciudad. Además, la centralidad, al ser un fenómeno dinámico que se crea y se destruye constantemente, puede generar inestabilidad en la estructura urbana, comprometiendo tanto la sostenibilidad como la cohesión social (31).

Entonces centralidad urbana, al convertirse en un polo de atracción, puede provocar una congestión significativa en términos de tráfico y movilidad. La concentración de funciones urbanas en un área limitada incrementa la demanda de transporte, lo que puede llevar a problemas de accesibilidad y a un mayor tiempo de desplazamiento para los habitantes. De igual manera, la presión sobre los espacios públicos y la infraestructura urbana puede disminuir la calidad de vida, especialmente en las nuevas centralidades, donde la diversificación y complejidad incrementan la competencia por el espacio disponible (33)

También es crucial enfatizar que los nodos estratégicos de centralidad pueden acentuar la desigualdad espacial en la ciudad. Al concentrar actividades y servicios en puntos específicos, se genera una distribución desigual de los recursos urbanos, lo que puede llevar al abandono de otras áreas de la ciudad. Esto contribuye a la formación de zonas periféricas desatendidas y a la polarización entre áreas de alta y baja centralidad. Asimismo, la centralidad puede fomentar procesos de gentrificación, en los cuales los residentes originales son desplazados debido al incremento en los precios del suelo y de los servicios (34). Además, la centralidad urbana puede generar problemas de movilidad y accesibilidad al concentrar funciones clave en un área reducida. Esto no solo impacta la eficiencia del transporte urbano, sino que también puede empeorar la segregación social, al dificultar el acceso igualitario a los servicios y oportunidades que la centralidad proporciona. Además, la fuerte concentración funcional puede generar una dependencia excesiva de ciertos puntos de la ciudad, haciendo que la estructura urbana sea más vulnerable a cambios económicos o políticos (32).

En conjunto, la centralidad urbana juega un papel crucial como motor del desarrollo económico y social de las ciudades, pero también conlleva desafíos importantes relacionados con la concentración de recursos, la movilidad, la desigualdad

espacial y la sostenibilidad. Estos problemas exigen una planificación urbana meticulosa y equilibrada, que busque mitigar sus efectos adversos y fomente un desarrollo urbano más inclusivo y sostenible.

2.2.1.3. La Centralidad Como Espacio Público

La centralidad urbana, en su calidad de espacio público, funciona como un canal de comunicación privilegiado con una amplia audiencia, ya que es el destino preferido de muchas personas para informarse, intercambiar ideas, construir percepciones y formar opinión pública. Por tanto, no es sorprendente que estos sitios exhiban una mayor presencia de publicidad e información, dado su elevado flujo de personas y su importancia como punto de encuentro social (38).

Entonces, la centralidad urbana como el espacio público por excelencia, un lugar donde se desarrollan prácticas sociales significativas y se materializa el derecho a la ciudad. Para estos autores, la centralidad no es solo un nodo funcional, sino también un espacio simbólico donde se concentra la vida comunitaria y se reflejan las dinámicas sociales, políticas y económicas de la ciudad. La centralidad, en este sentido, se convierte en un escenario fundamental para la interacción social y la participación ciudadana (31). Es decir, las centralidades, según Morales, son puntos de encuentro que facilitan la cohesión social y permiten el intercambio cultural, comercial y cívico. Sin embargo, el autor también advierte que la presión sobre estos espacios públicos, debido a la concentración de actividades, puede reducir su calidad y accesibilidad, afectando negativamente la vida urbana (33).

Desde una perspectiva funcional, la centralidad resalta que los nodos de centralidad no solo organizan las actividades económicas y sociales de la ciudad, sino que también definen los espacios públicos que estructuran la vida urbana. Además, la centralidad debe ser entendida como un componente clave del espacio público, que articula las relaciones sociales y económicas y facilita la interacción entre diferentes grupos sociales. La centralidad, al generar espacios públicos dinámicos y accesibles, contribuye al desarrollo de una ciudad más inclusiva y equitativa (34). Por otro lado, la importancia de la centralidad en la configuración del espacio público urbano, son fundamentales para la organización espacial de la ciudad, ya que concentran funciones clave como el comercio, los servicios y la administración, estructurando así los patrones de movilidad y acceso. Estas centralidades no solo funcionan como motores económicos, sino que también crean espacios públicos esenciales para la interacción social y la cohesión comunitaria (32).

En síntesis, la centralidad urbana desempeña un papel esencial en la configuración del espacio público, siendo un espacio donde se concentran funciones urbanas clave y donde se desarrollan las interacciones sociales más significativas. La centralidad se considera un componente esencial para la cohesión social y el desarrollo urbano, aunque también se reconoce que la presión sobre estos espacios plantea desafíos, lo que subraya la necesidad de una planificación detallada para garantizar su accesibilidad y calidad.

2.2.1.4. Apropiación del espacio público

El espacio público, es un elemento clave en la estructura de las ciudades, funcionando como un punto de encuentro y expresión para individuos y comunidades. En estos lugares, las personas llevan a cabo actividades recreativas, culturales, deportivas y sociales, lo que convierte al espacio público en un pilar esencial para la vida comunitaria. Desde esta perspectiva, la apropiación del espacio público se refiere al proceso mediante el cual los habitantes reclaman, transforman y utilizan estos espacios, adaptándolos frecuentemente a sus necesidades y formas de vida (39).

El espacio público, según varios autores, se entiende como un área abierta y accesible para todos los ciudadanos sin restricciones, diseñada para promover la interacción social y el desarrollo de actividades comunitarias. En términos legales, estos espacios están bajo la gestión de la administración pública y, por lo tanto, sujetos a normativas que garantizan su accesibilidad y regulan su uso (40). Desde un punto de vista socio-urbano, estos espacios se consideran áreas de integración, convivencia y manifestación de identidades colectivas, actuando como puntos de referencia cultural y social para las comunidades que los ocupan (41).

La apropiación del espacio público, refiere al fenómeno por el cual los individuos o grupos sociales hacen uso de espacios urbanos que no necesariamente fueron diseñados para las actividades que allí se realizan. Esta apropiación es vista como un acto de adaptación y transformación simbólica del espacio, donde los usuarios lo resignifican según sus necesidades y deseos, imprimiendo en él una carga cultural y personal (39).

La apropiación del espacio, está directamente relacionada con la construcción de poder y territorialidad. Los individuos o grupos tienden a apropiarse de espacios para satisfacer imperativos sociales, culturales, económicos o políticos. Este fenómeno, además, puede marcar la división entre diferentes sectores de la sociedad, ya que ciertas

comunidades, especialmente las más desfavorecidas, pueden utilizar estos espacios como una forma de obtener visibilidad y reconocimiento en la ciudad (41).

Existen diferentes formas de apropiación del espacio público, las cuales pueden clasificarse en dos categorías principales: la apropiación utilitaria y la apropiación simbólica (39). La primera hace referencia al uso del espacio con propósitos funcionales, como ocurre con los vendedores ambulantes o las personas sin hogar que utilizan los espacios públicos como fuente de subsistencia. La segunda, la apropiación simbólica, tiene que ver con el uso del espacio para manifestaciones culturales, políticas o religiosas, donde el espacio adquiere un significado especial para quienes lo ocupan (41).

El uso y apropiación del espacio público tiene importantes implicaciones sociales, especialmente en el fortalecimiento de la democracia urbana (41). Los espacios públicos actúan como plataformas donde las personas pueden expresarse libremente, participar en actividades colectivas y ejercer su ciudadanía. Estos espacios promueven la inclusión social y la equidad, ya que ofrecen un lugar donde todos los ciudadanos, sin importar su estatus económico o social, pueden interactuar y participar en la vida comunitaria (39).

La apropiación del espacio público también enfrenta desafíos. Uno de los más grandes es la privatización del espacio urbano, que reduce las áreas disponibles para el uso colectivo y fomenta la segmentación social (40). La creciente privatización y especialización de los espacios públicos, como los centros comerciales, limita las oportunidades para el encuentro social espontáneo y reduce la libertad de uso del espacio para actividades comunitarias (39). Además, el deterioro y el abandono de los espacios públicos son problemas comunes en muchas ciudades, lo que lleva a que estos lugares sean percibidos como inseguros o inadecuados para su uso. Esto, a su vez, reduce las oportunidades de recreación y socialización para los habitantes urbanos, especialmente para aquellos en situaciones de vulnerabilidad económica o social (40).

2.2.1.5. Estructura Urbana

Se refiere a lo que permite entender la organización física de toda la ciudad o parte de ella. La estructura urbana puede lograr ser explorada de diferentes enfoques como el morfológico-observable, físicos y funcionales y finalmente con el socio-ambiental (42).

- Enfoque morfológico observable: La estructura urbana del paisaje se relaciona con el sentido espacial del habitante, basándonos en ello, la

identidad le da forma al paisaje urbano mediante: hitos, bordes, caminos, áreas pasivas y activas, nodos, barrios.

- Enfoque físico y funcional: Se trata de un espacio que cuenta con condiciones naturales adecuadas, presencia de personas, una ubicación favorable y una distribución de funciones que incluyen tanto servicios públicos como: áreas verdes y equipamientos, funciones privadas como las viviendas, además de una red vial que facilita el acceso a estos elementos. Todo esto se articula a través de una infraestructura que conecta y organiza estas partes, permitiendo que, en conjunto, den forma al funcionamiento físico y estructural de la ciudad
- Enfoque Socio y ambiental: Esto permite un análisis de la fragmentación física y la diferenciación social de la región a través de la distribución de grupos socioeconómicos contrastantes (ricos frente a pobres) y tipos de trabajo (comunidades abiertas frente a barrios marginales). Asimismo, este tipo de análisis permite identificar zonas con riesgo ambiental derivado de amenazas naturales, como inundaciones o deslizamientos de lodo, así como de la presencia de sustancias tóxicas o vertederos. También contribuye a detectar situaciones de vulnerabilidad social. Los principales conflictos socioambientales se concentran en áreas residenciales de bajos recursos, zonas periféricas, sectores industriales con infraestructura limitada y cuerpos de agua contaminados. Las actividades humanas, como el uso inadecuado del suelo o la disposición de residuos, generan impactos ambientales que deterioran la calidad de vida de las personas que viven en las áreas aledañas (43).

Estos enfoques mencionados pueden ser empleados de diferentes escalas:

- Escala urbana: Comprende todo el conjunto urbano, el área registral de ejidos bajo jurisdicción del municipio. Los centros urbanos, por su parte, se clasifican según su escala (población) que pueden ser en grandes, también medianos o pequeños.
- Escala barrial: Forma parte de la jerarquía previamente establecida entre vías de tipo primario o secundario, y en su interior alberga distintos barrios o unidades menores que la conforman.

- Escala sectorial: Abarca una porción del territorio compuesta por varios bloques. Generalmente, un barrio se asocia a una urbanización específica, lo que refleja una etapa particular en el desarrollo histórico del área.
- Manzanas: Constituye la unidad fundamental dentro de la estructura urbana, y está conformada por manzanas o lotes en los que puede subdividirse el espacio (43).

El término "estructura urbana" ha sido fundamental en el ámbito del planeamiento urbano durante mucho tiempo, aunque su significado ha ido cambiando con el tiempo. En sus inicios, el concepto se centraba únicamente en la forma física de la ciudad. Sin embargo, en estudios clásicos sobre el tema, se amplía para incluir el orden y las relaciones entre los principales elementos físicos del entorno urbano, así como su evolución a lo largo del tiempo y en distintos contextos espaciales. No obstante, este enfoque resultaba estático y limitado, al dejar de lado componentes esenciales como los factores sociales, económicos y políticos, reduciendo la comprensión de la ciudad a una mera representación gráfica (44).

Componentes de la estructura urbana:

La estructura urbana no debe entenderse como una imagen estática que capta todos los detalles y eventos fugaces de la ciudad, sino más bien como una representación que resalta aquellas actividades, espacios y relaciones que se mantienen a lo largo del tiempo (43).

Estos componentes de la estructura urbana, que se plasman en un plano, incluyen:

- Suelo: Por lo general, en el proceso de planificación urbana se analizan las particularidades del terreno, como su topografía, composición, hidrología y las alteraciones realizadas por el ser humano. Sin embargo, para definir la estructura urbana, nos centraremos específicamente en los aspectos que son relevantes para nuestros objetivos, tales como:



Figura 2. Capas del suelo

- **Uso del suelo:** Estas áreas representan los usos primarios del suelo, y al igual que al abordar el suelo, no nos enfocaremos en describir detalladamente cada uno de estos usos, sino que nos referiremos únicamente a los aspectos y características que influyen de manera más directa en la formación de la estructura urbana (43).

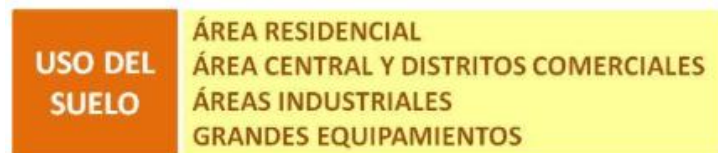


Figura 3. Uso del suelo

- **Interrelaciones:** El acceso es esencial para que una zona del espacio sea funcional. Si no se puede ingresar o salir, ni recibir o distribuir información o productos, el espacio pierde su valor, aunque disponga de abundantes recursos (43). Por lo tanto, los flujos y canales que serán relevantes para definir la estructura urbana son aquellos relacionados con las redes viales y ferroviarias.



Figura 4. Redes ferroviarias y viales

- **Conflictos:** Dentro del análisis interno, los conflictos más frecuentes que tienden a surgir en el nivel general de la estructura urbana son de dos categorías.

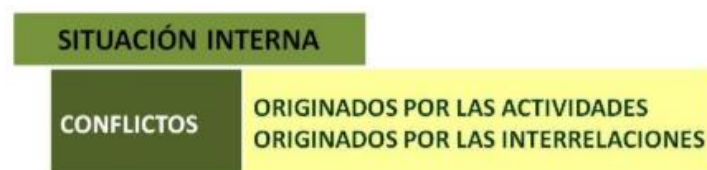


Figura 5. Situación interna

- Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas: Considerando la posición que se aspira alcanzar para la ciudad dentro de su entorno regional, es necesario durante el proceso de diagnóstico, examinar los aspectos en los cuales el centro urbano desempeña un papel crucial en el territorio, así como identificar aquellos en los que no alcanza los estándares deseados (43).

POSICIONAMIENTO REGIONAL

**FORTALEZAS
OPORTUNIDADES
DEBILIDADES
AMENAZAS**

**ROL DEL CENTRO URBANO EN EL
TERRITORIO (INTERVIENEN FACTORES
ECONÓMICOS SOCIALES Y POLÍTICOS)**

Figura 6. Posicionamiento regional

- Tendencias: Se enfocan en el ritmo y las direcciones más previsibles de expansión de los diferentes usos del suelo y del área urbana en su totalidad.
 - En lo que respecta al uso comercial del suelo, es posible analizar la velocidad y la dirección de expansión de la zona central, los distritos comerciales secundarios y las áreas comerciales en desarrollo. También se analiza la aparición de nuevas áreas centrales y la política municipal de descentralización.
 - Respecto al uso industrial del suelo, se estudian las oportunidades de expansión de la actividad industrial y su impacto en la extensión física.
 - Para el uso residencial del suelo, se observan las tendencias de crecimiento por barrios y la expansión del área consolidada.

El crecimiento general del área urbana estará determinado por su dinámica (43).

Teniendo como conclusión que, “La estructura urbana” abarca las características permanentes representadas en el plano de la ciudad, así como las costumbres y hábitos arraigados de sus residentes. De este modo, exhibe tanto una disposición física tangible como una organización moral que se influyen mutuamente. La complejidad inicial de la estructura urbana se basa en la naturaleza humana, pero al mismo tiempo, esta estructura ya formada influye sobre los habitantes, quienes deben adaptarse e interactuar con la realidad externa que los rodea. En definitiva, la estructura urbana engloba los elementos urbanos y arquitectónicos heredados del pasado, los cuales siguen vigentes en el presente y, a su vez, influirán en el futuro (43).

A. Transporte

Según la Real Academia Española, el término 'Transporte Urbano' hace referencia al tipo de transporte que se desarrolla completamente dentro de los límites de un mismo término municipal (45).

i. Sistema de transporte urbano

De acuerdo con Ocaña y Urdaneta, el sistema de transporte urbano (STU) se compone de tres subsistemas principales: el transporte público, el tránsito y la infraestructura (vial y de transporte), que son esenciales en cualquier contexto urbano (46). El subsistema de transporte público abarca todos los aspectos relacionados con la provisión del servicio, como las infraestructuras, los vehículos, las organizaciones operadoras, las autoridades encargadas de su supervisión (como los ministerios y alcaldías), los usuarios (organizados o no), las interacciones entre estos actores y el marco legal que regula el sistema, entre otros.

- El subsistema de tránsito se refiere a la gestión del flujo vehicular en el ámbito urbano, e incluye las vías, los sentidos de circulación, los dispositivos de control del tránsito, el personal encargado de la vigilancia y las leyes de tránsito aplicables, entre otros elementos (46).
- El subsistema vial abarca la construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte, incluyendo componentes como las carreteras pavimentadas, las paradas de transporte público, así como la señalización y la demarcación de las vías (46).

ii. Paradero

Punto establecido en una ruta donde un vehículo de transporte público recoge y deja pasajeros.

- Paradero urbano e interurbano: La infraestructura adicional de transporte, situada en una carretera urbana o interurbana, destinada al uso de transportistas autorizados que brindan servicios de transporte público provincial, permitiendo a los usuarios subir y/o bajar durante su ruta (18).
- Paradero de ruta: La infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre, tanto a nivel nacional como regional, ubicada en

las vías urbanas o en la red de carreteras dentro de áreas destinadas para ello, tiene como objetivo facilitar el acceso de los usuarios al sistema de transporte. También se identifica como punto de parada de la ruta al lugar ubicado en el área de tránsito en el que un vehículo autorizado puede detenerse brevemente para permitir que los usuarios suban o bajen. Esta parada no debe causar congestión ni obstruir el flujo de tráfico y debe llevarse a cabo siguiendo las medidas de seguridad establecidas en las regulaciones de tránsito (18).

iii. Tipos de vehículos

En la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, se establecieron los parámetros para caracterizar los tipos de vehículos según su estilo, el servicio que prestan y el tipo de combustible que utilizan (47).

La clasificación vehicular se contempla en tablas, estableciendo, cuando corresponda, la clase o combinación especial.

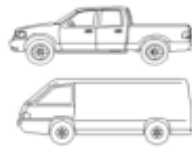
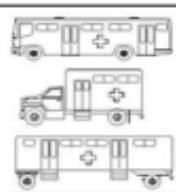
CLASIFICACIÓN VEHICULAR			
CATEGORÍA		DESCRIPCIÓN	GRÁFICOS
L	L1	Vehículos automotores con menos de cuatro ruedas	
	L2		
	L3		
	L4		
	L5		
M	M1	Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros	
	M2		
	M3		
N	N1	Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de mercancías	
	N2		
	N3		
O	O1	Remolques y Semiremolques	
	O2		
	O3		
	O4		
*ESPECIALES	SA SB SC SD SE SF SG	Adicionalmente, los vehículos de las categorías M, N y O para el transporte de pasajeros o mercancías que realizan una función específica.	

Figura 7. Clasificación vehicular

iv. Movilidad

La movilidad urbana desempeña un papel clave en diversos aspectos de la planificación, ya que implica el desplazamiento dentro del espacio público y colectivo de la ciudad. Esto incluye la adaptación del espacio urbano a otras formas de movimiento, así como una distribución equitativa de infraestructuras e inversiones públicas, promoviendo la convivencia entre los diferentes grupos sociales y la disponibilidad de diversos modos de transporte (48).

La movilidad tiene dos puntos importantes: el de partida y llegada, tomando en cuenta el tiempo como una referencia de suma importancia para la conexión que se tienen entre los dos puntos, siendo así el primer paso del día es con el desplazamiento a pie o caminando, se puede optar por continuar a pie o utilizar alguno de los vehículos destinados a la movilidad urbana o interurbana, los cuales son empleados tanto para el transporte de personas como de mercancías. (49).

El propósito de la movilidad urbana es integrar todos los modos de transporte que existen en la ciudad, ya que, en la sociedad globalizada actual, las ciudades experimentan un crecimiento acelerado y la necesidad de utilizar el transporte para una variedad de actividades se vuelve cada vez más común (50).

En la Figura 8, se muestra la pirámide de la Movilidad Urbana realizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (51). Esta figura muestra el orden en el que el desarrollo sostenible establece sus objetivos en cuanto a la movilidad. En primer lugar, se favorece el transporte no motorizado, siendo los peatones los más prioritarios, seguidos por los ciclistas, luego el transporte motorizado como el transporte público y de carga, y finalmente los automóviles y motocicletas. Además, se destaca la importancia de los factores que influyen en la movilidad sostenible, los cuales deben ser considerados como prioridad al formular directrices sobre la fluidez del transporte. Por lo tanto, es necesario establecer principios rectores que integren normas para los distintos elementos de la movilidad en un territorio.



Figura 8. Pirámide de la Movilidad Urbana. Tomado de Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2021.

v. Flujo de personas

El flujo de personas se refiere al desplazamiento o movimiento de individuos de un lugar a otro durante un período de tiempo, este concepto se puede aplicar a diferentes situaciones y tiene distintos significados dependiendo de la situación o ámbito en el que se utilice (52).

El conteo se da por (52):

Conteo por edad y género:

- Asume tu posición de observación.
- Estima la edad y el género de cada persona que cruce la línea establecida.
- Suma el total de personas en cada categoría y registra cualquier evento inusual que ocurra.

Trazado de sendas:

- Elige un punto de observación cómodo, que proporcione una vista clara y sin obstrucciones del área a estudiar.
- Dibuja líneas en un plano siguiendo las rutas de las personas que transitan por el espacio.

Mapa de actividades:

- Determina la ruta que vas a seguir para recorrer el espacio.
- Registra a las personas que permanecen en el área durante el recorrido.
- Usa los símbolos establecidos para marcar en el mapa las ubicaciones y las actividades realizadas.
- Anota el total de personas y cualquier evento inusual que ocurra.

vi. Mobiliario

El mobiliario urbano incluye los distintos elementos que componen el paisaje de una ciudad, ayudando a definir su identidad y darle un carácter único, tales como contenedores de basura, farolas, teléfonos públicos, buzones, paneles informativos, paradas de autobús, sombrillas, bancos, maceteros y juegos infantiles, que complementan las instalaciones urbanas, enriquecen el entorno y facilitan las actividades cotidianas de los habitantes, además de permitir en los espacios públicos abiertos tanto el tránsito y movimiento como momentos de descanso para observar el paisaje y el acontecer diario. (53).

vii. Estacionamiento

Según la SUTRAN el estacionamiento es un espacio designado para el aparcamiento de automóviles (54).

- Artículo 214.- Estacionamiento en vías de un solo sentido de dos o más carriles:

En vías de un solo sentido con dos o más carriles disponibles, se permite estacionar vehículos en el lado izquierdo de la vía, siempre y cuando no interfieran con el flujo de tráfico normal.

- Artículo 216.- Estacionamiento en vías públicas de zona urbana:

Se dispone que el estacionamiento en las calles de áreas urbanas solo está permitido para vehículos que pertenecen a categorías específicas, como ómnibus, microbús, casa rodante, camión, remolque, semirremolque, plataforma, tanque, tracto camión, tráiler, volquete o furgón. Estos vehículos deben estacionarse en las áreas designadas para tal fin por la Autoridad competente, las cuales están claramente identificadas mediante señalización adecuada.

- Artículo 219.- Abandono de vehículo:

Se entiende como el acto de abandonar un vehículo en la vía pública, sin que haya un conductor presente, durante un período superior a las 48 horas, en zonas donde el estacionamiento está permitido. En áreas donde el estacionamiento está prohibido, se considera abandono si el vehículo permanece en el lugar sin el conductor durante 24 horas. En zonas de estacionamiento estricto, se considera abandono si el vehículo

se queda sin el conductor durante una hora después de su estacionamiento.

- Artículo 223.- Clasificación de estacionamientos públicos.

Los estacionamientos públicos para vehículos se dividen en las siguientes categorías:

- Áreas especiales, ya sean abiertas o cerradas.
- Edificios diseñados o adaptados para este fin.
- Estacionamientos ubicados en vías públicas

B. Espacio Público

El espacio público se define a partir de tres principios fundamentales que incluyen aquello que beneficia o interesa a la comunidad en general, las actividades realizadas de manera abierta, visible y transparente y su carácter compartido, accesible para todos sin privatización con fines individuales, abarcando aspectos como la política, economía, educación, las ciudades, salud, medios de comunicación y el medio ambiente; aunque idealista esta definición, no siempre se alinea con la realidad pasada o presente del espacio público, vinculándose con la idea del derecho a la ciudad como un objetivo a recuperar o construir (55).

El espacio público, se concibe como un soporte físico y un entorno cotidiano que favorece la interacción social colectiva en las ciudades, caracterizándose por su accesibilidad física, aunque debe diferenciarse de los espacios privados con apariencia de públicos, como los modernos centros comerciales, y considerando su función se pueden distinguir al menos tres aspectos relevantes (56).

i. Social

Es un espacio que admite a las personas interactuar entre sí; participar en el desarrollo de formación de la identidad personal a través de la visibilidad material y la comparación social a nivel intragrupal y exogrupal, a partir de la afiliación y uso del espacio (56).

ii. Cultural

Posibilita y apoya la existencia urbana y, como su manifestación, el proceso del urbanismo. Este último se define como la conducta adecuada y apropiada expresada con respecto a los demás, coherente con las normas culturales de ese grupo social (56).

iii. Político

Es un espacio donde se pueden expresar visiones diferentes dentro de la comunidad (56).

Delgado (57) presenta una perspectiva distinta sobre el espacio público, describiéndolo como una ideología y una tendencia de los planificadores urbanos y gobiernos locales. Según Delgado, estos actores ven el espacio público como un área vacía que facilita las construcciones y negocios circundantes, y que se "llena" de manera que beneficie a inversionistas y autoridades. Él argumenta que este concepto es reciente y se utiliza principalmente en megaproyectos de renovación urbana. Delgado sostiene que el discurso sobre el espacio público favorece la reapropiación capitalista de la ciudad, utilizando el argumento de una ciudadanía ideal para excluir y desplazar a las clases bajas y sus comportamientos considerados inapropiados, como los de vendedores ambulantes, indigentes, inmigrantes y prostitutas. Las leyes y normativas "cívicas" buscan controlar y ordenar el espacio público, eliminando lo que se considera comportamientos indeseables bajo políticas de "cero tolerancias", creando así un estado de excepción que oculta y excluye la pobreza.

La definición del espacio público, varía significativamente entre los autores. Rabotnikof lo concibe como un espacio ideal que debe ser de interés común, visible, accesible y no privatizado, abarcando múltiples áreas de la vida social y política (58). Sin embargo, esta visión no siempre se corresponde con la realidad. Por otro lado, Dziekonsky y otros lo describen como un entorno físico para la interacción social, distinguiéndose de espacios privados con apariencia pública como los centros comerciales, y destacando sus funciones sociales, culturales y políticas (56). Delgado, en contraste, critica la concepción actual del espacio público como una herramienta utilizada por planificadores urbanos y gobiernos, para servir intereses capitalistas, excluyendo a las clases bajas y ocultando la pobreza (57). En conjunto, estas perspectivas sugieren que el espacio público es un concepto multifacético y en disputa, que puede servir tanto como un ideal de inclusión y participación comunitaria, como un medio de control y exclusión social.

iv. Apropiación de acera

La apropiación del espacio público, surge a raíz de los problemas que se generan al permitir el comercio informal en áreas públicas, como calles y aceras. Estos problemas incluyen la congestión de peatones y vehículos, la acumulación excesiva de basura, que representa un riesgo para la salud de los residentes, y el deterioro del aspecto estético de la ciudad (55).

C. Planificación Urbana

La planificación urbana consiste en un conjunto de normas técnicas que determinan el uso y la organización del suelo, permitiendo realizar modificaciones o cambios en el terreno. Se define como un proceso que implica describir, analizar y evaluar las condiciones de funcionamiento de las ciudades, con el objetivo de generar propuestas de diseño y desarrollar proyectos que regulen de manera integral la dinámica urbana y ambiental (55).

i. *Parámetro urbano*

El Certificado de Parámetros Urbanísticos, contiene las normativas técnicas que especifican las características que debe cumplir cualquier proyecto de construcción. Estas normativas deben ser seguidas por aquellos que deseen edificar una nueva construcción o modificar una existente en un terreno determinado, conforme al Reglamento Nacional de Edificaciones, artículo 9°, norma TH0.10 (59) menciona que deben estar determinados en el plan; el cual, dan funciones a la altura de edificación, uso residencial compatible, frente mínimo de lote, entre otros. Mostrando las especificaciones según explica en la Tabla 2:

Tabla 2. *Especificaciones del tipo de lote y vivienda*

Tipo	Área mínima de lote	Frente mínimo de lote	Tipo de vivienda
1	450 M2	15 ML	unifamiliar
2	300 M2	10 ML	unifamiliar
3	60 M2	8 ML	unifam/multifam
4	90 M2	6 ML	unifam/multifam
5	(*)	(*)	unifam/multifam
6	40 M2	15 ML	multifamiliar

Nota: Reglamento nacional de edificaciones art 9° norma TH0.10. Tomado de El peruano, 2016.

ii. *Comercio zonal*

Según el D.S. N.º 063-70-VI/, el comercio zonal se ubica principalmente en las intersecciones de vías clave y en las periferias de los centros comerciales interdistritales. Una característica destacada de este tipo de comercio, es que, el nivel de especialización del negocio varía según el área de servicio, abarcando tanto zonas residenciales como industriales (60).

iii. Comercio vecinal

Según el D.S. N.º 063-70-VI/ (60), El comercio vecinal tiene como propósito ofrecer productos de consumo diario, principalmente alimentos y artículos de primera necesidad, así como servicios básicos.

2.2.1.6. Dimensión Económica

La dimensión económica es fundamental para definir la actividad de la organización y su evolución económica, en relación con las dimensiones social y ambiental. A través del desarrollo de actividades económicas estables y continuas, se pueden identificar ciertos criterios económicos, tales como (38):

- Actividad constante en la producción de bienes y/o servicios.
- Alto grado de autonomía en su gestión.
- Un nivel considerable de riesgo económico involucrado.
- Presencia de trabajo asalariado en algún nivel.

A. Actividad Comercial

Las actividades comerciales se definen por diferentes actividades, pueden estar en distintos lugares o de distintas formas y esto tiene que regirse al entorno socio cultural, se denomina proceso de venta de bienes y servicios (compra y venta) a una actividad comercial en la que interviene un comerciante desde que recibe sus bienes hasta que llegan al consumidor final. Se puede decir que tiene varios tipos, los cuales se dividen según el ámbito económico en el que se desenvuelven, según su dueño, cuánto venden sus productos o servicios, y por último según el tipo de comercio (61).

i. Área productiva

- Actividad Primaria: Se enfoca en la explotación o creación de recursos naturales en áreas como ganadería, minería, agricultura y cursos homologados de agentes de aduanas.
- Actividad Secundaria: Se encarga de procesar los bienes provenientes de la actividad primaria para su comercialización en el mercado, contribuyendo al desarrollo de la zona.
- Actividad Terciaria: Se dedica a ofrecer servicios, como los bancarios, de telecomunicaciones y turísticos.

ii. Propietario

- Pública: Es una actividad comercial gestionada por el gobierno del país, que ofrece facilidades de pago o precios más bajos para que toda la población pueda acceder a productos o servicios.
- Semipública: Es una actividad comercial en la que las inversiones y ganancias son compartidas entre el gobierno y empresas privadas asociadas. Estas actividades suelen considerarse subsidiadas por el Estado.
- Privada: Se refiere a aquellas actividades comerciales en las que los propietarios de las empresas son también los accionistas, quienes reciben las ganancias generadas por la actividad.

B. Comercio en establecimiento

Los comercios en establecimientos formales, son empresas que siguen y se adaptan a las leyes, el cual tienen reglas claras y justas ya que al declarar impuestos pueden obtener beneficios que garanticen el desarrollo comercial y económico (62).

El comercio en establecimiento, se entiende como una organización de tener objetivos claros de una empresa, industria o entidad, en la que una misma persona podría tener varios o un establecimiento que podrán ser destinados a diversas actividades comerciales, por las que Osorio (63) explica que el concepto de establecimiento comercial ha sido tradicionalmente vinculado a un lugar físico y delimitado, desde el cual el comerciante lleva a cabo sus actividades comerciales, considerándose este como su centro de operaciones.

En conclusión, ambos enfoques se complementan, pero también presentan limitaciones. Duran pone énfasis en la importancia de la legalidad y la formalización para el desarrollo económico, pero no aborda con profundidad los desafíos a los que se enfrentan muchos comercios en la formalidad, como los altos costos fiscales o la burocracia que pueden desalentar la formalización. Asimismo, no se mencionan las dificultades que los comercios formales pueden encontrar para competir con los informales, especialmente en contextos donde la regulación y el cumplimiento de impuestos pueden ser percibidos como una carga en lugar de un beneficio.

➤ **Proyección y tendencias del comercio formal:**

Actualmente, la tendencia a digitalizar y la integración del comercio tradicional con plataformas en línea. Estos cambios son para transformar la forma en que las empresas formales llevan a cabo sus actividades comerciales, lo que significa un aumento en las ventas a través de canales digitales. En los próximos años, es probable que los comercios formales se adapten a un modelo híbrido, que combine ventas físicas y digitales, lo cual les permitirá ampliar su alcance y satisfacer la demanda de consumidores cada vez más inclinados hacia las compras en línea.

C. Comercio ambulatorio

El comercio informal, muestra nuevas formas de procesos migratorios de los espacios rurales hacia los espacios urbanos con actividades económicas temporales, así mismo, se desconoce de las leyes que regulan los pagos a tributos o municipalidades, por las que Sánchez y Chafloque mencionan que (64),

Este concepto se ha entendido como el incumplimiento, ya sea total o parcial, de un conjunto de normativas, con énfasis en las condiciones legales que rigen la actividad laboral, considerando la relación entre el trabajo y el marco normativo, así como el trabajo y la regulación estatal, además, a pesar del rechazo histórico hacia el comercio ambulante e informal, se reconoce el papel significativo de los comerciantes ambulantes en la sociedad, ya que generan empleo e ingresos, y actúan como un canal de distribución que facilita el acceso a productos esenciales para garantizar el sustento de una gran parte de la sociedad. (62).

Se puede decir que los “informales” son vendedores semifijos, lo que causaría desacuerdo en algunas entidades o a las mismas personas, quienes cuentan con un comercio formal, de tal manera que este tipo de comercio llega a invadir las pistas, aceras,

cruces peatonales, semáforos, señalización, esto fomenta la generación de una cultura urbana, formando nuevas especificidades que dan vida a la ciudad.

➤ **Proyecciones y tendencias del comercio informal:**

El comercio informal continuará expandiéndose en muchas áreas urbanas, en particular debido a la falta de oportunidades laborales formales y las nuevas dinámicas migratorias. Sin embargo, se espera que los gobiernos locales implementen políticas para regularizar y formalizar las actividades informales, permitiendo que estos comerciantes accedan a ciertos beneficios y protecciones sociales, lo cual mejorará su integración en la economía formal. La tendencia es que este comercio, en lugar de ser reprimido, será más integrado al tejido urbano a través de políticas públicas que faciliten su organización en mercados específicos, mejorando su accesibilidad y seguridad jurídica.

➤ **Impacto Urbano:**

El comercio ambulatorio, aunque frecuentemente invade espacios públicos como aceras y semáforos, está creando una nueva cultura urbana. Las zonas de alta concentración de comercio informal, como las avenidas principales, se están convirtiendo en puntos dinámicos que facilitan una interacción constante entre los habitantes de la ciudad. Esta expansión, aunque a menudo desordenada, está moldeando la identidad de la ciudad y generando una cultura urbana más inclusiva.

La dimensión económica de los barrios estudiados revela una variedad de actividades comerciales, tanto formales como informales. Sin embargo, más allá de los datos descriptivos, es fundamental considerar las proyecciones y tendencias futuras. La digitalización del comercio formal y la formalización del comercio informal, marcarán un cambio importante en la dinámica económica de las áreas urbanas. En los próximos años, es probable que ambos sectores experimenten una mayor interacción y adaptación, lo que permitirá una economía más diversa e inclusiva.

2.2.1.7. Habitabilidad Urbana

La habitabilidad urbana hace alusión a las características que permiten que una ciudad resulte apropiada, segura, saludable y cómoda para sus habitantes. Abarca tanto los elementos físicos del espacio urbano como los factores sociales, ecológicos y económicos que inciden en el bienestar de la población.

➤ Definición y origen del concepto

El concepto surge dentro del campo de la planificación urbana y la arquitectura, y ha evolucionado con una mirada integral que considera el bienestar humano en relación con el entorno urbano.

➤ Dimensiones de la habitabilidad urbana

- Física/espacial: calidad de la vivienda, infraestructura, espacio público, servicios básicos.
- Social: cohesión social, seguridad, identidad barrial.
- Ambiental: acceso a áreas verdes, calidad del aire, control del ruido, gestión de residuos.
- Económica: acceso a empleo, servicios y medios de vida.
- Institucional: políticas urbanas, participación ciudadana, gobernanza.

➤ Habitabilidad y derecho a la ciudad

La habitabilidad se vincula directamente con el derecho a la ciudad, que plantea el acceso equitativo a los beneficios del entorno urbano, especialmente para los grupos más vulnerables.

La habitabilidad urbana está relacionada con el mejoramiento de la calidad de vida de las personas, como en la disposición de una estructura definida, esta puede ser en el lugar que se encuentre o una propiedad, los cuales dependen de algunas necesidades de los habitantes como: factores económicos, ambientales y también suelen ser en lo físico-espaciales (61).

Hablar de habitabilidad urbana, implica referirse a la calidad de vida en las ciudades, así como a las características que pueden desarrollarse dentro del entorno urbano, tanto en sus espacios exteriores como interiores, se basa en la calidad de vida saludable, la satisfacción de los habitantes o necesidades del ser humano con respecto a la ciudad, con esto se podría decir que la habitabilidad urbana está relacionado a la persona con la ciudad; es decir, el entorno donde se encuentren, según las necesidades humanas (33). De esta manera se puede decir que, al hablar de habitabilidad urbana, nos referimos a una calidad de vida urbana aludiendo a cuatro aspectos sumamente relevantes (físico-espacial, socio-económico), y la importancia de la integración adecuada entre la ciudad y el habitante.

Por otro lado, Moreno (65) muestra la estructura siguiente de la habitualidad urbana:

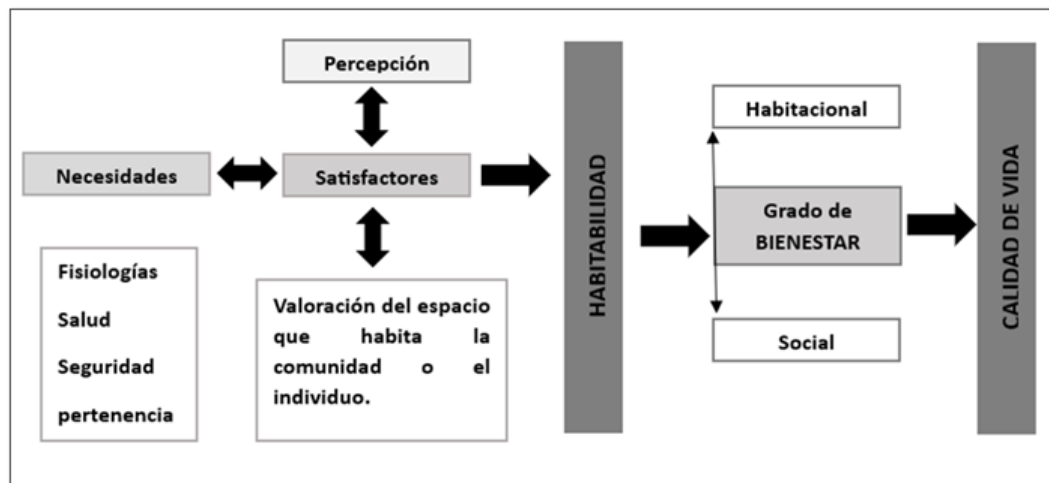


Figura 9. Necesidades, satisfactores, habitabilidad, calidad de vida. Tomado de “La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida”, por Moreno. 2008, p.51.

A. Calidad de vida

La calidad de vida se refiere al nivel de bienestar que experimentan las comunidades y la sociedad, el cual está determinado por la satisfacción de sus necesidades esenciales, son entendidas como los requerimientos fundamentales de los individuos y los grupos humanos para asegurar su supervivencia, continuidad y desarrollo en un espacio determinado y en un momento histórico específico (66).

La calidad de vida se entiende como la percepción que tiene una persona sobre su posición en la vida, teniendo en cuenta el contexto cultural y los valores en los que está inmersa, además de su relación con metas, expectativas, estándares e intereses personales. Esta definición se respalda en un modelo propuesto por la Organización Mundial de la Salud (OMS), representado en la Figura 10 (67).

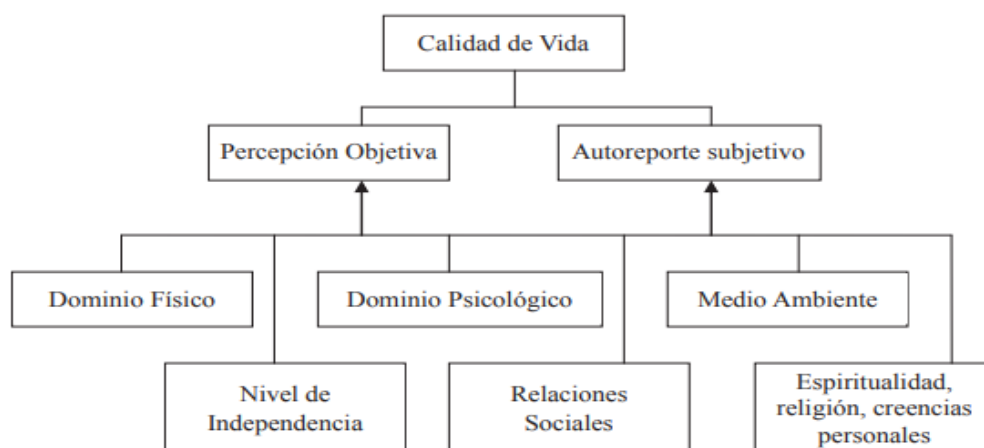


Figura 10. Diagrama del modelo conceptual MS. Tomado de “Calidad de vida para un envejecimiento saludable”, por The OMS L Group.2002, p.05.

De acuerdo a las anteriores exposiciones de conceptos, se puede decir que “calidad de vida” hace referencia a la importancia del carácter histórico- geográfico, priorizan el bienestar de la comunidad en determinados ambientes con las satisfacciones de sus necesidades y permanencia como existencia.

B. Calidad ambiental

De acuerdo con el Compendio de la Legislación Ambiental Peruana, la expresión "calidad ambiental" puede ser entendido como las características del entorno en relación con la disponibilidad y accesibilidad de recursos naturales, así como la existencia o ausencia de factores dañinos, siendo esencial para preservar y mejorar la calidad de vida de los habitantes (68).

La calidad ambiental influye en diversos aspectos como el espacio público, la vivienda, los servicios de salud y educación, los servicios básicos en el hogar, el transporte público, la existencia de condiciones adecuadas de seguridad y la presencia, tanto directa como indirecta, de distintos tipos de contaminación ambiental, lo cual está estrechamente relacionado con la calidad de vida, según lo señalan Santana, Escobar-Jaramillo y Capote. (69), explican que la calidad ambiental se trata de un conjunto complejo de factores humanos y ambientales interconectados, como el tipo, la densidad y la disposición de las edificaciones, la infraestructura vial, la concentración de la población, la disponibilidad de espacios verdes, la calidad del aire y el agua, las islas de calor, entre otros, que afectan positiva o negativamente la vida de los habitantes.

i. Gestión de residuos

En un sentido más amplio, la gestión de residuos como un conjunto de procesos dirigidos a determinar la mejor forma de manejar los residuos desde una perspectiva tanto económica como ambiental, tomando en cuenta sus características, volumen, origen, posibilidad de reutilización, costo de tratamiento y las regulaciones legales aplicables. Estos autores indican que esta definición se relaciona con el enfoque de la gestión posterior al consumo, que implica asumir que la cantidad y composición de los residuos generados ya están establecidos y busca determinar la combinación más adecuada para su tratamiento (70).

En el Perú, el Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos (PIGARS) (71) es una herramienta desarrollada mediante un proceso participativo de planificación, cuya elaboración recae bajo la responsabilidad de las municipalidades provinciales. Junto a este plan, existen otros instrumentos de gestión como el Plan de Manejo de Residuos Sólidos (PMRS) y el Programa de Segregación en la Fuente y Recolección Selectiva de Residuos Sólidos (PSFRS). Según la Guía Metodológica para la Formulación del PIGARS elaborada por el MINAM, este plan contempla diversas fases que incluyen la generación, almacenamiento, limpieza y barrido, recolección y transporte, transferencia, tratamiento, reciclaje y disposición final de los residuos. De manera reciente, se ha planteado la Articulación Territorial del Programa Presupuestal 0036 (PP), cuyo propósito es disminuir la brecha en la cobertura de los servicios de limpieza pública, fortalecer la sensibilización ciudadana, mejorar la coordinación entre los distintos niveles de gobierno y reforzar las capacidades técnicas y logísticas de las autoridades locales.

La gestión de residuos sólidos es un campo de estudio que abarca el control de todas las etapas relacionadas con los desechos, desde su generación, almacenamiento y recolección, hasta su transferencia, transporte, tratamiento, procesamiento y disposición final., siguiendo los mejores principios para proteger la salud pública, promover la eficiencia económica, aplicar la ingeniería adecuada, conservar los recursos, cuidar el entorno y mantener la estética, entre otros aspectos medioambientales (72).

Se puede decir que “la gestión de residuo” llegan a proteger el medio ambiente, con la sustentabilidad racional de residuos sólidos, mediante la vigilancia o monitoreo a los lugares a donde van a ubicar al final, con los procesos definidos ya antes mencionados para llegar a la brecha de una limpieza pública adecuada y satisfacción, generando conciencia a la población.

ii. Movilidad sostenible

La movilidad sostenible, se refiere a una estrategia de planificación y gestión del transporte que tiene como objetivo proporcionar alternativas de desplazamiento seguras, eficientes y respetuosas con el medio ambiente, tanto para personas como para mercancías, al mismo tiempo que minimiza los efectos negativos en la sociedad y en el entorno natural (56).

Esta aproximación se basa en varios principios fundamentales (56):

- 1. Eficiencia en el transporte público: Se impulsa la utilización del transporte público, como trenes, autobuses y tranvías, asegurando que sea accesible, asequible y confiable, con el propósito de reducir la dependencia de los vehículos privados.
- 2. Fomento de la movilidad activa: Se impulsa la utilización de modos de transporte activos, como caminar y montar en bicicleta, especialmente para trayectos cortos, no solo para disminuir las emisiones de carbono, sino también para fomentar la salud y el bienestar de la humanidad.
- 3. Adopción de la electromovilidad: Se busca que los vehículos eléctricos o híbridos sean más comunes, lo que contribuye a reducir las emisiones de gases contaminantes y a disminuir la dependencia de los combustibles fósiles.
- 4. Planificación urbana sostenible: Se orienta hacia el diseño de ciudades y comunidades que reduzcan las distancias de viaje, fomenten la coexistencia de zonas residenciales y comerciales cercanas, y mejoren la infraestructura para modos de transporte sostenibles.
- 5. Compartir vehículos: Se promueve el uso compartido de vehículos, como los servicios de coche compartido o transporte bajo demanda, con el propósito de reducir la cantidad de automóviles en circulación.
- 6. Utilización de tecnologías avanzadas: Se incorporan tecnologías de vanguardia, como aplicaciones móviles y sistemas de información en tiempo real, para optimizar la eficiencia y la comodidad del transporte público y compartido.
- 7. Reducción de emisiones: Se implementan medidas para disminuir las emisiones de gases que contribuyen al efecto invernadero y la polución del aire, como la promoción de combustibles más limpios y la regulación de las emisiones de vehículos.
- 8. Participación ciudadana: Se incluye a la comunidad en el proceso de toma de decisiones sobre la movilidad, recogiendo sus opiniones y necesidades.

En resumen, la movilidad sostenible busca afrontar los problemas ambientales, sociales y económicos relacionados con el transporte, tales como la congestión vehicular, la contaminación del aire, los accidentes de tráfico y la dependencia de los combustibles fósiles, mientras mejora la calidad de vida de las personas y fomenta un desarrollo urbano más justo y saludable.

iii. Espacios verdes

Los espacios verdes están pensados y destinados hacia la sociedad que la habita, por lo que se necesita recibir la atención necesaria en planificación, desarrollo y conservación para brindar beneficio ecológico a la población urbana, puesto que Krafta señala que los espacios verdes representan el área física más inclusiva y transformadora de la ciudad, siendo un punto de encuentro y descanso para las personas, donde se fusionan el entorno edificado con el espacio libre (34).

➤ Confort acústico:

El confort acústico se refiere a una situación en la que el nivel sonoro no interfiere con diversas actividades humanas, la recreación, la comunicación y la salud, por las que Llaneza (73) explica que las molestias causadas por el ruido dependen de diversos factores, como las características individuales de las personas (edad, sexo, estatus social, costumbres culturales), el tipo de actividad que se realiza, los horarios de trabajo y la relevancia de la comunicación entre los trabajadores.

● Confort visual

Se refiere al impacto que tienen los colores en la percepción sensorial de las personas cuando se utilizan en un espacio público, con el objetivo de mejorar la manera en que los usuarios experimentan y perciben dicho entorno. (74).

● Seguridad social

La seguridad social comprende un sistema de protección destinado a resguardar la vida, la integridad y los bienes de las personas frente a riesgos derivados de factores sociales. También abarca la garantía de derechos y libertades económicas, políticas y sociales esenciales para

el funcionamiento adecuado de la comunidad y la sociedad en general.
(75).

C. Accesibilidad universal

La accesibilidad universal es el concepto que establece que los espacios, bienes, productos y servicios deben estar diseñados de manera que puedan ser entendidos, utilizados y disfrutados por todas las personas, independientemente de su edad, condición o capacidad.

➤ Fundamentos del concepto

Tiene su origen en el enfoque de los derechos humanos y se fundamenta en el principio de igualdad de oportunidades, impulsado por entidades internacionales como la ONU y establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006).

➤ Dimensiones de la accesibilidad universal

- Física: acceso a espacios construidos (calles, edificios, transporte).
- Comunicacional: acceso a la información (señalética, tecnología, lenguajes alternativos).
- Cognitiva: facilidad de comprensión y orientación.
- Digital: acceso a tecnologías y plataformas digitales.

➤ Principios del Diseño Universal

El concepto se complementa con el Diseño Universal, a una propuesta orientada a la creación de entornos y productos que puedan ser usados por todas las personas posibles, sin necesidad de adaptaciones posteriores. Incluye principios como: equidad, flexibilidad, simplicidad, tolerancia al error, y bajo esfuerzo físico.

➤ Relevancia en entornos urbanos

La accesibilidad universal es esencial para garantizar una ciudad inclusiva, ya que facilita la participación activa de todas las personas en el ámbito social, económica y cultural. Abarca desde el diseño de aceras y transporte público hasta edificios, servicios y espacios digitales.

Según otro autor nos menciona que, la accesibilidad debe considerarse como un conjunto de actividades interrelacionadas, ya que involucra un entorno urbano, edificaciones, productos, servicios o medios de comunicación que deben estar diseñados para ser utilizados de manera cómoda, segura, igualitaria y autónoma por todas las personas, incluidas aquellas con discapacidades motrices o sensoriales (76).

La accesibilidad universal en el espacio público es esencial para asegurar que todos los ciudadanos, sin importar sus capacidades físicas o sensoriales, puedan disfrutar y utilizar el entorno urbano de manera segura y cómoda. Elementos como bancos, botes de basura, semáforos, luminarias, señalética y cruces peatonales, deben ser diseñados para ser funcionales y accesibles para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades o movilidad reducida. Por ejemplo, los botes de basura deben estar ubicados en lugares accesibles, los semáforos deben ser sonoros para personas con discapacidad visual, las luminarias deben asegurar una buena visibilidad y las señales deben ser claras y comprensibles para todos. Sin embargo, a pesar de algunos avances, muchas ciudades aún enfrentan deficiencias en la implementación de estos elementos, debido a la falta de planificación adecuada y de políticas urbanas inclusivas. Para lograr una verdadera accesibilidad, es fundamental un enfoque integral que garantice la inclusión de todos los ciudadanos en el espacio público.

i. Vereda

Las veredas o aceras están destinadas al uso exclusivo de los peatones y deben ser accesibles para todas las personas sin excepción, el Manual de Accesibilidad Universal establece que la vereda es la parte pavimentada de la acera diseñada únicamente para el tránsito peatonal, su trazado debe ser preferentemente recto y debe contar al menos con dos franjas longitudinales claramente definidas (77).

ii. Cruce peatonal

Los cruces peatonales suelen ubicarse en las esquinas o intersecciones de las avenidas y, junto con los rebajes, permiten distinguir entre el nivel de la calzada y el de la vereda, facilitando así la continuidad y accesibilidad en los recorridos peatonales. (77).

iii. Semáforo

Los semáforos son señales luminosas que regulan el paso de vehículos y peatones, indicando cuándo deben detenerse o avanzar, dependiendo de si es el turno de los peatones o de los conductores. Según el Manual de Accesibilidad Universal, los semáforos deben instalarse de forma que no obstaculicen el paso peatonal, y los controles manuales de los semáforos en los cruces peatonales deben colocarse a una altura máxima de 1 metro (77).

iv. Señalética

Las señalizaciones cumplirán las funciones de facilidades de accesos para las personas discapacitadas, mediante símbolos el cual brindará información y generará direccionalidad y orientación (77).

v. Iluminaria

Los sistemas de alumbrado público tienen como finalidad iluminar las vías y espacios de circulación o comunicación entre edificios, que, por su naturaleza o seguridad general, deban mantenerse iluminados permanente o temporalmente, se encuentren o no en zonas públicas (77).

vi. Bancas

Los bancos de mobiliario urbano, son asientos adosados a la calle o al espacio público, de esta manera, los transeúntes pueden disfrutar de un asiento si lo necesitan, por lo que, el Manual de Accesibilidad Universal (77), explica que un banco se considera accesible cuando cumple con ciertos requisitos específicos:

- Debe situarse fuera de la zona de circulación
- El banco debe tener un asiento a 45 cm del suelo, con una profundidad de entre 48 y 50 cm, un respaldo inclinado a 110°, apoyabrazos ubicados a 25 cm de altura desde el asiento, y un espacio libre en la parte inferior que permita a las personas mayores moverse con mayor facilidad al sentarse o levantarse.
- Debe dejar un espacio mínimo de 80 cm a un lado o en ambos lados para permitir el paso de una silla de ruedas o coche de niños.

vii. Botes de basura

Los contenedores de basura, se utilizan para almacenar todo tipo de residuos sólidos. Su uso ayuda a mantener los residuos en un solo lugar y ayuda a mantener limpia el entorno; de esa manera, se logrará evitar la propagación de malos olores y ensuciar el suelo, por lo que, el Manual de Accesibilidad Universal (77), explica que un bote de basura se considera accesible cuando cumple los siguientes requisitos:

- Se debe instalar preferentemente en el borde exterior de la acera o junto al borde del rebaje, siempre que el ancho de la vereda sea superior a 120 cm.

- Los botes de basura con boca superior deben tener una altura máxima de 80 cm, mientras que los de boca lateral deben de tener un máximo de 100 cm.
- Si los botes de basura se encuentran dentro de la zona de circulación peatonal, debe extenderse hasta el suelo para que sea fácilmente identificado por personas con discapacidad visual.

2.3. Definición de términos básicos

- a. Apropiación del espacio público: La apropiación del espacio público se refiere al proceso mediante el cual las personas o grupos sociales toman posesión simbólica y física de áreas urbanas, adaptándolas a sus necesidades, deseos y prácticas cotidianas. Los espacios públicos, como parques, plazas y calles, son lugares de encuentro que fomentan la interacción social, cultural y recreativa. A través de la apropiación, los ciudadanos resignifican estos espacios, dándoles un nuevo uso o valor que no siempre coincide con su diseño original (39).
- b. Centralidad: La centralidad se refiere a la atracción o polarización provocada por la concentración de determinadas actividades (actividades económicas, culturales, administrativas o comerciales), centro hace referencia a un lugar particular que puede describirse como el núcleo de una ciudad o distrito, las calles o áreas con mayor afluencia en la ciudad, o el punto de origen y concentración de información y decisiones , mencionando algunas de sus acepciones más cercanas a la dimensión urbana o regional (45).
- c. Ciudad: La ciudad es la zona de cambio en el espacio habitado y experiencial, donde se desarrolla y desenvuelve el hombre; es un lugar donde una persona puede “estar o ser” porque la estructura y composición física de la ciudad complace a las necesidades fisiológicas, de seguridad, sociales, de autoestima y de autoestima que se definen como propias de la ciudad en el contexto del desarrollo de un ser social (77).
- d. Comercio: Se entiende por comercio la actividad socioeconómica relacionada con la compra y venta de bienes, ya sea para su consumo, reventa o transformación. Es el proceso de intercambio o permuta de bienes de igual valor. Por actividad comercial o industrial entendemos también el intercambio de bienes o servicios realizado a través de un comerciante. Un comerciante es una persona física o jurídica que se dedica regularmente a los negocios, como una empresa (2).

- e. Dimensión económica: Se refiere al impacto que tienen las actividades comerciales, industriales y de servicios en la configuración de los centros urbanos. Estos espacios concentran las principales actividades económicas, actuando como polos de atracción para inversiones y generación de empleo. La concentración económica en las zonas centrales, contribuye al desarrollo y dinamismo de la ciudad, atrayendo flujos de capital y personas. A su vez, esta dimensión también influye en la accesibilidad y el costo de los bienes y servicios, afectando la distribución de la riqueza y el crecimiento de la periferia urbana (38).
- f. Dinámica urbana: La dinámica urbana de una ciudad o territorio se encuentra en constante cambio, donde la base de ello se ubica en la economía del territorio, el cual constituye el espacio - sociedad, donde se desarrollan actividades económicas y socialmente determinadas a un lugar en un entorno espacial o físico, quiere decir al territorio. (28)
- g. Equipamiento urbano: El equipamiento urbano cuenta con una función principal de cubrir las necesidades básicas de la población y al mismo tiempo son herramientas valiosas para crear ciudades solidarias. (77).
- h. Espacio urbano: El espacio urbano se centra en la participación ciudadana con respecto a lograr acuerdos para generar mejores construcciones para una ciudad, comunidad o barrio más efectiva, donde se permita cambiar o transformar de acuerdo con sus necesidades cada espacio (56).
- i. Estructura urbana: Hace referencia a la organización física y funcional de una ciudad, influenciada por factores sociales, económicos, políticos y ambientales. En el marco de la centralidad urbana, la estructura está caracterizada por una jerarquía de espacios donde las zonas centrales concentran actividades clave como el comercio, transporte y servicios públicos. Esta distribución afecta la movilidad, la densidad poblacional y la conectividad dentro de la ciudad. Una estructura urbana bien organizada facilita el acceso a bienes y servicios, mientras que una fragmentada, puede exacerbar desigualdades en la calidad de vida y el desarrollo económico de sus habitantes (42).
- j. Habitabilidad urbana: Se refiere a la calidad de vida que los pobladores experimentan en zonas urbanas densamente pobladas y económicamente activas. Esta habitabilidad está influenciada por factores como el acceso a servicios públicos, seguridad, calidad de la vivienda, infraestructura, y espacios verdes. En los centros urbanos, la habitabilidad se puede ver afectada por el congestionamiento, altos costos de vida y

contaminación. Sin embargo, una adecuada planificación y gestión de la centralidad urbana puede mejorar la habitabilidad al promover un entorno equilibrado, accesible y funcional para quienes viven y trabajan en estas áreas (61).

- k. Infraestructura urbana: Está formada por espacios y edificaciones dirigidos al servicio de los pobladores, como la salud, la educación, el ocio, la cultura, la administración pública, la empresa y otros; los cuales pueden ser espacios urbanos públicos o privados (77).
- l. Tránsito y red vial: Se entiende por tránsito al conjunto de movimientos generados por el desplazamiento de vehículos que transportan personas y mercancías. Este desplazamiento está determinado por las actividades y los edificios que las albergan. y menciona que la red vial es el medio en el cual se conectan todas las actividades de la ciudad y forman una serie de calles con medios de transporte para la población, así mismo la forma en el que se organiza el sistema vial es uno de los elementos de suma importancia para la estructura urbana (42).
- m. Transporte Urbano: Se compone de los diversos medios que la población emplea para desplazarse. Representa una actividad en constante movimiento que conecta todas las partes o elementos de la ciudad, permitiendo así que las personas realicen sus actividades (16).
- n. Veredas: mencionan que la acera corresponde a la parte pavimentada de la calzada, de esa manera está dimensionado para acomodar el flujo de peatones únicamente. Lo ideal es que su trazado sea recto y tenga al menos dos franjas longitudinales claramente definidas (77).

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Método de la investigación

3.1.1. Método General de la Investigación

La investigación se clasifica como básica y descriptiva, ya que tiene como objetivo ampliar el conocimiento sobre las dinámicas urbanas en el Barrio Villa Flavia y el Sector 1 del distrito de Mazamari, sin un propósito inmediato de aplicación práctica. Además, al ser descriptiva, se centra en caracterizar y documentar las características de la centralidad urbana en dichas áreas. Sin embargo, no se ha incluido una justificación detallada sobre la elección del diseño no experimental y transversal, aspectos fundamentales que se detallan a continuación.

El diseño no experimental fue seleccionado debido a la naturaleza del estudio, ya que no se buscó intervenir ni manipular las variables en el contexto natural de las zonas investigadas. El objetivo fue observar los fenómenos tal como ocurren en su entorno, permitiendo un análisis más auténtico y fiel de las dinámicas urbanas sin alterarlas artificialmente. Este enfoque resulta adecuado dado que las variables implicadas en la centralidad urbana son complejas y están interrelacionadas, por lo que, estudiar su manifestación natural resulta esencial para comprender su funcionamiento en el contexto de Villa Flavia y el Sector 1 de Mazamari.

Por otro lado, el diseño transversal fue elegido porque el estudio se realizó en un solo momento del tiempo, con la intención de caracterizar las condiciones actuales de la centralidad urbana en las áreas seleccionadas. El diseño transversal permite realizar un análisis de las relaciones entre las variables en un punto específico, proporcionando una fotografía precisa de la situación en ese momento, sin necesidad de un seguimiento longitudinal.

El método científico fue el enfoque general seleccionado para guiar esta investigación. Según Ruiz, el método científico se define como un procedimiento sistemático y estructurado que se sigue en una investigación con el objetivo de descubrir las formas de existencia de procesos objetivos, desenmarañar sus conexiones internas y externas, generalizar y profundizar el conocimiento adquirido, demostrarlo con rigor racional y comprobarlo mediante experimentos y técnicas específicas, se caracteriza por su enfoque en la observación, la experimentación y el análisis riguroso de los fenómenos bajo estudio (78).

La justificación para emplear el método científico en esta investigación, radicó en la necesidad de asegurar la validez y confiabilidad de los resultados obtenidos. Dado que el objetivo principal del estudio fue analizar la centralidad urbana en el Barrio Villa Flavia y el Sector 1 del distrito de Mazamari, es fundamental utilizar un método que permita observar y documentar las dinámicas urbanas de manera objetiva y sistemática. El método científico proporciona un marco sólido para investigar la interrelación de las variables implicadas en la centralidad urbana, permitiendo un análisis detallado y estructurado de los fenómenos observados. Este enfoque es particularmente relevante en el contexto de estudios urbanos, donde la complejidad de las dinámicas sociales, económicas y espaciales requiere un análisis riguroso y basado en evidencia.

3.2. Tipo y alcance de la investigación

3.2.1. Tipo de Investigación

Este estudio se categoriza como una investigación básica, también conocida como investigación fundamental o pura, cuyo propósito es ampliar el conocimiento teórico sin buscar una aplicación práctica inmediata. En este caso, la investigación básica es crucial para entender los principios y teorías que fundamentan la centralidad urbana. (13).

La elección de una investigación básica está justificada por la naturaleza del fenómeno estudiado, ya que el estudio se caracterizó de un fenómeno o situación para obtener una visión detallada de sus componentes. En el caso del presente estudio, esta metodología permitió obtener una descripción precisa y exhaustiva de la centralidad urbana en los barrios de Villa Flavia y Sector 1, proporcionando una base sólida para futuras investigaciones o intervenciones urbanísticas.

3.2.2. Alcance o Nivel de Investigación

El nivel de investigación es descriptivo, lo que implica que el estudio se enfoca en una caracterización detallada de los fenómenos observados, con el fin de identificar sus estructuras y características más relevantes (79). Hernández et al. sostienen que el alcance de una investigación descriptiva consiste en especificar las propiedades, características y perfiles de los fenómenos bajo análisis, sin intentar manipular o alterar las variables involucradas (13). Este nivel de investigación fue adecuado para estudios que buscan recolectar información detallada y precisa sobre un tema específico, como es el caso de la centralidad urbana en Mazamari.

La justificación de este nivel de investigación, radica en la necesidad de obtener una comprensión profunda y matizada de la centralidad urbana en los sectores seleccionados. Dado que el objetivo principal fue describir y analizar las dinámicas de centralidad, es crucial utilizar un enfoque que permita capturar la complejidad del fenómeno sin introducir sesgos o manipulaciones en las variables estudiadas. Este enfoque descriptivo proporciona la base necesaria para entender cómo se manifiesta la centralidad urbana en Mazamari y cuáles son sus implicaciones para el desarrollo urbano sostenible.

3.3. Diseño de la investigación

El diseño de la investigación fue no experimental, descriptivo simple, y de corte transversal. Un diseño no experimental se distingue por la observación de los fenómenos en su entorno natural, sin intervenir ni manipular intencionalmente las variables. Este tipo de diseño fue adecuado para estudios en los que se busca analizar fenómenos tal y como ocurren, sin introducir cambios o alteraciones que puedan afectar los resultados (13).

En este estudio, la elección de un diseño no experimental se justificó por la necesidad de observar y analizar la centralidad urbana en los barrios de Villa Flavia y Sector 1 sin interferir en las dinámicas naturales de estos espacios. Dado que la investigación buscó describir las características y relaciones existentes en la centralidad urbana, un enfoque no experimental permite capturar una imagen fiel de la situación actual, facilitando un análisis objetivo y preciso.

Además, el estudio se caracterizó por ser de corte transversal, lo que significa que los datos serán recolectados en un solo punto en el tiempo. Los estudios transversales son útiles para describir variables y examinar como se relacionan y afectan entre sí en un momento determinado (13). La justificación para utilizar un diseño de corte transversal radicó en la necesidad de obtener una instantánea precisa de la centralidad urbana en Mazamari en un momento determinado. Este enfoque permitió identificar patrones y tendencias actuales en la centralidad urbana, lo cual es esencial para comprender su estado actual y proponer estrategias de planificación urbana adecuadas.

Finalmente, el diseño descriptivo simple, refuerza la coherencia metodológica del estudio, ya que permitió una descripción clara y directa de las características y dinámicas de la centralidad urbana en los sectores seleccionados. Este enfoque facilitó la presentación de los hallazgos de manera accesible y comprensible, contribuyendo a una

mejor comprensión de la centralidad urbana en Mazamari y su relevancia para el desarrollo urbano sostenible.

3.4. Población y muestra

3.4.1. Población

La población objeto de este estudio estuvo formada por los barrios de Villa Flavia y el Sector 1, ambos ubicados en el distrito de Mazamari. De acuerdo con la definición de Hernández et al. una población se refiere al conjunto total de casos que cumplen con un conjunto específico de criterios y características (13). En este estudio, la población incluyó todas las infraestructuras, actividades comerciales y dinámicas sociales presentes dentro de estos dos barrios, que fueron seleccionados debido a su importancia en la configuración de la centralidad urbana del distrito. Estos sectores representan un microcosmos del fenómeno de centralización urbana en Mazamari, y su estudio permite una comprensión más profunda de cómo se manifiestan estas dinámicas en contextos urbanos similares.

3.4.2. Muestra

La muestra fue seleccionada cuidadosamente, centrándose en tramos estratégicos dentro de los barrios de Villa Flavia y Sector 1. Los tramos clave elegidos incluyen la Av. Del Pangoa, desde su intersección con la Av. Mártires de Tsirian hasta la Av. República Suiza, y la Av. La Cultura, desde su cruce con la Carretera Marginal hasta la Av. Perú.

Selección no probabilística y justificación de la representatividad:

La selección de la muestra fue de tipo no probabilístico, lo que significa que las unidades de análisis no fueron seleccionadas aleatoriamente, sino que se tomaron en cuenta características específicas y el contexto particular de la investigación (Hernández Sampieri, 2014). Este enfoque es común cuando se busca estudiar fenómenos urbanos complejos, como la centralidad, en contextos específicos. Según Hernández Sampieri (2014), las muestras no probabilísticas son útiles en estudios cualitativos o exploratorios cuando el objetivo no es hacer generalizaciones estadísticas, sino comprender fenómenos en su contexto. En este caso, la muestra se eligió para capturar las características particulares de la centralidad urbana en Mazamari, enfocándose en tramos representativos de las dinámicas comerciales, sociales y de movilidad que definen la centralidad en estos barrios.

Aunque no se trató de una muestra aleatoria, los tramos seleccionados cumplen con los criterios de representatividad propuestos por Hernández Sampieri (2014). Estos criterios no solo incluyen la alta actividad comercial; sino también, la diversidad de interacciones sociales que ocurren en estos espacios urbanos. Los tramos seleccionados son representativos de los ejes de centralización urbana en Mazamari, ya que son puntos neurálgicos para el comercio, la movilidad y los servicios. Así, la elección de estas áreas permite abordar la centralidad urbana desde una perspectiva más amplia y contextualizada, acorde con las dinámicas específicas del lugar, como su historia, su desarrollo económico y su configuración espacial.

Garantía de representatividad en el contexto de la investigación:

El enfoque de muestreo no probabilístico, es adecuado en este estudio, porque permite seleccionar los tramos que mejor reflejan las características clave del fenómeno de centralidad urbana en Mazamari. Según Hernández Sampieri (2014), en este tipo de muestreo, la representatividad se garantiza no mediante la aleatoriedad, sino a través de la selección intencional de unidades que capturan las dimensiones relevantes del fenómeno. En este caso, los tramos seleccionados reflejan de manera adecuada las dinámicas de centralización comercial, los flujos de personas y los puntos clave de servicios urbanos que definen la centralidad en la ciudad. La elección de estas áreas es representativa de las características del fenómeno urbano que se investiga, ya que se centran en espacios con un alto grado de interacción social y actividad comercial, elementos esenciales para comprender cómo se estructura la centralidad en Mazamari.

La selección de la muestra, basada en un muestreo no probabilístico y justificada por criterios específicos de representatividad, asegura que los tramos elegidos sean adecuados para estudiar las dinámicas de la centralidad urbana en Mazamari. Esta estrategia de muestreo se alinea con las recomendaciones de Hernández Sampieri (2014), quien argumenta que, en investigaciones de tipo cualitativo, la profundización en unidades clave de análisis es más relevante que la generalización estadística. Así, se garantiza que la muestra seleccionada refleje de manera fiel los procesos urbanos que se quieren estudiar, permitiendo una comprensión más rica y matizada de la centralidad urbana en los barrios seleccionados. (13)

5.1. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para llevar a cabo esta investigación, se emplearon la técnica de observación directa y la aplicación de encuestas, métodos que permitieron recopilar información precisa y detallada sobre las dinámicas urbanas en las áreas de estudio. La observación directa incluyó visitas de campo a los tramos seleccionados, durante los cuales se registraron sistemáticamente las actividades comerciales, la utilización del espacio público y las interacciones sociales. Por otro lado, las encuestas se utilizaron para captar

percepciones, opiniones y datos específicos directamente de los habitantes y usuarios de las áreas de estudio, complementando así la información obtenida mediante la observación.

El registro de datos de la observación se realizó utilizando fichas de registro específicamente diseñadas para este estudio, las cuales fueron sometidas a un proceso de validación por parte de expertos en la materia. La validación de estas fichas fue un paso crucial, ya que permitió asegurar la confiabilidad y validez del instrumento de recolección de datos, garantizando que los datos recopilados fueran tanto relevantes como precisos. Asimismo, las encuestas fueron diseñadas y revisadas bajo criterios de validez y confiabilidad, incorporando sugerencias de expertos para mejorar su claridad y efectividad. Durante el proceso de validación, se realizan ajustes tanto a las fichas como a las encuestas, optimizando la calidad del proceso de recolección de datos y asegurando que las herramientas utilizadas respondan adecuadamente

5.1.2. Instrumentos Empleados en la Recolección de Datos

Los instrumentos empleados para la recolección de datos, incluyeron fichas de conteo y fichas de recolección de datos, ambas diseñadas para captar tanto información cuantitativa como cualitativa. Las fichas de conteo se utilizaron para documentar el número de actividades comerciales y la distribución de servicios en las áreas seleccionadas, mientras que las fichas de recolección de datos permitieron un registro más detallado de aspectos cualitativos, como el uso del espacio público y las características específicas de las interacciones urbanas observadas. Estos instrumentos fueron fundamentales para estructurar la información recolectada y asegurar que se capturaran todos los aspectos relevantes de la centralidad urbana en los sectores estudiados.

5.2. Técnica de procesamiento de datos

Los instrumentos empleados para la recopilación de datos incluyen fichas de conteo, fichas de recolección de datos y encuestas, diseñadas para captar tanto información cuantitativa como cualitativa. Las fichas de conteo, documentaron el número de actividades comerciales y la distribución de servicios, mientras que las fichas de recolección registraron aspectos cualitativos como el uso del espacio público.

Las encuestas complementan esta información al recoger percepciones y opiniones de los habitantes y usuarios de las áreas estudiadas, proporcionando una visión más completa de las dinámicas urbanas. Estos instrumentos fueron clave para estructurar y

analizar todos los aspectos relevantes de la centralidad urbana en los sectores de Villa Flavia y Sector 1.

5.3. Procedimiento de la investigación

El procesamiento de la investigación está compuesto de lo siguiente:

Primera Etapa: Elaboración y Aprobación del Plan de Investigación:

Inicialmente, se diseñó un plan de investigación detallado que contemplaba los objetivos, la metodología, y las estrategias de recolección y análisis de datos. Este plan fue cuidadosamente revisado para garantizar su viabilidad y su alineación con los propósitos del estudio. Una vez revisado, el plan fue sometido a un proceso de aprobación por parte de los responsables del proyecto, asegurando que todas las etapas previstas fueran adecuadas para abordar el problema de investigación de manera efectiva.

Segunda Etapa: Desarrollo de los Instrumentos de Investigación:

Con el plan aprobado, se inició con la elaboración de los instrumentos de investigación necesarios para la recolección de datos. Este proceso incluyó la creación de fichas de registro, conteo y encuestas diseñadas específicamente para capturar información relevante sobre la centralidad urbana en las áreas de estudio. Los instrumentos fueron desarrollados con un enfoque en la precisión y la relevancia, asegurando que estuvieran equipados para documentar tanto aspectos cuantitativos como cualitativos de las dinámicas urbanas.

Tercera Etapa: Validación de los Instrumentos:

Una vez desarrollados, los instrumentos fueron sometidos a un riguroso proceso de validación. Expertos en el área revisaron los instrumentos para evaluar su eficacia y adecuación al contexto específico de la investigación. Durante esta etapa, se realizaron ajustes y mejoras basadas en las recomendaciones recibidas, lo que permitió optimizar los instrumentos antes de su aplicación en campo. Este proceso de validación fue crucial para asegurar la calidad y la fiabilidad de los datos que se iban a recopilar.

Cuarta Etapa: Recolección de Datos en Campo:

Con los instrumentos validados, se procedió a la fase de recolección de datos. Esta etapa implicó visitas a las áreas seleccionadas dentro de los barrios de Villa Flavia y Sector 1, donde se aplicaron las técnicas de observación directa y encuestas. Durante

estas visitas, se registraron sistemáticamente las actividades comerciales, el uso del espacio público, y otras dinámicas urbanas pertinentes, utilizando las fichas de registro y conteo diseñadas previamente, mientras que las encuestas complementaron esta información con percepciones y opiniones de los habitantes. La recolección de datos se realizó de manera meticulosa, asegurando que cada observación fuera documentada con precisión.

Quinta Etapa: Elaboración del Informe Final:

Finalmente, tras la recolección de datos, se elaboró un informe detallado que integró los hallazgos obtenidos a lo largo del estudio. El informe incluyó un análisis exhaustivo de los datos recolectados, así como una interpretación de los resultados en relación con los objetivos planteados al inicio de la investigación. Además, se presentaron conclusiones basadas en los hallazgos y se formularon recomendaciones que podrían guiar futuras intervenciones urbanas en el distrito de Mazamari.

CAPÍTULO IV

DIAGNÓSTICO

5.4. Diagnóstico general

5.4.1. Evolución Histórica de la Zona Central De Mazamari

Mazamari está ubicado a 700 m.s.n.m y la superficie que ocupa en total es de 2311.7665Km², teniendo un perímetro total de 328923.2423 m.

Fue poblada inicialmente en su gran mayoría por migrantes nativos campas, Cashivos, Shoras, quienes fueron en busca de alimentos, así como se dice que también vinieron migrantes del Llano amazónico, de esta manera se indica que hubo presencia Inca en estos lugares.

Es así, que se ha identificado fotos en la red social de Mazamari (80).



Mazamari – 1974-1975

Figura 7. Mazamari en el año 1974. Tomado de la red social de la municipalidad de Mazamari, 2013.

En los años 30 y 40 del siglo XX llegaron a la ciudad de Mazamari los primeros agricultores colonos, donde generaron las primeras vías de acceso Satipo - Mazamari y otros, se les otorgó títulos de propiedad de 30 hectáreas por familia, amparados por la ley N° 1220 bajo el gobierno de Arq. Fernando Belaunde Terry.

Los nativos Ashánincas, no permitieron la invasión a sus nuevos territorios, estas situaciones generaron enfrentamientos en los cuales los nativos en su mayoría salían victoriosos.



Aeropuerto de Mazamari - 1965

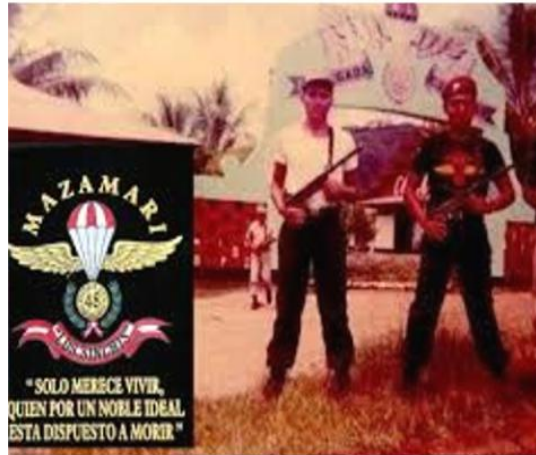


Guerra interna Asháninka v Nomatsíguega 1980-2000

Figura 13. Aeropuerto y foto de guerra Asháninka. tomado de la red social de la Municipalidad de Mazamari.

Sin embargo, estos indígenas llegaron a ser conquistados por la religión y este concepto incluye una nueva forma de organización socioeconómica, comportamiento demográfico, legados coloniales, entre ideologías religiosas formó la vanguardia de la intervención y ocupación territorial.

Mazamari, fue constituido como distrito, formando parte de la provincia de Satipo en el departamento de Junín. Sus límites territoriales son los siguientes: al norte colinda con el distrito de Satipo, al este con el distrito de Río Tambo, al sur con el distrito de San Martín de Pangoa, llegando hasta la confluencia de los ríos Mazamari, Pangoa y Coviriali, y al oeste limita con el distrito de Llaylla.



Sinchis de Mazamari - 1989

Figura 14. Sinchis de Mazamari – 1989. Tomado de Página web de la municipalidad de Mazamari.

Mazamari presenta un suelo accidentado con topografía irregular debido a la morfología ondulada que se formó por las colinas, cubierta de arbustos, bosques y zonas agrícolas.

La carretera central, fue el inicio a la expansión y conector hacia las demás provincias como: Satipo, San Martín de Pangoa y otras regiones, de esa manera el comercio puede crecer mediante la exportación e importación de bienes, es por ello que Mazamari se desarrolla mediante las vías principales que unen a la carretera central de la Av. La Cultura y Av. Pangoa, donde se tiene el sector comercial.

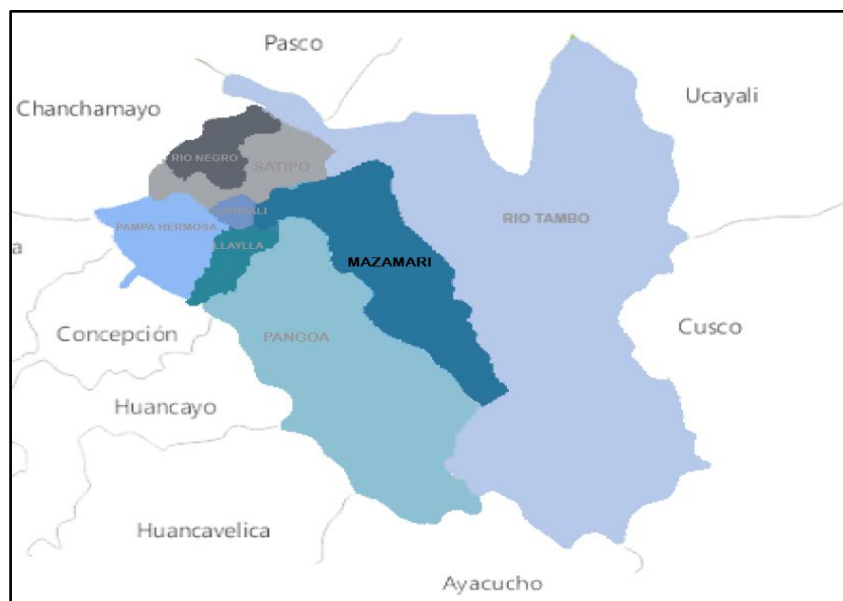


Figura 15. Mapa de Mazamari

5.4.2. Evolución de la mancha urbana de la ciudad de Mazamari

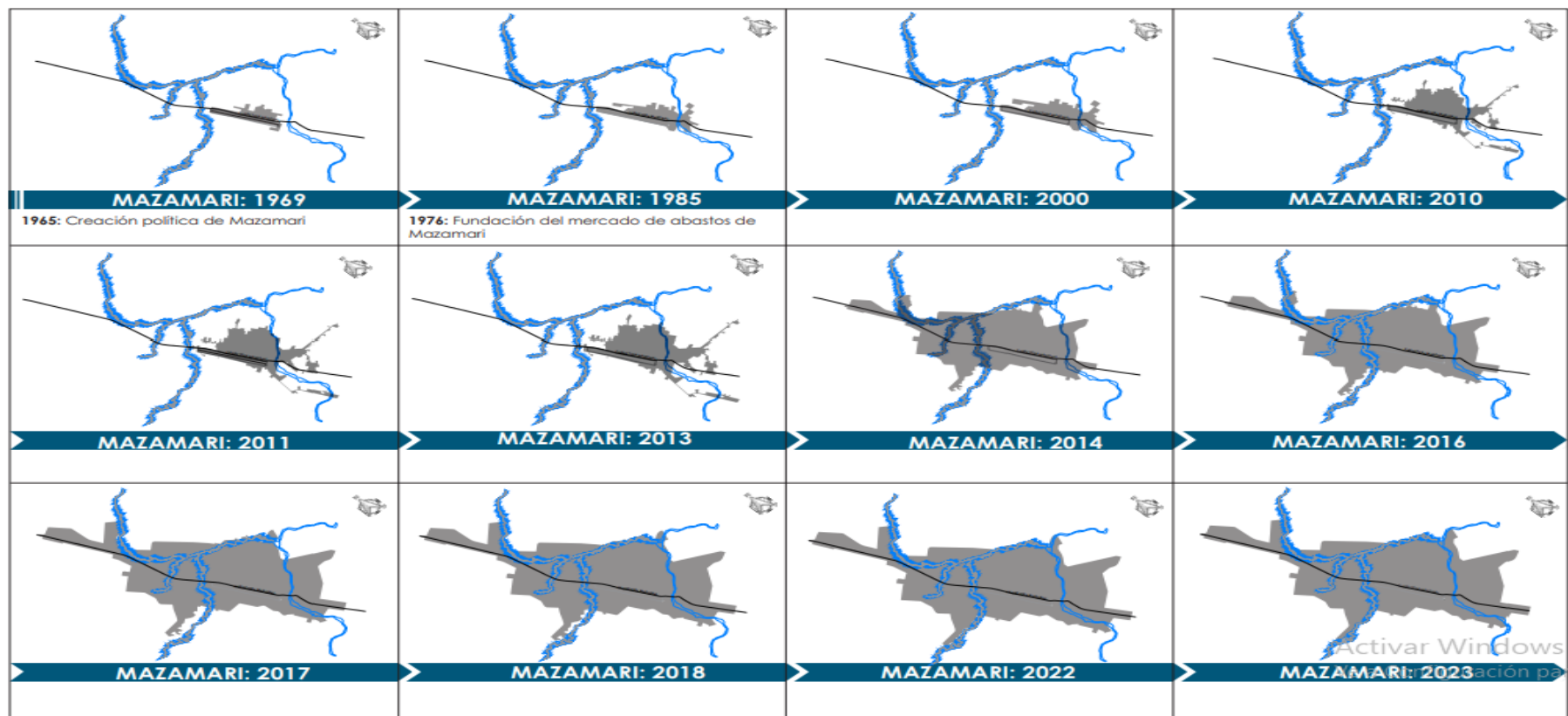


Figura 16. Sector comercial y evolución de la mancha urbana de Mazamari.
 Nota: Adaptado en base al plan de Desarrollo Urbano de Mazamari 2020-2023.



Figura 17. Sector comercial y estructura



Figura 18. Evolución del sector comercial de Mazamari.

5.4.3. Estructura urbana

Se determinó la organización y funcionamiento que existen en la Av. Pangoa y Av. La Cultura del sector comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1.

A. Transporte

La mayoría de la población en el Distrito de Mazamari, se desplaza principalmente en el centro del área urbana dentro del sector comercial utilizando vehículos motorizados más pequeños, como mototaxis, y también los utiliza para llegar a los diferentes lugares circundantes.

Las empresas empadronadas son:

- Empresa de transportes «Señor de los Milagros»
- Empresa de transportes «The Walker Rambo»
- Empresa de transportes «Turismo Reyes»
- Empresa de transportes «Sindicato»
- Empresa de transportes «Turismo Capireshari»
- Empresa de transportes «Turismo Mazamari»
- Empresa de transportes «A Woker F.F. S.A.C.»
- Empresa de transportes «Selva Azul A&G»
- Empresa de transportes «The Big Mariátegui S.R.L.»
- Empresa de transportes «Servis Tours Jhire S.R.L.»

Para recorrer distancias más largas hacia los distritos vecinos, comúnmente se utilizan medios de transporte motorizados como autos colectivos o camionetas rurales (combis), que cubren rutas hacia destinos como San Martín de Pangoa, Satipo, Río Negro, entre otros. Actualmente, diversas empresas operan para satisfacer esta demanda de transporte.

- Atalaya Express

- Selva Unión
- San Martín
- Etursa
- Santa Rosa
- Servis
- Exprés
- Regional

Para desplazamientos a nivel departamental, se usan autobuses Interprovinciales, que cubren distintas rutas a ciudades como: Huancayo, Ayacucho, Lima, Etc. Las cuales prestan servicios sin un terminal fijo; entre estas empresas las que se pueden observar son las siguientes.

- Empresa de transportes “Sr. De Ataco”



Figura 19. Empresa Sr. De Ataco

- Empresa de transportes “Lobato”



Figura 20. Empresa Lobato

- Empresa de transportes “Barreto”
- Empresa de transportes “Shima”



Figura 21. Empresa Shima

- Empresa de transportes “Huaribamba”



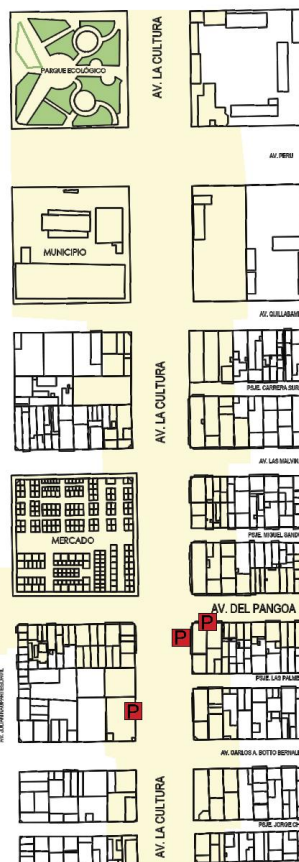
Figura 22. Empresa Huaribamba

- E.T. Bus Crucero
- E. T. Turismo Central
- Edatur
- Turismo Raraz
- E.T. Salazar
- Turismo Irazola
- E.T. Ticllas

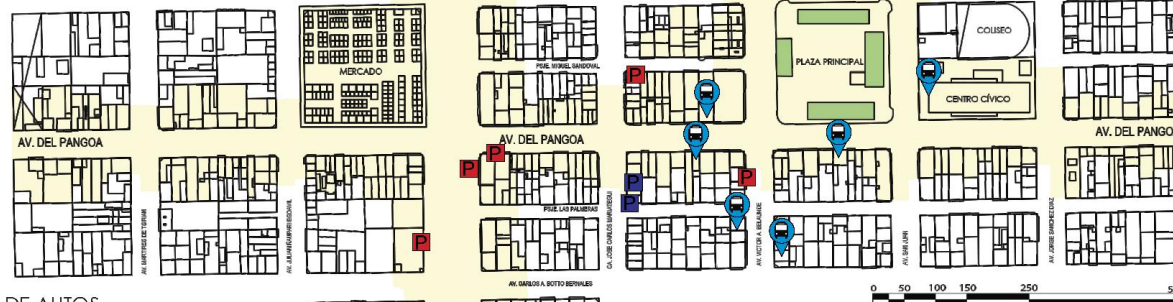
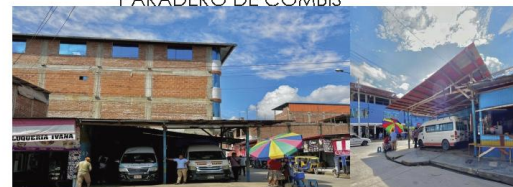
a. Paraderos formales e informales

La falta de una terminal de transporte interprovincial, ha llevado a que las calles de la ciudad principalmente las Av. Del Pangoa y Av. La Cultura, se utilicen de manera no oficial como puntos de parada tanto para vehículos motorizados más pequeños como para los autobuses interprovinciales.

PARADERO DE BUSES
INTERPROVINCIAL



PARADERO DE COMBIS



PARADERO DE AUTOS



Figura 23. Transporte público - paraderos de Mazamari

b. Porcentaje vehicular

Según los registros proporcionados por la Municipalidad Distrital de Mazamari, existen 11 líneas de empresas de mototaxis en funcionamiento, que cuentan con un total de 744 unidades debidamente registradas y en servicio, como también se cuenta con transporte motorizados como autos colectivos, combis y camionetas rurales, teniendo un total de 6 empresas de transporte y por último se cuenta con autobuses interprovinciales, siendo 11 empresas que cubren distintas rutas.

B. Movilidad

a. Flujo de personas

El peatón desempeña un papel fundamental en la movilidad urbana, ya que representa la forma de desplazamiento más elemental y actúa como complemento de otros medios de transporte. Además, su presencia está estrechamente vinculada con las dinámicas urbanas, permitiendo la interacción social y la participación en diversas actividades comerciales y culturales que se desarrollan en el espacio público. En este estudio, se analizaron las interacciones peatonales en las cinco zonas comprendidas entre la Av. La Cultura y la Av. Pangoa, utilizando registros fotográficos y conteos para precisar la magnitud del flujo peatonal.

b. Intensidad de flujo peatonal

El movimiento y la circulación de personas en las calles e intersecciones se dan en niveles de flujo e incidencia como el flujo peatonal muy alto, flujo peatonal alto, flujo peatonal medio y flujo peatonal bajo, recogiendo datos de registro en diferentes horarios de mañana (7:00 a 8:00 am), tarde (12:00 a 1:00 pm) y noche (6:00 a 7:00 pm) en las 5 zonas registradas de la Av. La Cultura y Av. Pangoa, con mayor afluencia de peatones, teniendo como registro una ficha de conteo de peatones.



Figura 24. Intensidad de flujo peatonal en el turno de mañana tarde y noche

C. Mobiliario

a. Puntos de estacionamientos

El sitio en estudio es un entorno que no dispone de facilidades diseñadas exclusivamente para el estacionamiento de vehículos. Al recorrer sus alrededores, se nota la falta de zonas asignadas para aparcar autos, motocicletas o bicicletas. En su lugar, se pueden observar calles y aceras sin áreas marcadas ni estructuras destinadas a la ubicación de vehículos.

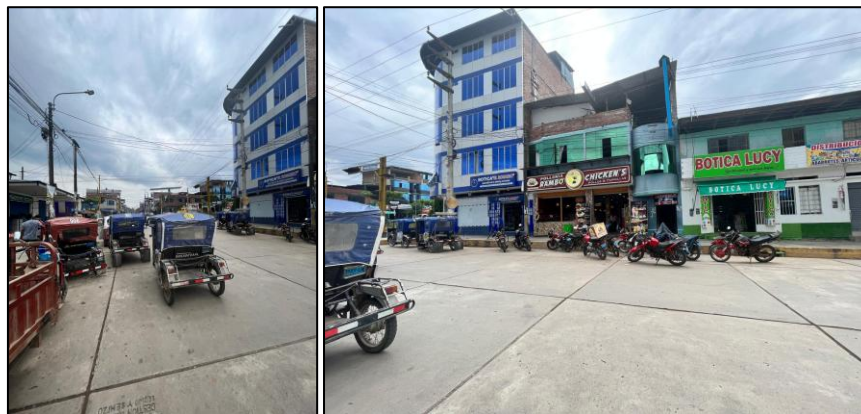


Figura 25. Puntos de estacionamientos en el distrito de Mazamari

D. Espacio Público

a. Apropiación de veredas y aceras

Al desplazarse los peatones y medios de transporte por el sector comercial del distrito de Mazamari, se producen obstáculos a lo largo del recorrido donde se encuentran vendedores ambulantes, comercios que ocupan las veredas con sus letreros, mercaderías y mobiliarios de venta, además también se encuentran vehículos estacionados informalmente en la vía pública, evitando la accesibilidad adecuada en las veredas y aceras.



Figura 26. Apropiación del espacio público en el distrito de Mazamari

E. Planificación Urbana

a. Parámetros Urbanos

En el sector comercial del distrito de Mazamari (sitio de estudio), poseen el tipo de zonificación de usos de suelo urbano, el comercio vecinal y comercio zonal según el Plan de Desarrollo Urbano 2020-2030. Se identificó que no se tiene en cuenta los parámetros urbanos para este tipo de uso de suelo en los establecimientos de todo el sector de estudio.

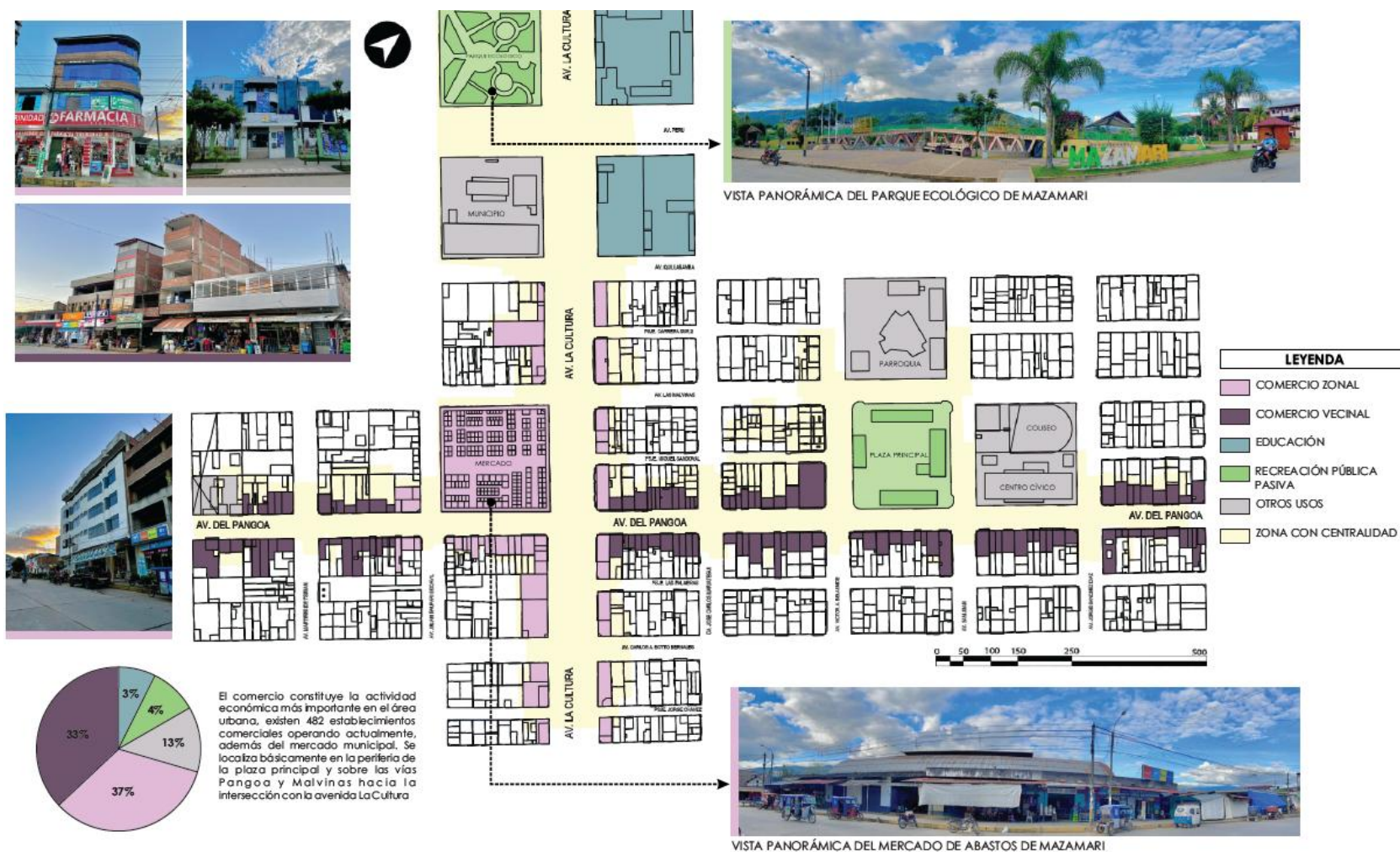


Figura 27. Uso de suelo



112

5.4.4. Dimensión económica

A. Actividad Comercial

La actividad económica predominante en el distrito es la producción agropecuaria, con especial énfasis en cultivos como el café de especialidad, cítricos, palta, kion y piña, entre otros. Estos productos no solo son esenciales para la economía local, sino que también tienen una importante presencia en los mercados nacionales e internacionales, destacando particularmente el café por su reconocida calidad (81).

El café especial de Mazamari es uno de los productos más representativos del distrito, reconocido tanto en mercados locales como internacionales por su sabor único y calidad excepcional, mientras que los cultivos de cítricos y paltos juegan un papel crucial en la economía local, proporcionando ingresos constantes a los agricultores; además, el kion (jengibre) y la piña complementan la variedad agrícola del distrito, promoviendo una rotación de cultivos que asegura la productividad del suelo y genera fuentes de ingreso durante todo el año (82).

El comercio es otra actividad económica clave en Mazamari, ocupando el segundo y cuarto lugar en el orden de importancia económica del distrito. Este sector está estrechamente vinculado con la producción agropecuaria, ya que facilita la distribución y comercialización de los productos agrícolas. Además, el comercio en Mazamari incluye una amplia gama de bienes y servicios, desde productos de primera necesidad hasta bienes de consumo duradero, lo que impulsa el crecimiento económico local, estas actividades comerciales no solo se limitan a la venta de productos agrícolas, sino que también abarcan la venta de insumos, herramientas agrícolas, y otros productos que apoyan la producción y el consumo local (82).

El sector de transporte y comunicaciones ocupa el tercer lugar en importancia económica en Mazamari. Este sector es esencial para el funcionamiento de la economía del distrito, ya que permite el movimiento de bienes y personas tanto dentro como fuera del distrito. La red vial, aunque aún en desarrollo, conecta las zonas productoras con los mercados locales y regionales, facilitando el acceso a mercados más amplios y mejorando las oportunidades de comercialización. Además, el desarrollo de las comunicaciones es clave para la integración del distrito en la economía regional y nacional, permitiendo a los productores acceder a información sobre precios de mercado, nuevas técnicas agrícolas, y oportunidades de comercio (82).

Mazamari cuenta con una diversidad de recursos turísticos naturales que complementan su economía. Entre los principales sitios turísticos destacan el Arco Iris, la Correntada, y la Cascada del Amor, entre otros. Estos lugares no solo atraen a visitantes locales y regionales, sino que también generan una fuente adicional de ingresos para la población local a través del turismo. Este sector, aunque secundario en comparación con la agropecuaria y el comercio, tiene un potencial significativo para el desarrollo económico futuro, especialmente si se vincula más estrechamente con el comercio local. El turismo puede impulsar el comercio al aumentar la demanda de productos locales, artesanías, y servicios turísticos, contribuyendo así a la diversificación económica del distrito.

A pesar de su sólida base económica, Mazamari enfrenta desafíos como la mejora de la infraestructura vial y las comunicaciones para facilitar el comercio y transporte de productos agrícolas, además de la necesidad de diversificar su economía mediante el fortalecimiento del turismo y las capacidades comerciales de los productores locales. Asimismo, la integración de las actividades económicas con mercados más amplios, tanto nacionales como internacionales, ofrece una oportunidad clave para incrementar los ingresos locales y mejorar la calidad de vida de la población (82).

En conclusión, la economía de Mazamari se sostiene en una base agropecuaria sólida, complementada por un sector comercial activo y un creciente interés en el turismo. El desarrollo y la integración de estos sectores, junto con la mejora de la infraestructura y las comunicaciones, son esenciales para el futuro económico del distrito. Con el enfoque adecuado en estas áreas, Mazamari tiene el potencial de convertirse en un centro económico regional más dinámico y próspero.

a. Tipos de Comercio

El distrito de Mazamari cuenta con diferentes tipos de comercios que permiten la compra y venta de bienes y servicios en las 5 zonas registradas con mayor centralidad, teniendo como vías principales a la Av. La Cultura y Av. Pangoa, donde se encuentran espacios que promueven la permanencia temporal de peatones y vehículos.

- Tienda de abarrotes

En la Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura de la Zona 2 y Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde De la Zona 3, se encuentran un porcentaje mayor de

tiendas de abarrotes, se puede notar una alta concentración de personas por estas zonas debido al comercio que ofrece.



Figura 29. Tienda de ropas

- Farmacia y/o botica

En la Av. Mártires de Tsirian y la Av. La Cultura, dentro de la Zona 2, se concentra una mayor presencia de este tipo de establecimientos comerciales, los cuales brindan atención sanitaria de calidad. Estos negocios ofrecen servicios farmacéuticos y otros productos relacionados con la salud de forma profesional, accesible y con un enfoque cercano a la comunidad, contribuyendo al bienestar de la población.



Figura 30. Farmacias y/o botica

- Ferretería

En la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde de la Zona 4, se encuentran la mayoría de este tipo de establecimientos dedicados a la venta de herramientas y artículos para carpintería, bricolaje y herrería, como clavos, tornillos, alambre, cerraduras, entre otros, así como vasijas y recipientes de metal u otros materiales.



Figura 31. Tienda de ropas

- Hotel y/ hospedaje

En la Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura de la Zona 2 y Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde de la Zona 3, se observa algunos hospedajes, los mismos que son, de fundamental importancia en la economía turística de Mazamari. Estos establecimientos influyen aspectos esenciales para la satisfacción del cliente, en particular: respeto por el viaje, el atractivo del destino turístico, alta percepción de la organización de alojamiento.



Figura 32. Hospedaje / hotel

- Tiendas de ropa

En la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde de la Zona 4, evidentemente se da una mayor aglomeración, por lo que esto genera un mayor dinamismo y centralidad, promoviendo una fuente de desarrollo económico, donde se percibe una mayor cantidad de masas de personas en movimiento, generando obstáculos entre los mismos peatones; así mismo, estas tiendas de ropas interrumpen el paso ya que invaden ciertos espacios de las veredas.



Figura 33. Tienda de ropas

- Restaurant

En la Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura de la Zona 2 y Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde De la Zona 3, se pueden observar una mayor cantidad de restaurantes, las cuales realizan el aprovechamiento de espacios públicos como las veredas generando obstáculos en el desplazamiento de las personas.



Figura 34. Tiendas de restaurante

- Otros

En la Av. Del Pango y Av. Quillabamba de la Zona 1, en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde de la Zona 4 y en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz de la Zona 5, se puede observar otro tipo de comercios con mayor cantidad como, tiendas de boletos, caja Huancayo, librería, licorería, tienda de apuestas, dentista, veterinario, gimnasio, medicinas naturales, tienda de plásticos, venta de celulares, entre otros.



Figura 35. Otros tipos de comercio

b. Comercio ambulatorio

El comercio ambulatorio se da en las 5 zonas registradas, como se puede observar en la imagen, se percibe el adueñamiento de la vía pública, de esa manera genera situaciones de obstrucción, desorden, e informalidad en el comercio, este dato se registrará en diferentes horarios de mañana (7:00 a 8:00 am), tarde (12:00 a 1:00 pm) y noche (6:00 a 7:00 pm).



Figura 36. Comercio ambulatorio

c. Comercio en establecimiento

Se registran comercios en establecimientos en las 5 zonas de las vías principales, Av. La Cultura y Av. Pangoa, donde se observa que estos establecimientos aun teniendo un espacio adecuado generan desorden mediante la apropiación de las aceras, estos datos se registrarán en diferentes horarios de mañana (7:00 a 8:00 am), tarde (12:00 a 1:00 pm) y noche (6:00 a 7:00 pm).



Figura 37. Comercio en establecimiento

5.4.5. Habitabilidad Urbana

A. *Calidad de vida*

a. Calidad Ambiental

- Gestión de residuos

Estas actividades consisten en la realización de labores para disminuir la producción de residuos, como la recolección, un buen tratamiento y eliminación de estos residuos provocados en estos sectores con mayor demanda en el sector comercio, se vio que en las zonas registradas se cuenta con pocos botes de basuras, los cuales, no son usados adecuadamente, de la misma forma no cuentan con una buena recolección de residuos sólidos, esto es por parte de los establecimientos comerciales como de las personas que van a realizar sus compras.



Figura 38. Gestión de residuos

- Movilidad sostenible

La movilidad sostenible, da impactos de una mejora hacia el medio ambiente, al mismo tiempo mejora la calidad de vida y el bienestar de las personas, se ha registrado que hay poco porcentaje de personas que transitan en bicicleta como una forma sostenible de movilidad, estas vías registradas no cuentan con un espacio adecuada para este tipo de movilidad.

- Espacios verdes

Que el espacio público cuente con áreas verdes como el arbolado, es muy importante ya que contribuye a una mejor imagen urbana, además de disminuir contaminantes en la atmósfera y minimizar efectos de cambio climático. Las zonas registradas muestran buenos espacios verdes, donde se aprecian algunos árboles en aceras de las zonas registradas y parques, se necesita de un buen tratamiento ya que se encuentran descuidados.

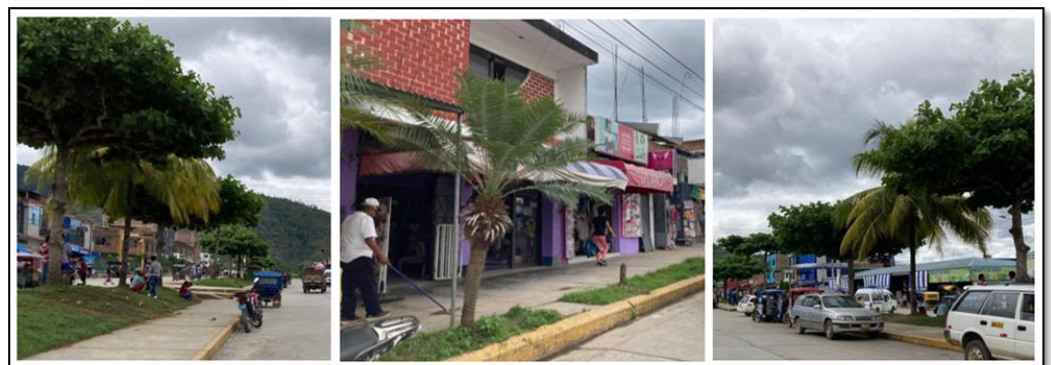


Figura 39. Espacios verdes

- Confort acústico y visual

El confort acústico, es un nivel de sonido que no debe molestar ni perturbar y de esa manera no causar daño directo a la salud; en las 5 zonas de Mazamari, se registra una fuerte contaminación acústica, debido al fuerte tránsito de las motos, moto taxi y autos. Respecto a la contaminación visual y debido a que estas zonas tienen un déficit de colectores de residuos sólidos, se observa que los desechos están en el suelo, sobre todo por la zona 2 donde se encuentra el mercado.



Figura 40. Confort acústico y visual

- Seguridad social

En Mazamari, hay zonas en las que se generan espacios de oscuridad por la falta de iluminación, esto reduce la presencia de las personas, ocasionando inseguridad en estos espacios vacíos, además de que los establecimientos como las áreas públicas no cuentan con cámaras de vigilancia en su mayoría, así como hay muy poco personal de seguridad, como serenazgos y guardias, lo cual origina inseguridad por las noches.



Figura 41. Seguridad social

B. Accesibilidad

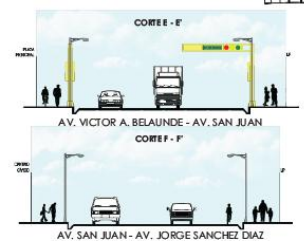
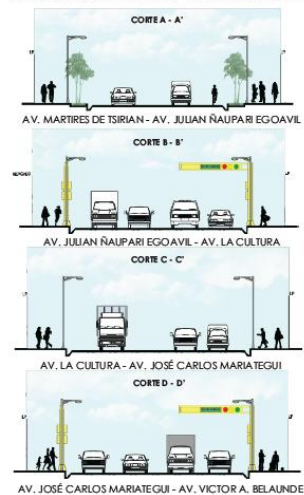
a. Características Morfológicas

La tipología de la calle, entendida como un espacio urbano, conformado por la calzada y acera en diferentes niveles, permite el desplazamiento de los vehículos en ambas direcciones de la vía como también de los peatones en las dos direcciones de las aceras. Se identificó, que las mismas, están en un estado de conservación intermedio, ya que en ciertos tramos se observa que están deterioradas, siendo evidente que requieren de tratamiento, también, se observó que las rampas, rebajes y franjas no cumplen con la normativa establecida de la Accesibilidad Universal.

La Av. Del Pangoa, cuenta con dos aceras, una en dirección Este y Oeste, y una calzada de 2 carriles, tal como se indica en los planos de planta.

La Av. La Cultura, cuenta con dos aceras en direcciones Este y Oeste, una alameda y una calzada de 2 carriles como se observa en los planos de planta.

SECCIONES EN LA AV. DEL PANGO



SECCIONES EN LA AV. LA CULTURA

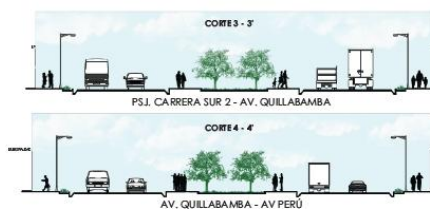
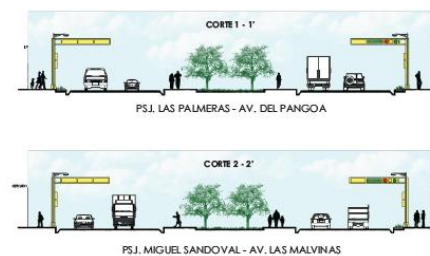


Figura 42. Secciones de las calles de Mazamari

b. Estado actual de mobiliarios

- Semáforo

Los semáforos son las señales luminosas que se encuentran en las intersecciones, cuya función es controlar el tráfico vehicular y peatonal; para lo cual, hace uso de las luces de colores e indica a los conductores y peatones, cuando pasar o detenerse. Su estado actual de estos mobiliarios es regular, debido a que se encuentran oxidados, despintados.



Figura 43. Semáforos

- Señalética

Se encuentran señaléticas en mal estado, con medidas inadecuadas que no logran una buena visualización para las personas, debido a la ubicación, ya que su visualización es obstruida por los árboles; los mismos, se encuentran despintados y oxidados.



Figura 44. Señalética

- Luminaria

En las 5 zonas, se observa el mal estado de algunos alumbrados públicos, de modo que, por las noches las personas, tanto los comerciantes como compradores no se sienten seguros de transitar por esas zonas, debido al déficit de estas luminarias.

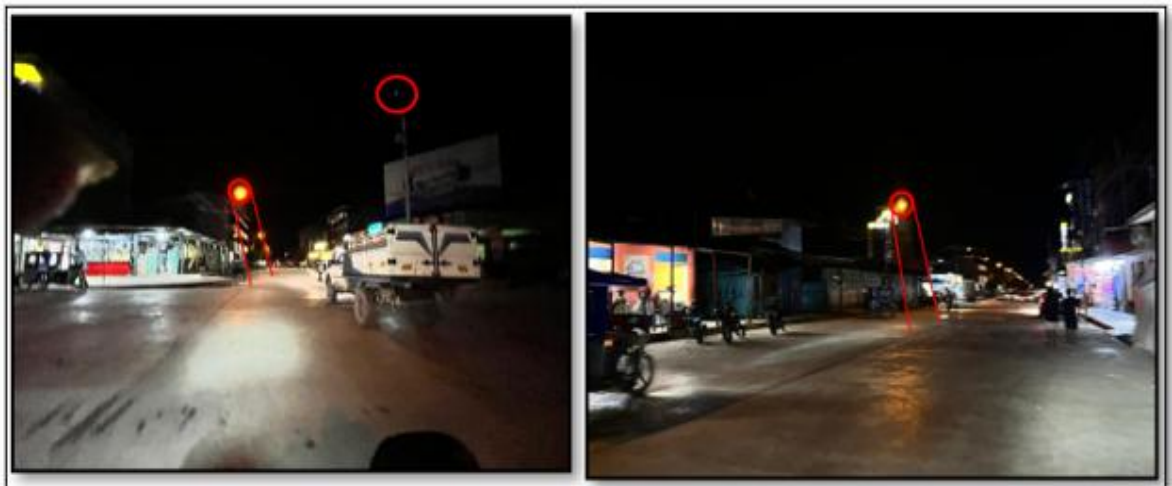


Figura 45. Luminarias

- Bancas

En las 5 zonas, se evidencia que no existen bancas urbanas para que los transeúntes puedan disfrutar de un descanso mientras realizan sus compras; por lo cual, se sugiere la implementación de las mismas.



Figura 46. Bancas

- Botes de basura

En las 5 zonas se registran la ausencia de los tachos y/o botes de basura, debido a que las personas no realizan un buen uso de este mobiliario, se puede ver que han sido sacados de su ubicación.



Figura 47. Botes de basura

CAPÍTULO V

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En el próximo capítulo, se presentarán los resultados del procesamiento de datos que se obtuvo gracias al análisis enfocados en las dimensiones presentadas anteriormente como: estructura urbana, dimensión económica y habitabilidad urbana en el sector comercial barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari.

5.1. Presentación de resultados

5.1.1. Estructura urbana

La estructura Urbana del área del estudio se organiza en torno a su trama urbana regular, distribuida en función de dos avenidas principales: AV. La Cultura y AV. Perú, así como la Carretera Marginal. Estas avenidas dirigen el crecimiento y la ubicación de las actividades urbanas, al mismo tiempo. que delimitan áreas territoriales. El acceso desde la Carretera Marginal a través de la Avenida La Cultura y Av. Del Pangoa van hacia el Mercado Municipal, que es otro punto de interés destacado debido a la presencia de comercios y terminales de transporte interdistritales

5.1.1.1. Transporte

A. Paraderos formales e informales

El conteo de paraderos se registra, los paraderos formales e informales que ocupan el espacio público en las cinco zonas de estudio; en los horarios de la mañana, tarde y noche.

- **Mañana**

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de paraderos de las cinco zonas correspondientes al turno mañana de 7: 00 a 8:00 a.m., los datos fueron obtenidos durante una hora de conteo, que se realizó en el campo en un día habitual, a lo largo de una semana.

Tabla 3. *Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am)*

Zona de conteo	Resumen turno mañana		
	Formal	Informal	Total
Zona 01	0	14	14
Zona 02	0	14	14
Zona 03	0	21	21
Zona 04	0	21	21
Zona 05	0	7	7

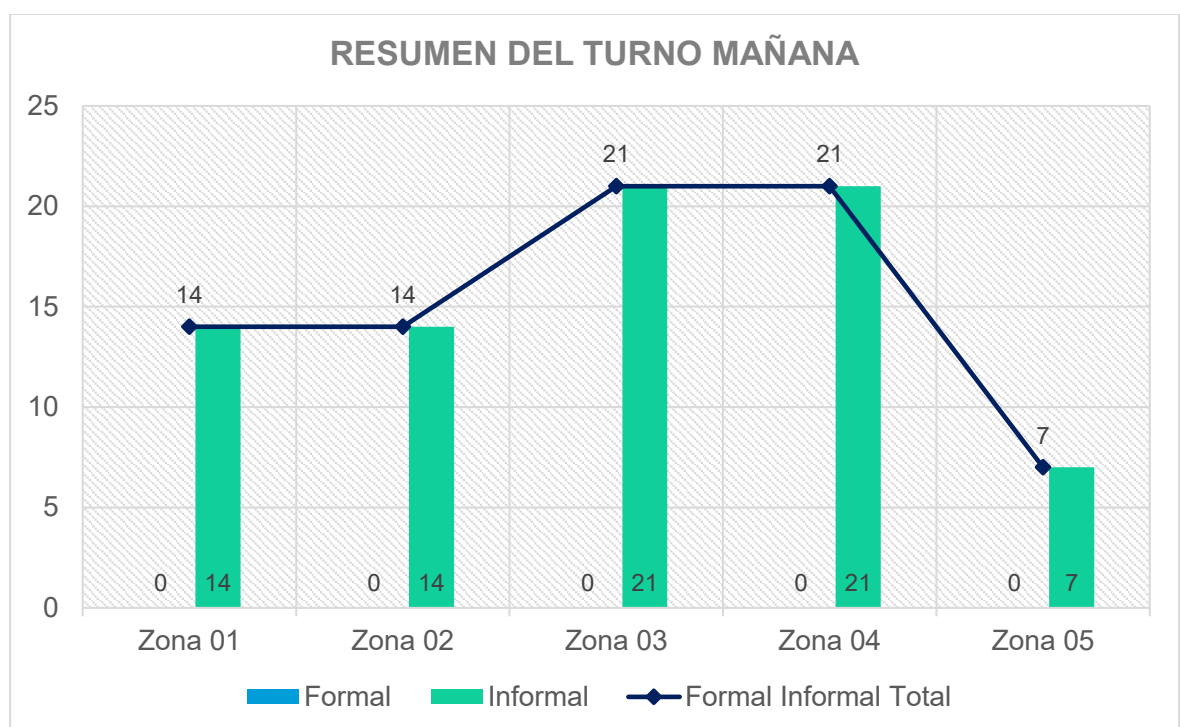


Figura 48. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas

Interpretación:

Durante la semana de estudio, en el turno de la mañana, se registró una alta cantidad de paraderos informales en el sector comercial, especialmente entre las inmediaciones de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa, en las Zonas N° 3 y 4. En las zonas N° 1 y 2, el conteo de paraderos informales fue moderado. Además, se observó que no existen paraderos formales en ninguna de las zonas investigadas.

- Tarde

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de paraderos de las cinco zonas en turno tarde de 12:00 a 1:00 pm, datos obtenidos del conteo de una hora, tiempo designado de la toma de datos en campo, que se realizó durante una semana de un día cotidiano.

Tabla 4. *Conteo total del turno tarde, en las cinco Zonas de estudio (12:00 - 1:00 pm)*

Zona de conteo	Resumen turno tarde		
	Formal	Informal	Total
Zona 01	0	14	14
Zona 02	0	14	14
Zona 03	0	21	21
Zona 04	0	21	21
Zona 05	0	7	7

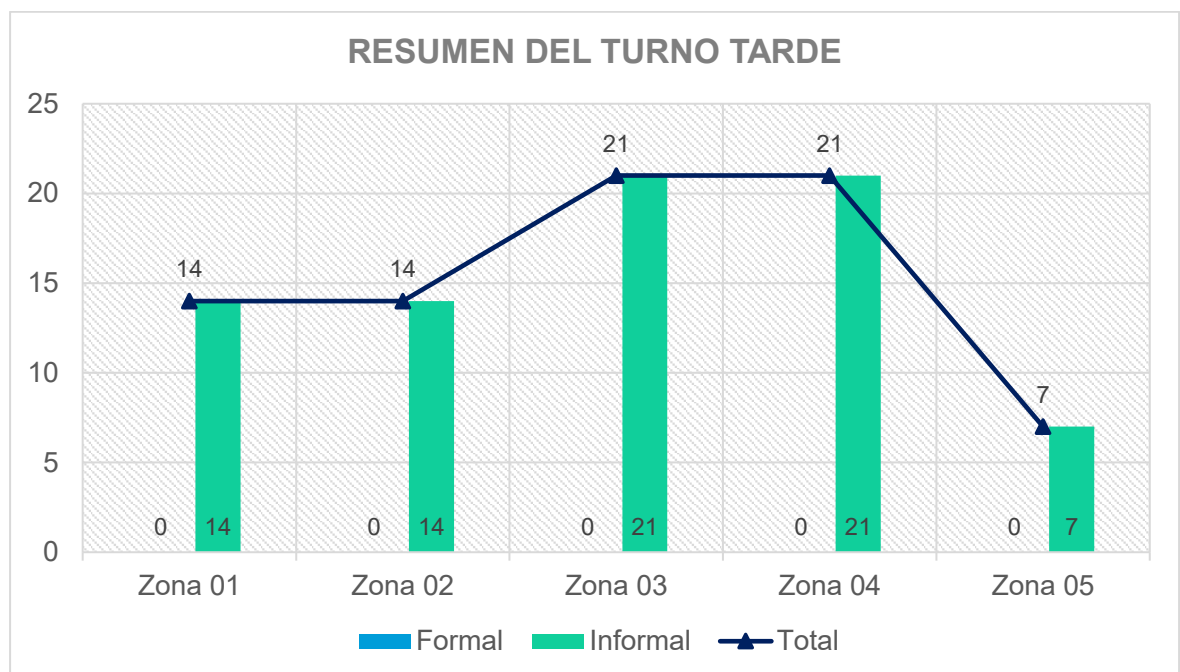


Figura 49. Conteo de paraderos en el turno tarde de las cinco Zonas

Interpretación:

La cantidad de paraderos que se encontraron en el sector Comercial durante la semana en el turno tarde entre las inmediaciones de la Av. La Cultura y Av. Del Pangoa, la Zona N°4, el conteo de paraderos informales es muy alto y en las zonas N° 1, 2 y 3 el conteo de paraderos informales es medio, como también se puede ver que no existen paraderos formales en ningunas de las Zonas de la investigación.

- Noche

Se muestran los resultados descriptivos del conteo de paraderos de las cinco zonas durante el turno noche, 6: 00 a 7:00 pm, los datos fueron recolectados en una hora del conteo, tiempo designado de la toma de datos en campo, realizada en campo durante una semana, en un día habitual

Tabla 5. *Conteo total del turno noche, en las cinco Zonas de estudio (6:00 - 7:00 pm)*

Zona de conteo	Resumen turno noche		
	Formal	Informal	Total
Zona 01	0	14	14
Zona 02	0	14	14
Zona 03	0	14	14
Zona 04	0	21	21
Zona 05	0	7	7

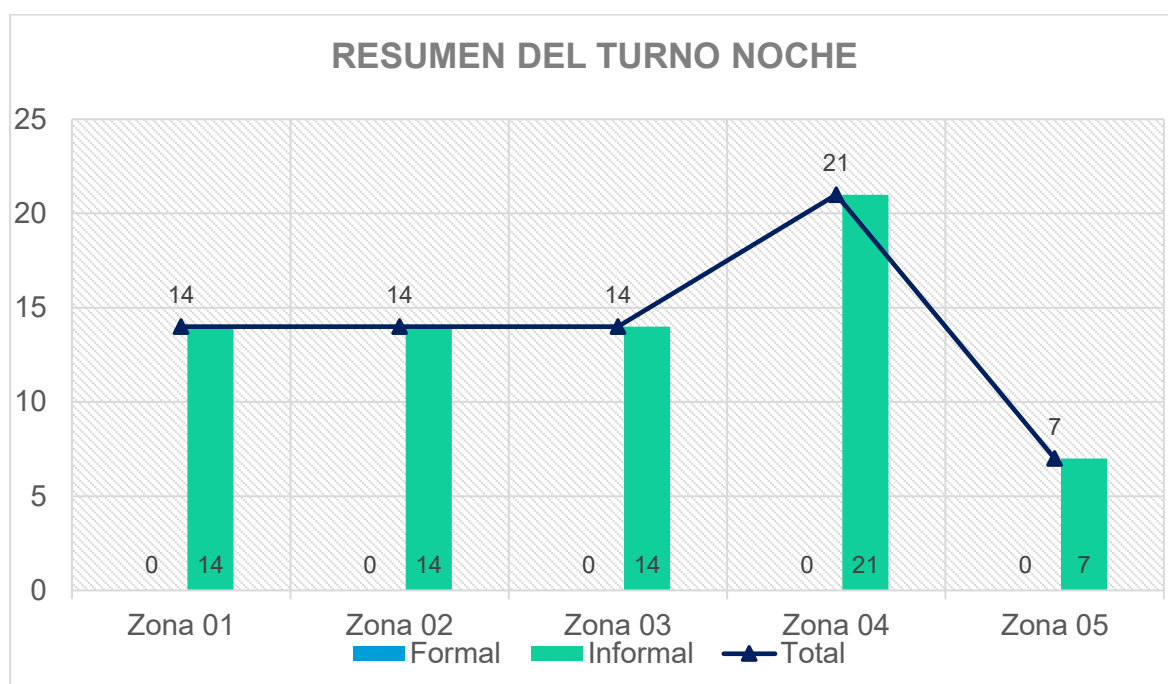


Figura 50. Conteo de paraderos en el turno noche de las cinco Zonas

Interpretación:

Durante el turno de la tarde, a lo largo de la semana, se identificó una gran cantidad de paraderos informales en el sector comercial, particularmente en la Zona N° 4, ubicada entre las inmediaciones de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa. En las

Zonas N° 1, 2 y 3, la presencia de paraderos informales fue moderada. Asimismo, se constató que en ninguna de las zonas estudiadas se encontraron paraderos formales.

B. Porcentaje vehicular

El conteo por clasificación vehicular se registra, los vehículos que ocupan el espacio de la calle y análisis de intensidad del porcentaje vehicular; en el horario de mañana, tarde y noche.

a. Conteo de la Zona N° 01 en la Av. Del Pango y Av. Quillabamba.

- Mañana

Se muestran los resultados descriptivos del conteo porcentual del flujo vehicular en la Zona N° 01, correspondiente al turno mañana, entre las 7:00 y 8:00 a.m. Los datos fueron recolectados durante una hora de observación en campo, realizada en un día típico dentro de una semana de trabajo.

Tabla 6. *Conteo total del turno mañana, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (7:00 - 8:00 am)*

Zona 01														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	130	142	127	135	118	124	180	162	190	170	204	189	230	254
Moto	233	199	202	226	166	163	213	188	150	202	187	175	204	215
lineal														
Auto	8	12	6	5	8	9	12	4	8	14	4	10	5	7
Combi	1	2	3	1	2	2	3	1	1	2	1	2	3	2
Bus	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1
Camión	20	18	11	15	18	21	24	38	25	41	19	31	20	45
Bicicleta	2	3	2	4	2	2	2	12	2	10	2	2	2	5
Total	272	359	238	326	279	346	355	460	384	467	439	443	485	609

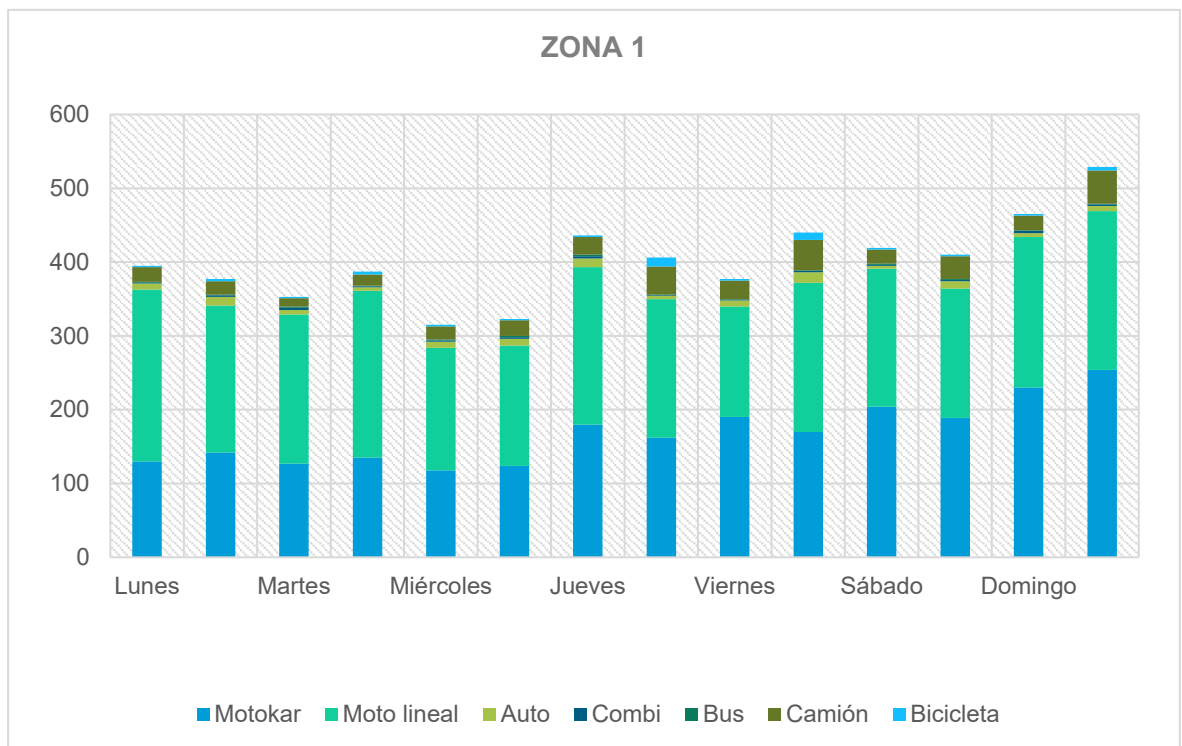


Figura 51. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 01

Interpretación:

El volumen porcentual de vehículos que circulan por la Zona N° 01 durante el turno de la mañana, en el tramo comprendido entre la Av. Del Pangoa y la Av. Quillabamba, varía a lo largo de la semana: de lunes a miércoles se registra un flujo vehicular bajo, mientras que los jueves y viernes aumenta a un nivel medio, alcanzando un alto porcentaje durante los días sábado y domingo.

- Tarde

Se detallan los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 01 durante el turno de la tarde, entre las 12:00 y 1:00 p.m. La información fue recolectada en un lapso de una hora, en el transcurso de una semana, durante un día representativo de actividad habitual.

Tabla 7. *Conteo total del turno tarde, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (12:00 - 1:00 pm)*

Zona 01														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	129	144	123	135	118	123	179	164	189	185	207	189	234	245
Moto lineal	243	233	181	259	256	177	179	165	156	257	175	165	269	215
Auto	12	11	14	11	14	8	13	8	5	12	8	7	4	12
Combi	1	2	3	1	2	2	4	1	1	2	1	2	3	2
Bus	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	3	1	1	1
Camión	18	19	9	18	13	21	26	36	27	43	17	301	25	44
Bicicleta	7	8	11	6	4	11	5	3	10	6	3	6	2	10
Total	411	418	343	431	408	344	408	378	389	506	414	671	538	529

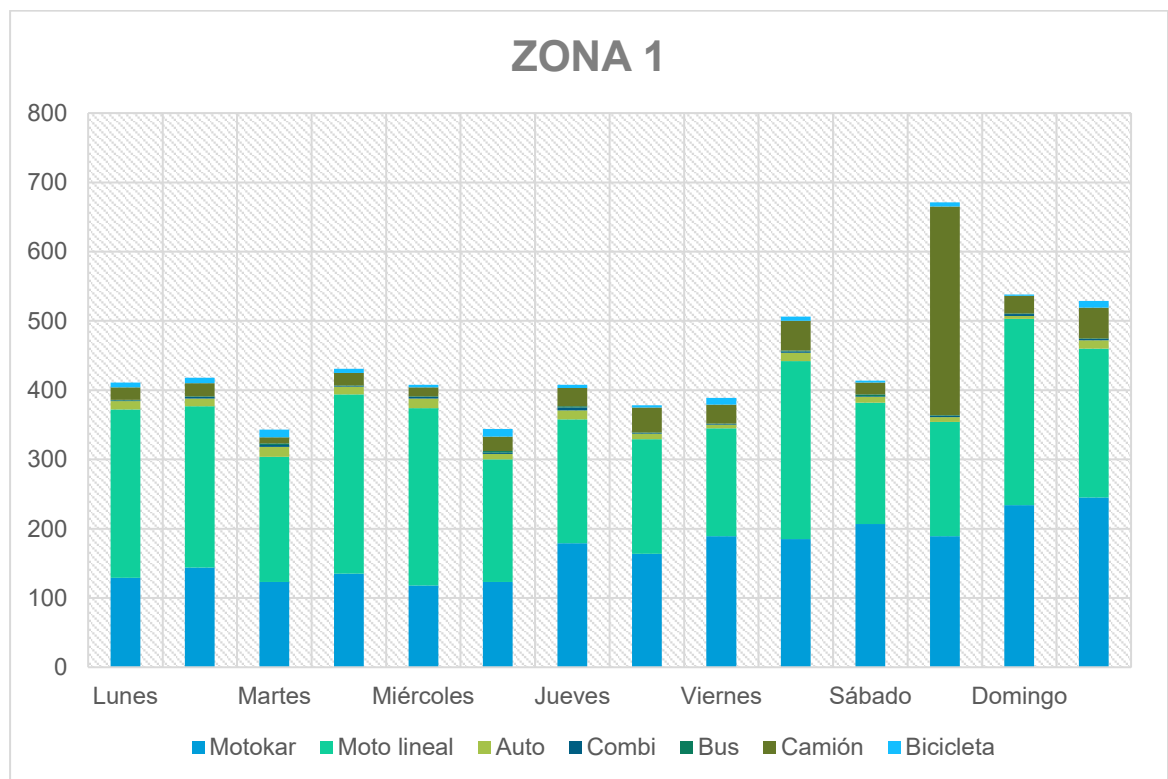


Figura 52. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 01

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que se desplazan en la Zona N°01 durante la semana en el turno tarde de las inmediaciones de la Av. Del Pangoa a la Av. Quillabamba, los días de lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves y viernes el porcentaje es medio y los días sábados a domingos es alto.

- Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de porcentaje vehicular de la zona N° 01 en turno tarde de 6: 00 a 7:00 pm, datos obtenidos del conteo de una hora, tiempo designado de la toma de datos en campo, que se realizó durante una semana de un día cotidiano.

Tabla 8. *Conteo total del turno noche, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (6:00 - 7:00 pm)*

Zona 01														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	131	144	121	138	116	135	175	164	189	185	216	192	245	256
Moto	260	137	247	202	241	239	228	249	209	254	233	164	214	278
lineal														
Auto	4	5	4	8	6	9	10	8	4	4	8	5	5	4
Combi	2	3	3	1	2	3	4	1	1	2	1	2	3	2
Bus	3	3	2	4	3	2	4	4	2	3	3	5	4	4
Camión	13	15	9	18	13	27	24	34	31	43	18	308	25	46
Bicicleta	6	2	7	7	8	7	1	2	2	6	6	5	6	6
Total	420	309	393	378	389	422	446	462	438	497	485	681	502	596

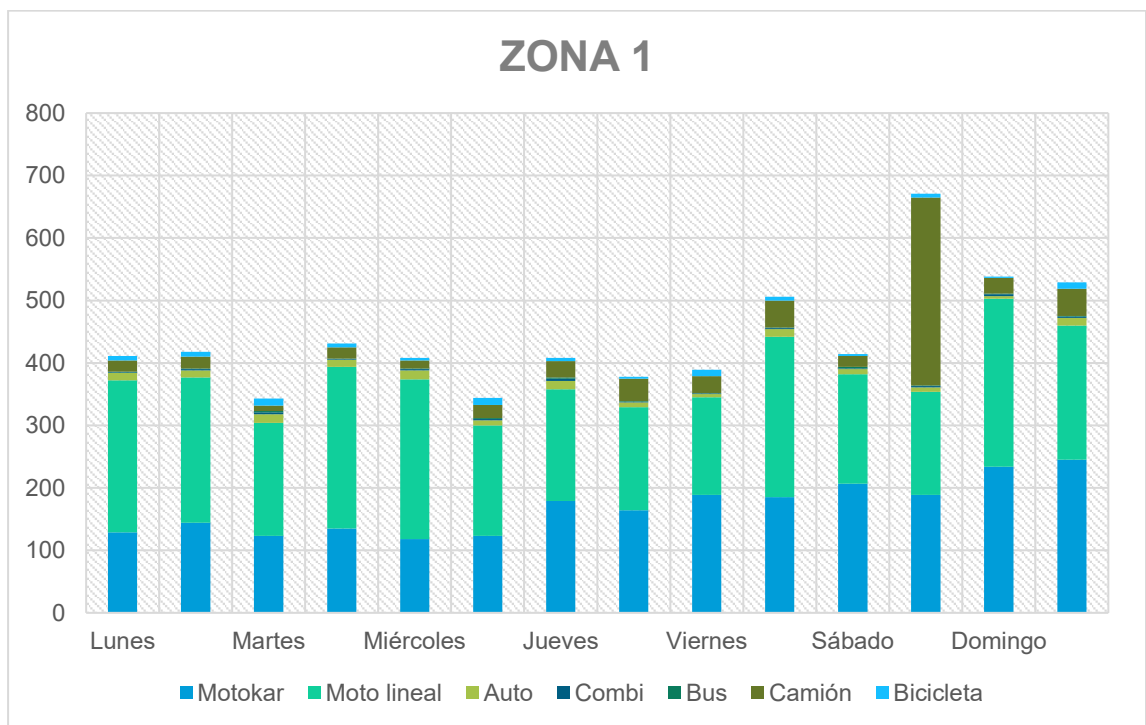


Figura 53. Conteo de porcentaje vehicular en el turno noche de la Zona N° 01

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que se desplazan en la Zona N°01 durante la semana en el turno noche de las inmediaciones de la Av. Del Pango a la Av. Quillabamba, los días de lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves y viernes el porcentaje es medio y los días sábado y domingo es alto.

b. Conteo de la Zona N°02 en la Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura.

- Mañana

Se exponen los resultados descriptivos correspondientes al conteo porcentual del flujo vehicular en la Zona N° 02 durante el turno de la mañana, entre las 7:00 y 8:00 a.m. Los datos fueron recopilados en un período de una hora, dentro de una jornada típica, a lo largo de una semana de observación en campo.

Tabla 9. *Conteo total del turno mañana, en Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura (7:00 - 8:00 am)*

Zona 02														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	170	301	148	289	183	275	186	372	196	365	205	384	234	391
Moto lineal	206	250	145	162	212	174	211	234	155	154	177	192	250	171
Auto	7	14	5	8	5	14	4	8	13	8	5	12	9	7
Combi	4	10	5	9	4	10	6	12	6	11	7	12	8	14
Bus	1	2	2	3	2	2	2	4	1	2	3	2	2	2
Camión	17	35	12	18	35	27	23	46	13	35	21	37	23	31
Bicicleta	14	8	7	8	15	12	6	9	11	10	15	15	8	13
Total	419	620	324	497	456	514	438	685	395	585	433	654	534	629

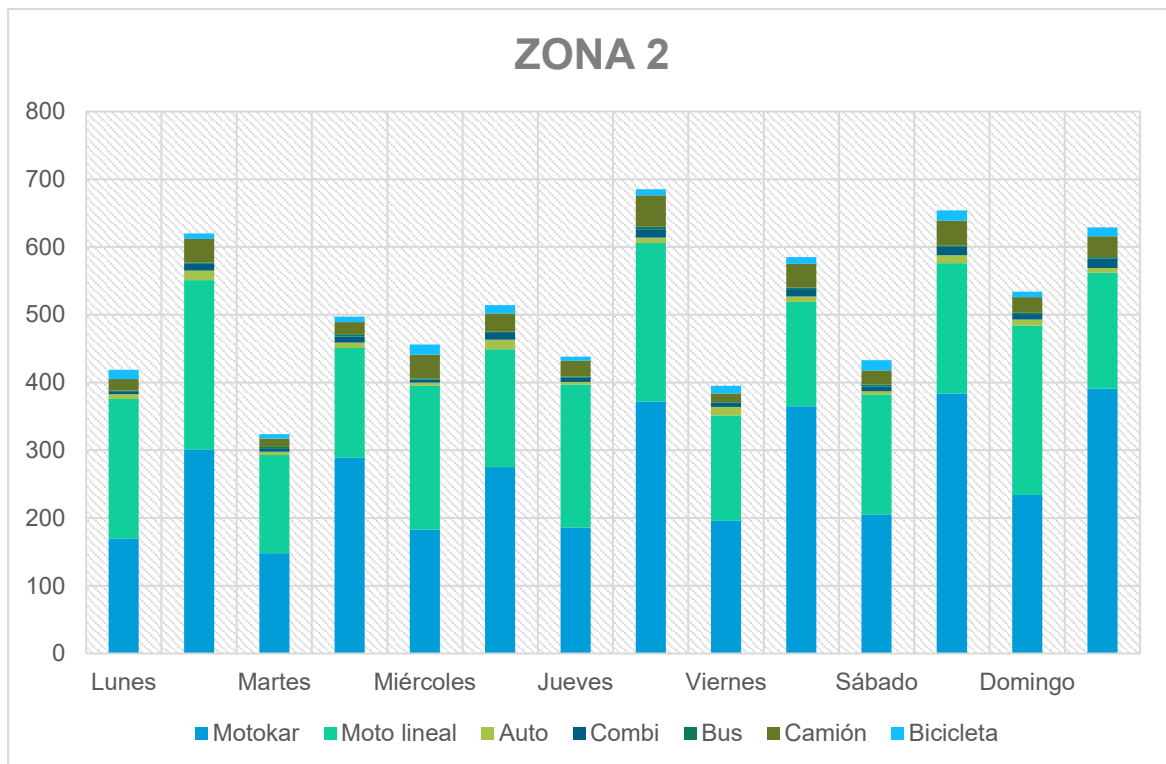


Figura 54. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 02

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que se desplazan en la Zona N°02 durante la semana en el turno mañana de las inmediaciones de la Av. Mártires de Tsirian a la Av. La Cultura, los días lunes y martes el porcentaje vehicular es bajo, seguido de miércoles a viernes el porcentaje es medio y los días sábados y domingos es alto.

- Tarde

Se muestran los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 02 durante el turno de la tarde, entre las 12:00 y 1:00 p.m. La recolección de datos se llevó a cabo durante una hora, en el transcurso de una semana, en un día representativo de las condiciones habituales.

Tabla 10. *Conteo total del turno tarde, en Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura (12:00 - 1:00 pm)*

Zona 02														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	169	278	154	270	182	250	184	372	196	354	210	387	236	403
Moto	176	125	191	165	278	237	183	276	279	253	268	246	248	169
lineal														
Auto	4	10	14	5	12	11	11	4	11	10	13	8	6	4
Combi	4	8	4	6	3	11	5	15	5	17	8	11	6	14
Bus	1	2	2	3	2	2	3	3	1	3	3	3	2	2
Camión	15	36	10	17	36	25	24	44	15	34	22	34	21	31
Bicicleta	7	4	10	4	11	3	10	10	7	6	3	10	3	4
Total	376	463	385	470	524	539	420	724	514	677	527	699	522	627

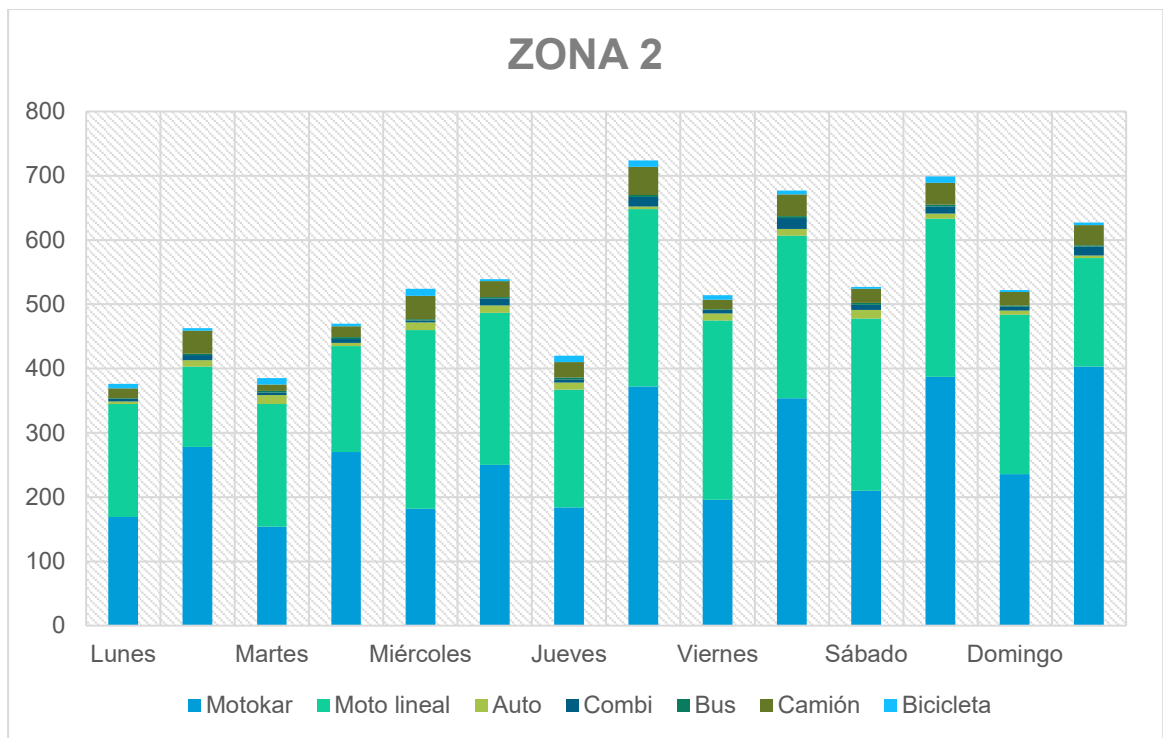


Figura 55. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 02

Interpretación:

El volumen porcentual de vehículos que circula en la Zona N° 02 durante el turno de la tarde, en el tramo comprendido entre la Av. Mártires de Tsirian y la Av. La Cultura, muestra un comportamiento variable a lo largo de la semana: de lunes a miércoles el tránsito es bajo, mientras que entre jueves y viernes se incrementa a un nivel medio, alcanzando su punto más alto los días sábado y domingo.

• Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo porcentual del flujo vehicular en la Zona N° 02 durante el turno nocturno, comprendido entre las 6:00 y 7:00 p.m. La información fue recolectada en un lapso de una hora, a lo largo de una semana, en un día considerado representativo de la actividad habitual en la zona.

Tabla 11. *Conteo total del turno noche, en Av. Mártires de Tsirian y Av. La Cultura (6:00 - 7:00 pm)*

Zona 02														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	176	278	154	273	181	264	187	375	205	364	215	391	239	407
Moto	273	225	222	244	239	268	129	272	182	127	210	131	260	216
lineal														
Auto	9	9	7	4	6	9	9	10	9	7	4	10	6	9
Combi	3	8	4	6	4	10	6	14	5	16	8	11	8	16
Bus	1	2	2	3	2	2	3	3	1	3	3	3	2	2
Camión	14	34	8	16	38	26	13	46	15	34	22	34	21	30
Bicicleta	2	1	5	6	8	7	8	2	6	2	6	5	1	2
Total	478	557	402	552	478	586	355	722	423	553	468	585	537	682

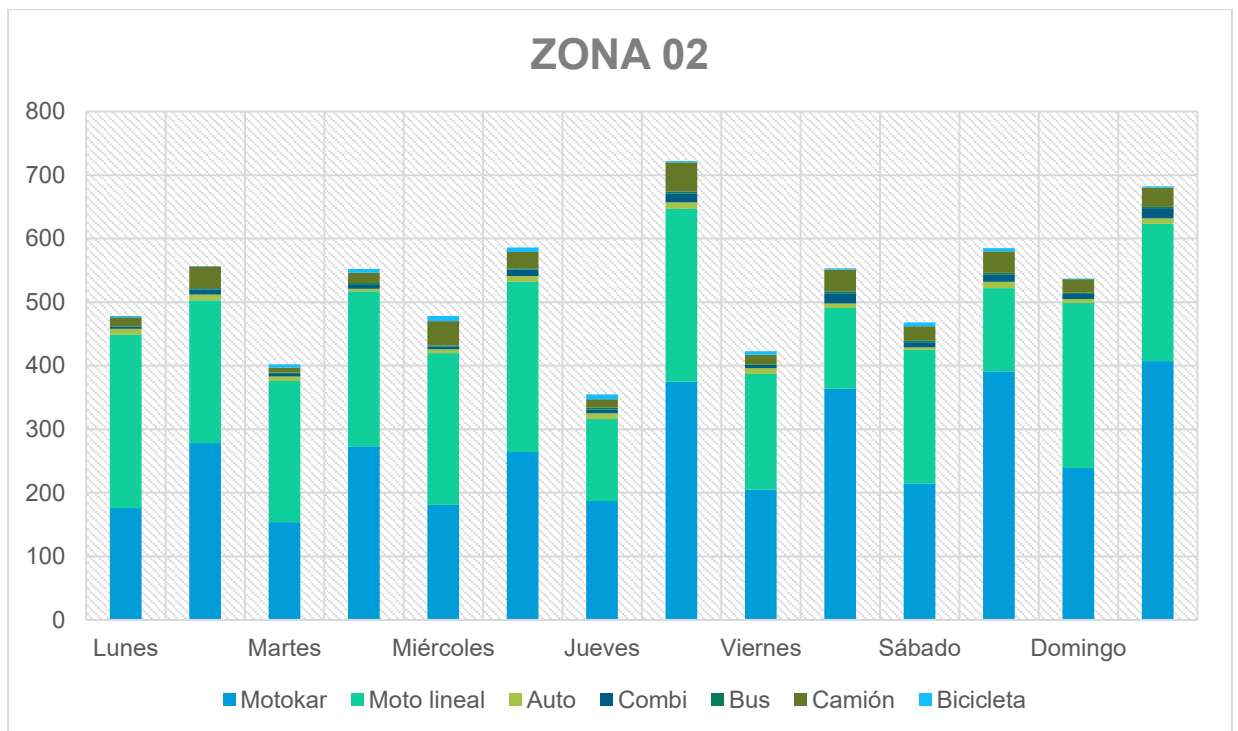


Figura 56. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 02

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que se desplazan en la Zona N°02 durante la semana en el turno noche de las inmediaciones de la Av. Mártires de Tsirian a la Av. La Cultura, los días lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves y viernes el porcentaje es medio y los días sábados y domingos es alto.

c. Conteo de la Zona N°03 en la Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde.

- Mañana

Se presentan los resultados descriptivos correspondientes al registro del porcentaje vehicular en la Zona N° 03 durante el turno de la mañana, comprendido entre las 7:00 y 8:00 a.m. La información fue recolectada en un lapso de una hora, durante una jornada habitual a lo largo de una semana de observación en campo.

Tabla 12. *Conteo total del turno mañana, en Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde (7:00 - 8:00 am)*

Zona 03														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	108	91	106	85	107	87	108	90	110	90	115	91	132	94
Moto lineal	201	186	180	172	202	254	232	237	235	215	201	220	219	230
Auto	5	21	10	10	23	24	22	12	11	18	18	22	7	19
Combi	2	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	2	1	1
Bus	32	34	31	34	32	35	30	36	33	38	38	40	40	44
Camión	45	36	44	35	47	34	48	36	50	37	53	41	57	43
Bicicleta	14	12	6	10	9	7	12	9	12	9	5	10	10	10
Total	407	381	378	347	422	442	454	421	452	409	431	426	466	441

Figura 8. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 03

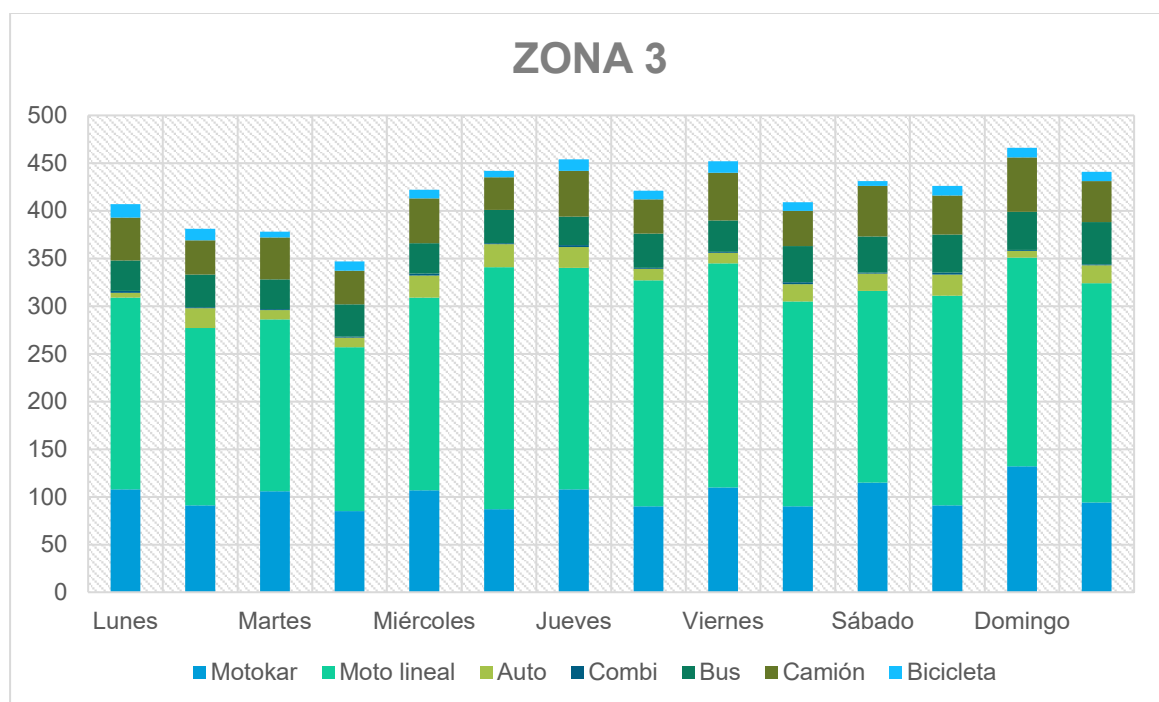


Figura 57. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 03

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que circulan en la Zona N°03 durante la semana en el turno mañana, en el tramo comprendido entre de la Av. Carlos A. Botto Bernal y Av. Víctor A. Belaunde, de lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves y viernes el porcentaje es medio y los sábados y domingos es alto.

• Tarde

Se muestran los resultados descriptivos del registro del porcentaje vehicular correspondiente a la Zona N° 03 durante el turno de la tarde, entre las 12:00 y 1:00 p.m. Los datos fueron recopilados en un intervalo de una hora, como parte del trabajo de campo realizado durante una semana en un día representativo.

Tabla 13. *Conteo total del turno tarde, en Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde (12:00 - 1:00 pm)*

Zona 03														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	106	95	110	83	106	90	106	31	110	89	119	89	130	95
Moto lineal	149	224	277	236	262	257	136	245	127	262	247	130	183	275
Auto	20	11	13	23	20	25	19	13	5	18	20	9	17	14
Combi	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2
Bus	29	28	30	35	30	33	29	35	36	35	36	44	39	45
Camión	44	38	42	33	40	35	44	30	45	38	54	43	58	61
Bicicleta	6	4	9	4	8	2	10	7	2	6	7	10	10	10
Total	357	402	483	416	469	444	346	363	327	451	485	327	440	502

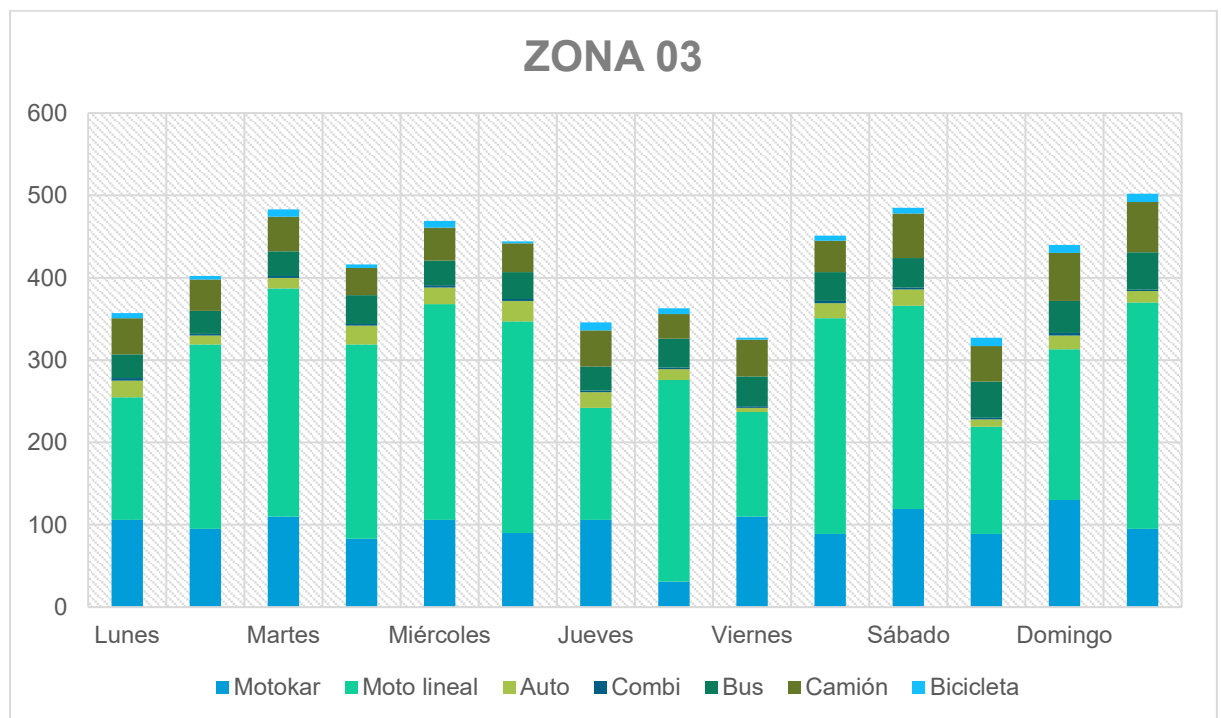


Figura 58. Conteo de porcentaje vehicular en el turno tarde de la Zona N° 03

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que circula en la Zona N°03 durante la semana las inmediaciones de la Av. Carlos A. Botto Bernal y Av. Víctor A. Belaunde, en el turno mañana los días de lunes a viernes el porcentaje vehicular es medio y los días sábados y domingos es alto.

- Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 03 durante el turno de la tarde, entre las 12:00 y 1:00 p.m. Los datos fueron obtenidos en un intervalo de una hora, durante una semana de observación en un día típico de campo.

Tabla 14. *Conteo total del turno noche, en Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde (6:00 - 7:00 pm)*

Zona 03														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	103	95	123	92	108	95	121	32	110	90	113	91	128	96
Moto lineal	189	231	154	235	174	190	195	270	192	132	272	243	208	177
Auto	5	10	9	7	4	8	9	10	4	6	4	8	9	10
Combi	3	2	3	2	3	2	2	2	2	4	2	2	2	2
Bus	29	29	31	30	31	35	34	38	38	34	38	43	31	46
Camión	55	45	42	35	43	41	40	31	44	36	53	40	57	62
Bicicleta	7	2	9	8	7	4	3	2	1	1	7	1	2	6
Total	391	414	371	409	370	375	404	385	391	303	489	428	437	399

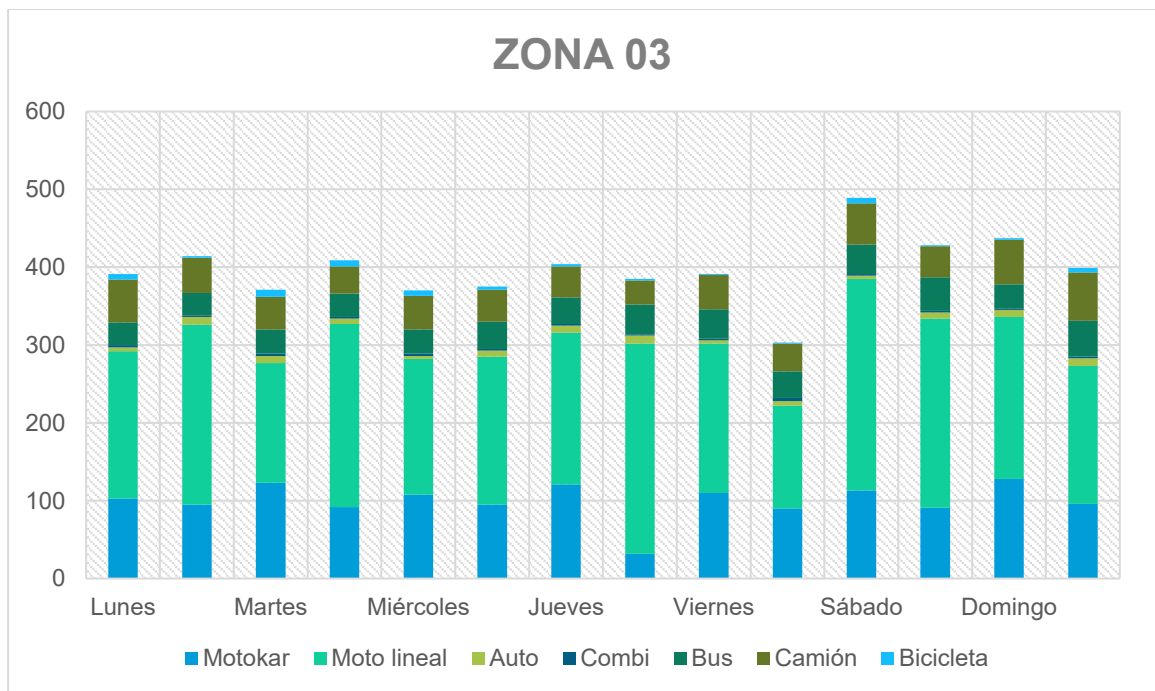


Figura 59. Conteo de porcentaje vehicular en el turno noche de la Zona N° 03

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que circula en la Zona N°03 durante la semana en el turno noche de las inmediaciones de la Av. Carlos A. Botto Bernales y Av. Víctor A. Belaunde, los días, de lunes a viernes el porcentaje vehicular es medio y los días sábados y domingos es alto.

d. Conteo de la Zona N°04 en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde.

• Mañana

Se presentan los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 04 durante el turno de la mañana, de 7:00 a 8:00 a.m. Los datos fueron recolectados durante un intervalo de una hora, como parte de la toma de datos en campo realizada durante una semana, en un día habitual.

Tabla 15. *Conteo total del turno mañana, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde (7:00 - 8:00 am)*

Zona 04														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	46	265	44	268	47	264	47	282	50	287	53	313	59	356
Moto lineal	154	259	221	221	216	181	174	238	159	160	219	242	207	199
Auto	12	7	11	6	6	10	14	14	14	4	14	10	5	11
Combi	3	2	1	2	2	2	3	2	4	3	2	4	3	4
Bus	1	5	2	4	2	3	1	6	1	4	3	5	2	6
Camión	6	34	5	35	8	32	6	36	5	34	7	38	6	36
Bicicleta	9	7	15	13	13	6	14	5	9	13	14	6	9	10
Total	231	579	299	549	294	498	259	583	242	505	312	618	291	622

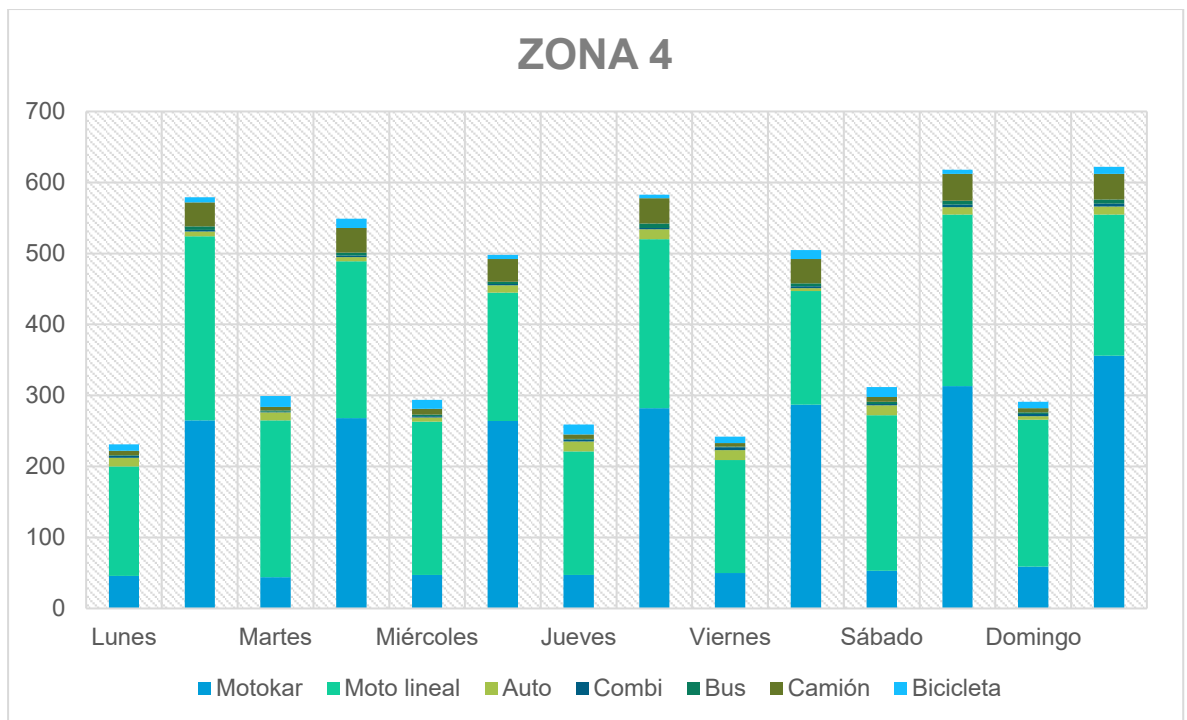


Figura 60. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 04

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que circula en la Zona N°04 durante la semana en el turno mañana de las inmediaciones de la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde, los días lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves y viernes el porcentaje es medio y los días sábados y domingos es alto.

- Tarde

Se presentan los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 04 durante el turno de la tarde, de 12:00 a 1:00 p.m. Los datos fueron recopilados durante un período de una hora, como parte de la toma de datos en campo realizada a lo largo de una semana en un día representativo.

Tabla 16. *Conteo total del turno tarde, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde (12:00 - 1:00 pm)*

Zona 04														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	44	251	43	271	48	269	48	284	49	280	55	309	56	356
Moto lineal	128	190	150	273	141	251	226	269	157	266	256	188	224	251
Auto	6	5	4	10	10	8	14	11	7	7	4	5	14	12
Combi	3	2	3	2	2	2	3	3	4	3	2	4	4	3
Bus	2	5	2	3	2	3	1	5	1	4	3	5	2	4
Camión	5	34	4	34	6	33	4	38	6	30	8	32	8	37
Bicicleta	2	2	8	6	3	5	3	6	5	9	2	8	10	11
Total	190	489	214	599	212	571	299	616	229	599	330	551	318	674

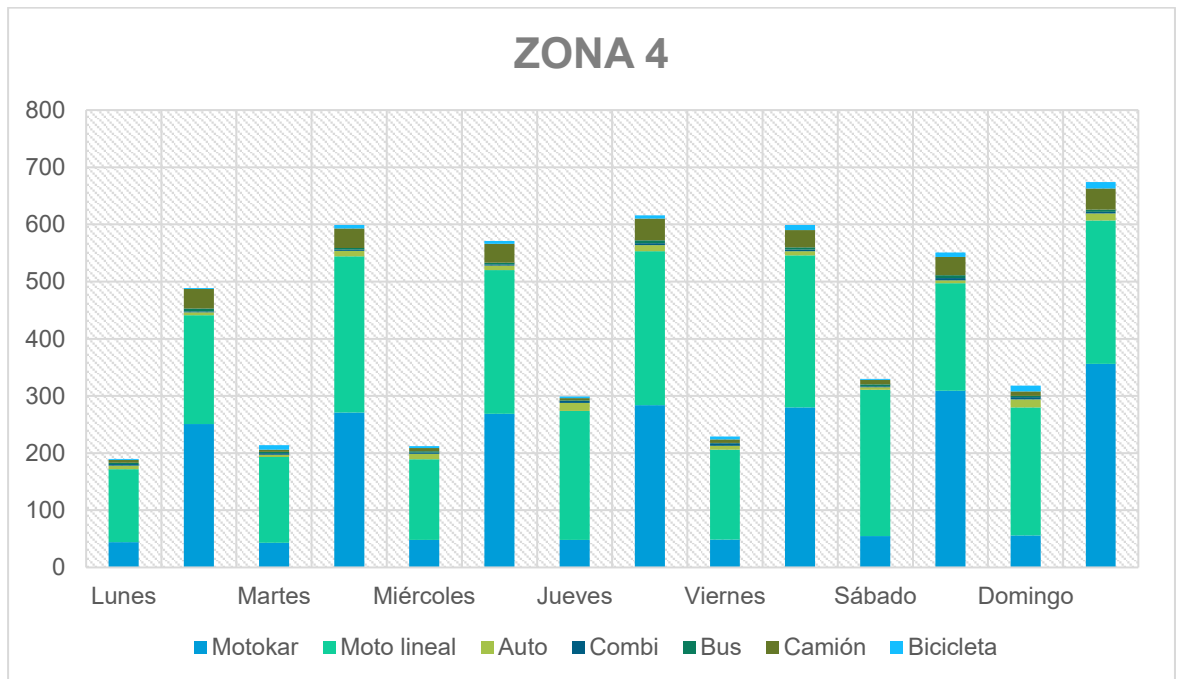


Figura 61. Conteo de porcentaje vehicular en el turno tarde de la Zona N° 04

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que circula en la Zona N°04 durante la semana en el turno tarde de las inmediaciones de la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde, los días lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves a sábados el porcentaje es medio y los días domingos es alto.

- Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 04 durante el turno nocturno, de 6:00 a 7:00 p.m. Los datos fueron obtenidos a lo largo de una hora, como parte de la recolección de información realizada durante una semana en un día habitual.

Tabla 17. *Conteo total del turno noche, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde (6:00 - 7:00 pm)*

Zona 04														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	46	253	44	270	46	271	52	286	53	284	56	306	61	371
Moto lineal	160	208	243	131	196	246	222	133	273	190	247	269	154	275
Auto	10	5	6	4	5	8	5	8	8	9	6	9	5	7
Combi	3	3	3	2	3	2	3	3	4	3	2	4	4	3
Bus	2	4	2	4	2	3	1	6	1	4	3	5	2	4
Camión	4	36	4	33	7	35	6	41	6	28	10	33	8	36
Bicicleta	8	5	6	2	8	3	5	5	4	6	1	7	5	3
Total	233	514	308	446	267	568	294	482	349	524	325	633	239	699

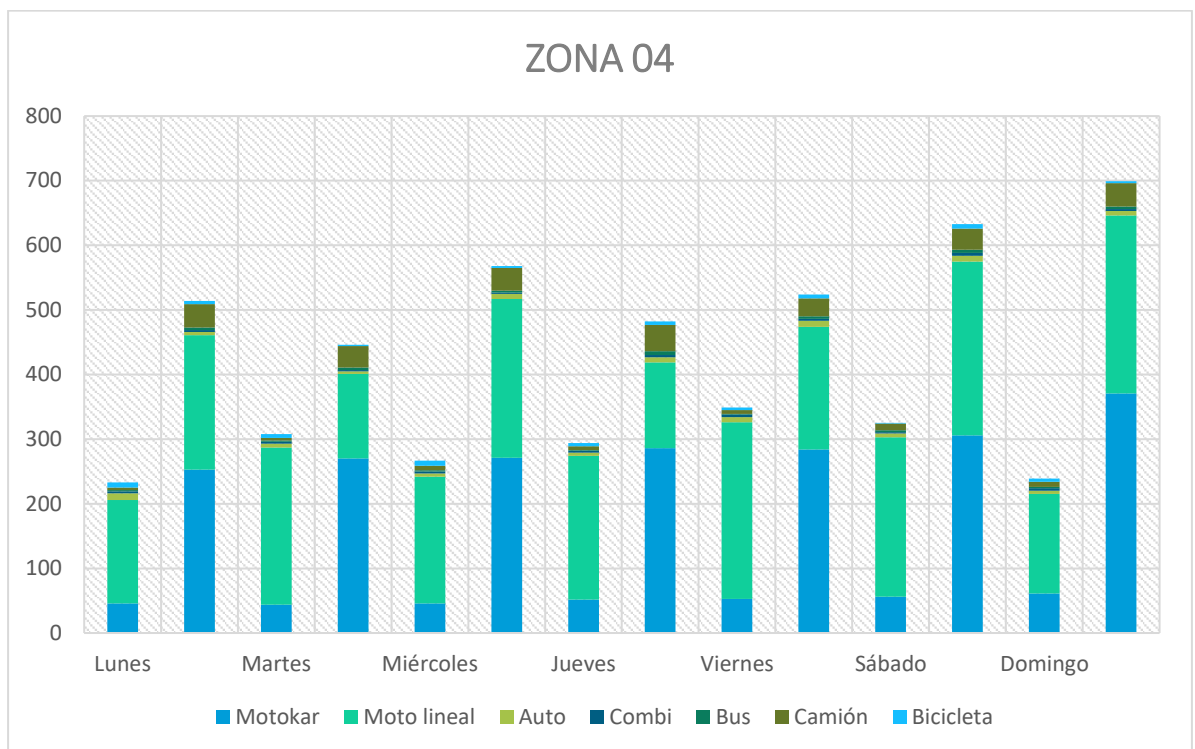


Figura 62. Conteo de porcentaje vehicular en el turno tarde de la Zona N° 04

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que se desplazan en la Zona N°04 durante la semana en el turno noche de las inmediaciones de la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde, los días lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves a sábados el porcentaje es medio y los días domingos es alto.

e. Conteo de la Zona N°05 en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz.

- Mañana

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de porcentaje vehicular de la zona N° 05 en turno de la tarde de 7: 00 a 8:00 am, datos obtenidos del conteo de una hora, tiempo designado de la toma de datos en campo, que se realizó durante una semana de un día cotidiano.

Tabla 18. *Conteo total del turno mañana, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz (7:00 - 8:00 am)*

Zona 05														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	34	189	32	195	35	201	36	216	36	214	43	218	51	239
Moto	181	162	213	236	194	237	168	207	216	163	258	181	176	239
lineal														
Auto	11	17	10	18	8	18	13	13	22	9	6	21	14	8
Combi	2	1	2	1	2	1	2	2	2	3	2	3	2	2
Bus	2	11	3	10	2	9	2	12	3	13	4	14	3	14
Camión	4	13	3	14	6	12	3	18	3	18	5	19	6	21
Bicicleta	12	13	10	13	14	6	12	15	15	6	14	6	11	10
Total	246	406	273	487	261	484	236	483	297	426	332	462	263	533

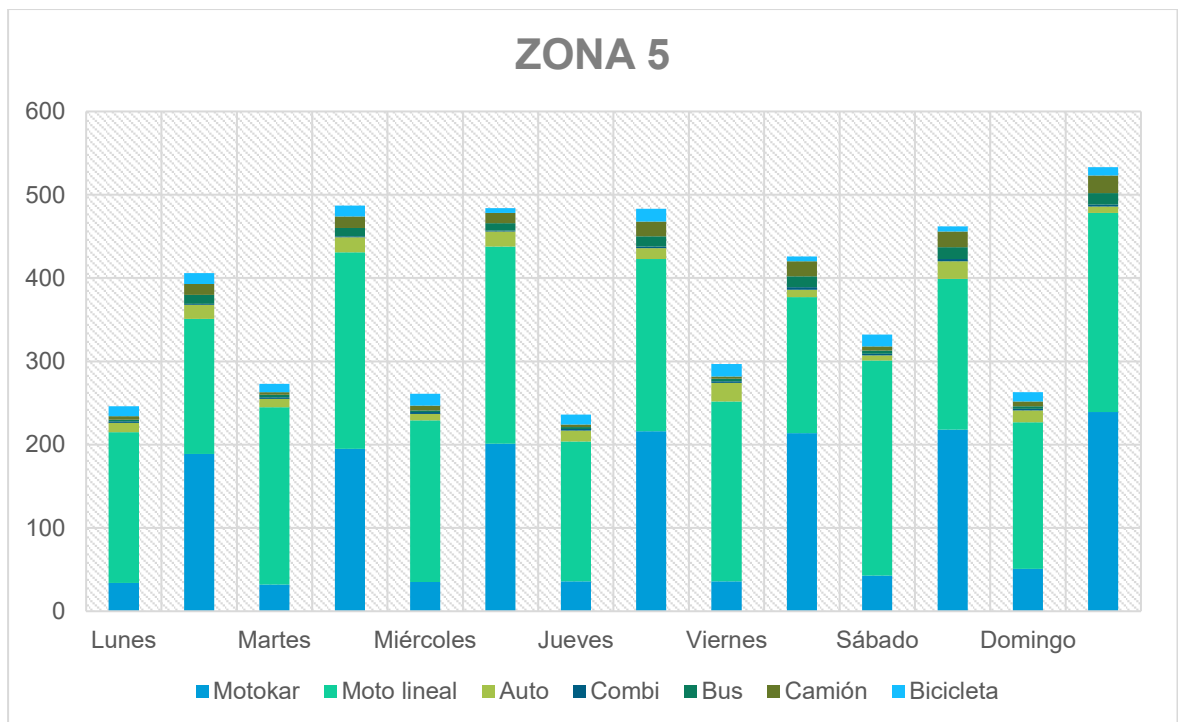


Figura 63. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 05

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que circula en la Zona N°05 durante la semana en el turno mañana de las inmediaciones de la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz, los días lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves a sábados el porcentaje es medio y los días domingos es alto.

- Tarde

Se presentan los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 05 durante el turno de la tarde, de 12:00 a 1:00 p.m. Los datos fueron recolectados en un lapso de una hora, durante la toma de datos en campo realizada a lo largo de una semana en un día representativo.

Tabla 19. *Conteo total del turno tarde, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz (12:00 - 1:00 pm)*

Zona 05														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	35	189	35	190	36	201	37	218	34	210	44	216	51	241
Moto lineal	161	133	136	179	230	145	129	210	148	212	148	178	163	169
Auto	14	7	4	11	4	4	4	10	5	7	4	7	8	11
Combi	2	2	2	1	2	1	2	8	2	3	2	3	2	2
Bus	2	12	3	8	4	9	2	12	3	13	4	14	3	13
Camión	2	10	3	15	8	16	3	15	3	16	5	19	6	20
Bicicleta	5	10	8	11	4	4	8	11	3	10	6	10	9	7
Total	221	363	191	415	288	380	185	484	198	471	213	447	242	463

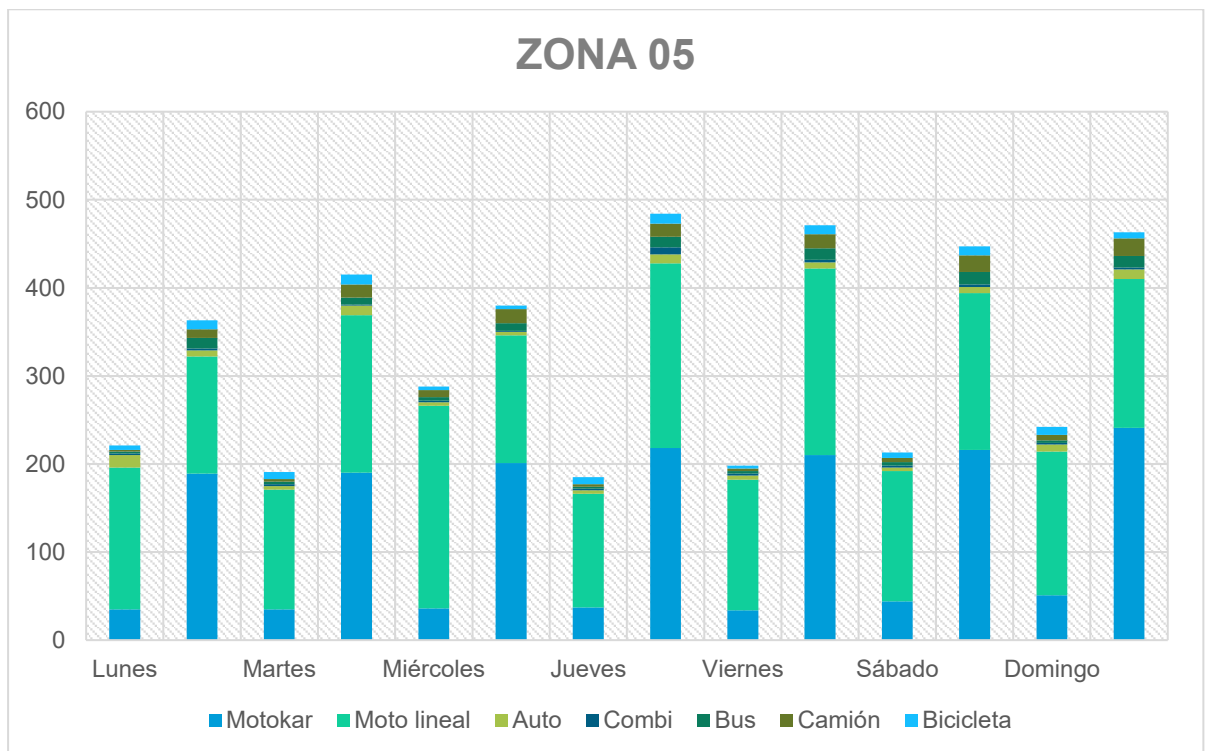


Figura 64. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 05

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que circula en la Zona N°05 durante la semana en el turno tarde de las inmediaciones de la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz, los días lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves y viernes el porcentaje es medio y los sábados y domingos es alto.

- Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo porcentual del tránsito vehicular en la Zona N° 05 durante el turno nocturno, de 6:00 a 7:00 p.m. Los datos fueron recopilados en una hora, como parte de la recolección de información realizada a lo largo de una semana en un día habitual.

Tabla 20. *Conteo total del turno noche, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz (6:00 - 7:00 pm)*

Zona 05														
Ítem	Lunes		Martes		Miércoles		Jueves		Viernes		Sábado		Domingo	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Motokar	32	186	36	187	34	201	36	217	33	210	41	215	51	240
Moto lineal	139	226	251	211	209	202	191	197	131	237	280	132	162	224
Auto	8	10	5	4	9	10	7	6	9	4	6	10	10	5
Combi	2	2	2	1	2	1	2	8	2	3	2	3	2	2
Bus	2	13	3	9	4	8	2	11	3	14	4	14	3	12
Camión	2	10	3	16	7	14	4	16	2	14	5	19	5	17
Bicicleta	7	1	1	3	6	6	3	8	1	2	9	5	6	8
Total	192	448	301	431	271	442	245	463	181	484	347	398	239	508

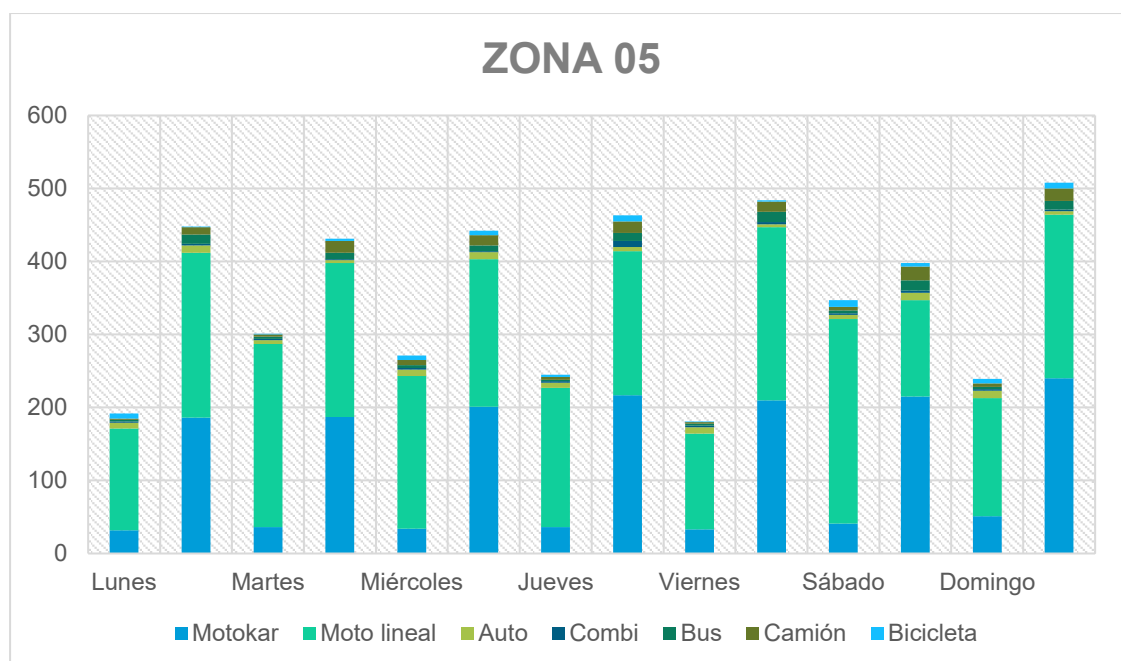


Figura 65. Conteo de porcentaje vehicular en el turno mañana de la Zona N° 05

Interpretación:

La magnitud de porcentaje vehicular que se desplazan en la Zona N°05 durante la semana en el turno noche de las inmediaciones de la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz, los días lunes a miércoles el porcentaje vehicular es bajo, seguido de jueves y viernes el porcentaje es medio y los días sábados y domingos es alto.

- f. Resumen del conteo del porcentaje vehicular durante la semana en horas de la mañana.

Tabla 21. Resumen del Conteo total de porcentaje vehicular durante la semana en el horario de la mañana (7:00 - 8:00 am)

Resumen turno mañana								
Zona de conteo	Motokar	Moto lineal	Auto	Combi	Bus	Camión	Bicicleta	Total
Zona 01	2355	2723	112	26	18	346	52	5632
Zona 02	3699	2693	119	118	30	373	151	7183
Zona 03	1414	2984	222	19	497	606	135	5877
Zona 04	2381	2850	138	37	45	288	143	5882
Zona 05	1739	2831	188	27	102	145	157	5189
Total	11588	14081	779	227	692	1758	638	29763
Porcentaje	38.93%	47.31%	2.62%	0.76%	2.33%	5.91%	2.14%	100.00%

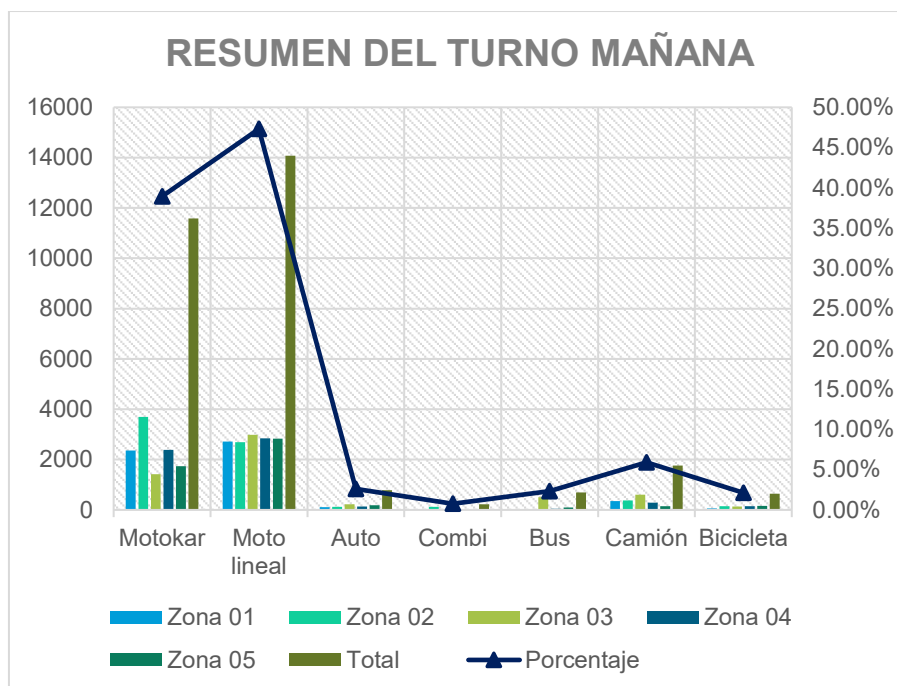


Figura 66. Resumen del Conteo total del porcentaje vehicular en la mañana de las 5 Zonas

Interpretación:

En el cuadro refleja un panorama claro sobre la dinámica vehicular en el sector comercial de la Av. Del Pangoa durante el horario de la mañana (7:00 - 8:00 a.m.). La zona de conteo con el mayor volumen de tránsito vehicular es la Zona N° 02, ubicada entre la Av. Mártires de Tsirian y la Av. La Cultura, registrando un flujo significativo de vehículos, destacándose por su porcentaje alto en comparación con las otras zonas evaluadas. Dentro de este volumen, los Motokar se imponen como el tipo de vehículo predominante, representando el 44.08% del total de vehículos contabilizados en las cinco zonas. Este dato subraya la fuerte dependencia del Motokar como medio de transporte en esta área, probablemente debido a su flexibilidad y adaptabilidad en entornos urbanos densos. Por otro lado, la Zona N° 05 muestra el menor flujo vehicular, lo que podría indicar una menor actividad comercial o una menor accesibilidad en comparación con las otras zonas. En cuanto a las combis, su representación es mínima, conformando solo el 0.95% del total vehicular, lo cual sugiere una menor relevancia de este tipo de transporte en la dinámica vehicular matutina del área. Este análisis no solo se confirma con la representación gráfica del flujo vehicular, sino también se refleja en el cuadro resumen, donde se destacan las particularidades del comportamiento vehicular en cada una de las zonas estudiadas. Esto evidencia patrones claros de movilidad que son cruciales para la planificación urbana y la gestión del tránsito en la zona comercial de Mazamari.

g. Resumen del conteo del porcentaje vehicular durante la semana en horas de la tarde.

Tabla 22. *Resumen del Conteo total de porcentaje vehicular durante la semana en el horario de la tarde (12:00 - 1:00 pm)*

Resumen turno tarde								
Zona de conteo	Motokar	Moto lineal	Auto	Combi	Bus	Camión	Bicicleta	Total
Zona 01	2364	2930	139	27	19	617	92	6188
Zona 02	3645	3094	123	117	32	364	92	7467
Zona 03	1359	3010	227	32	484	605	95	5812
Zona 04	2363	2970	117	40	42	279	80	5891
Zona 05	1737	2341	100	34	102	141	106	4561
Total	11468	14345	706	250	679	2006	465	29919
Porcentaje	38.33%	47.95%	2.36%	0.84%	2.27%	6.70%	1.55%	100.00%

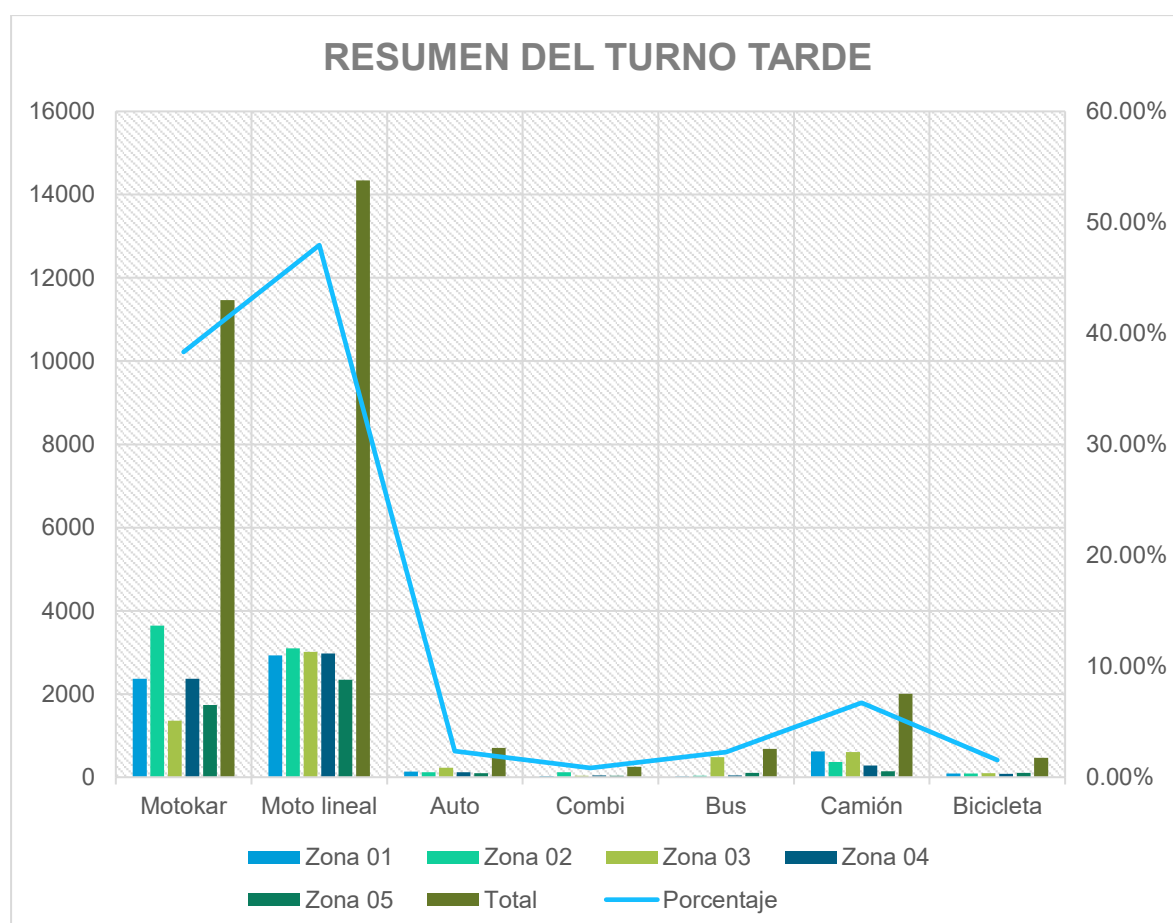


Figura 67. Resumen del Conteo total del porcentaje vehicular en la tarde de las 5 Zonas

Interpretación:

Los datos correspondientes al horario de la tarde (12:00 - 1:00 p.m.) revela que la Zona N° 02, ubicada entre la Av. Mártires de Tsirian y la Av. La Cultura, en la Av. Del Pangoa, destaca como el área con el mayor flujo vehicular dentro del sector comercial analizado. Esta zona se caracteriza por un porcentaje significativamente alto de vehículos, consolidándose como un eje clave de movilidad en este tramo del distrito de Mazamari. En cuanto a la composición del tráfico, los Motokar continúan siendo el tipo de vehículo predominante, representando el 43.67% del total de vehículos en las cinco zonas analizadas. Este dato resalta la preferencia por este medio de transporte, que domina el tránsito vehicular en la zona durante la tarde, similar a lo observado en el turno de la mañana. Por otro lado, la Zona N° 05, registra el menor volumen de tráfico, lo que podría estar relacionado con factores como una menor actividad comercial o limitaciones en la infraestructura vial que disminuyen su atractivo para los conductores. En cuanto a las combis, su participación en el tráfico sigue siendo limitada, representando solo el 0.95% del total de vehículos, lo que sugiere que este tipo de transporte tiene una presencia marginal en la dinámica vehicular de la tarde. Estos hallazgos, reflejados tanto en la representación gráfica como en el cuadro resumen, subrayan patrones consistentes en la movilidad vehicular que son cruciales para la planificación del tráfico y la gestión urbana en las zonas comerciales del distrito. La alta concentración de Motokar en la Zona N° 02, en particular, sugiere la necesidad de considerar intervenciones específicas para mejorar el flujo vehicular y la seguridad vial en esta área crítica.

h. Resumen del conteo del porcentaje vehicular durante la semana en horas de la noche

Tabla 23. *Resumen del Conteo total de porcentaje vehicular durante la semana en el horario de la noche (6:00 - 7:00 pm)*

Resumen turno noche								
Zona de conteo	Motokar	Moto lineal	Auto	Combi	Bus	Camión	Bicicleta	Total
Zona 01	2407	3155	84	30	47	624	71	6418
Zona 02	3709	2998	108	119	32	351	61	7378
Zona 03	1397	2862	103	33	487	624	60	5566
Zona 04	2399	2947	95	42	43	287	68	5881
Zona 05	1719	2792	103	34	102	134	66	4950
Total	11631	14754	493	258	711	2020	326	30193
Porcentaje	38.52%	48.87%	1.63%	0.85%	2.35%	6.69%	1.08%	100.00%

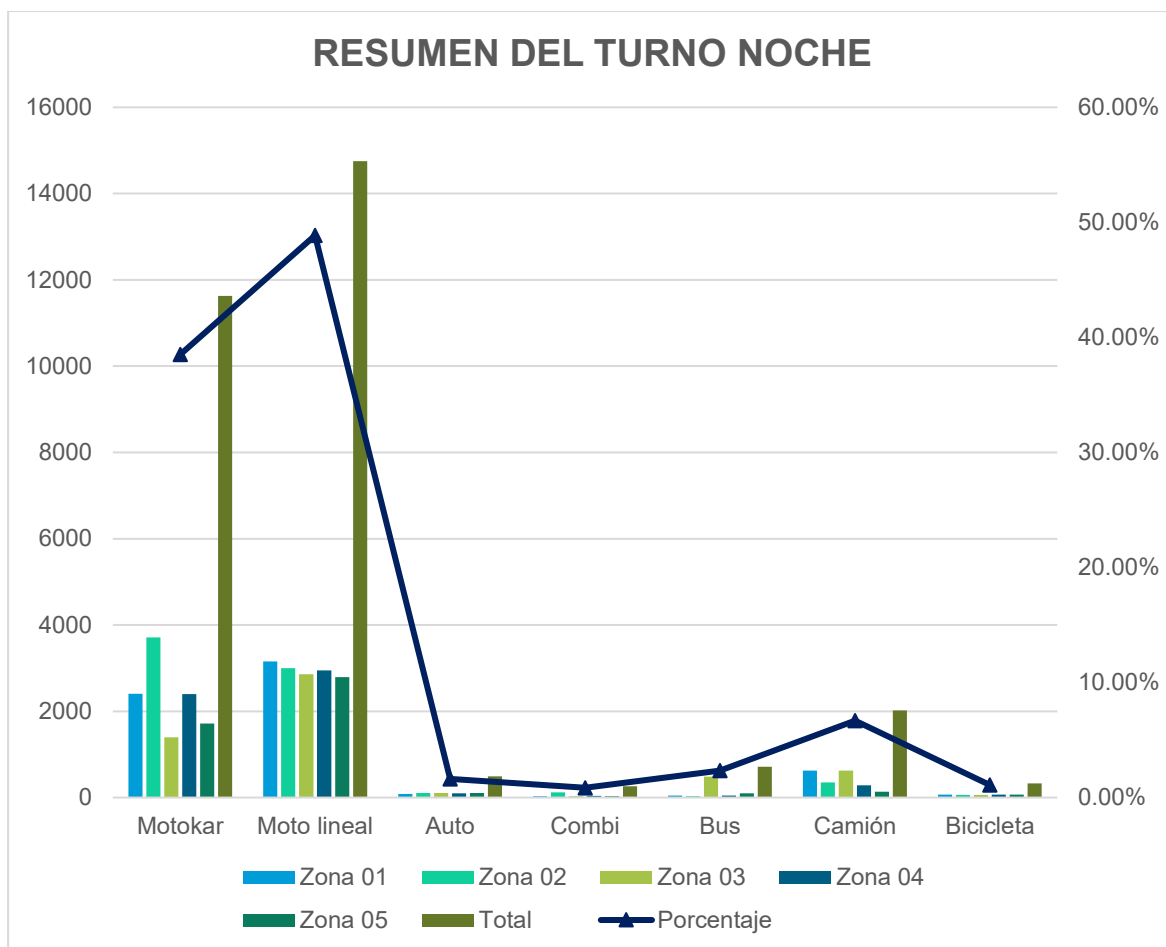


Figura 68. Resumen del Conteo total del porcentaje vehicular en la noche de las 5 Zonas

Interpretación:

En el cuadro se observan los datos correspondientes al turno de la noche (6:00 - 7:00 p.m.) revela que la Zona N° 02, ubicada en la Av. Del Pangoa entre la Av. Mártires de Tsirian y la Av. La Cultura, continúa siendo la de mayor afluencia vehicular dentro del sector comercial analizado. Este tramo destaca por su elevado volumen de tráfico, lo que lo consolida como un punto crítico de movilidad nocturna. El análisis muestra que los Motokar siguen predominando como el tipo de vehículo más común, representando el 43.77% del total de vehículos contabilizados en las cinco zonas. Este patrón confirma la dependencia al Motokar, como el principal medio de transporte, especialmente durante el turno de la noche, donde su presencia es particularmente notoria. Por otro lado, la Zona N° 05 presenta el menor flujo vehicular entre las zonas evaluadas, lo que podría estar relacionado con factores como una menor actividad comercial o la disponibilidad limitada de infraestructura vial adecuada. En lo que respecta a las combis, estas mantienen una presencia marginal en el tráfico, con una representación del 0.97% del total vehicular, lo que indica que este tipo de transporte tiene un impacto menor en la

dinámica vehicular nocturna. Estos resultados, respaldados tanto por la representación gráfica como por el cuadro resumen, destacan la persistencia de patrones de movilidad similares a los observados en turnos anteriores. La predominancia de los Motokar en la Zona N° 02, en particular, subraya la necesidad de intervenciones para mejorar la organización del tránsito y la seguridad vial en este sector clave del distrito.

- i. Resumen del conteo de porcentaje de vehículos a lo largo de la semana, abarcando los tres turnos (mañana tarde y noche).

Se muestran los resultados descriptivos del resumen de conteo de vehículos durante 1 semana de lunes a domingo durante los tres turnos aplicados en las 5 Zonas correspondientes al sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari.

Tabla 24. *Resumen del Conteo total de los tres turnos durante la semana (mañana, tarde, noche)*

Zonas		
Turno	Conteo vehicular	Porcentaje vehicular
Mañana	29763	33.12%
Tarde	29919	33.29%
Noche	30193	33.59%
Total	89875	100.00%

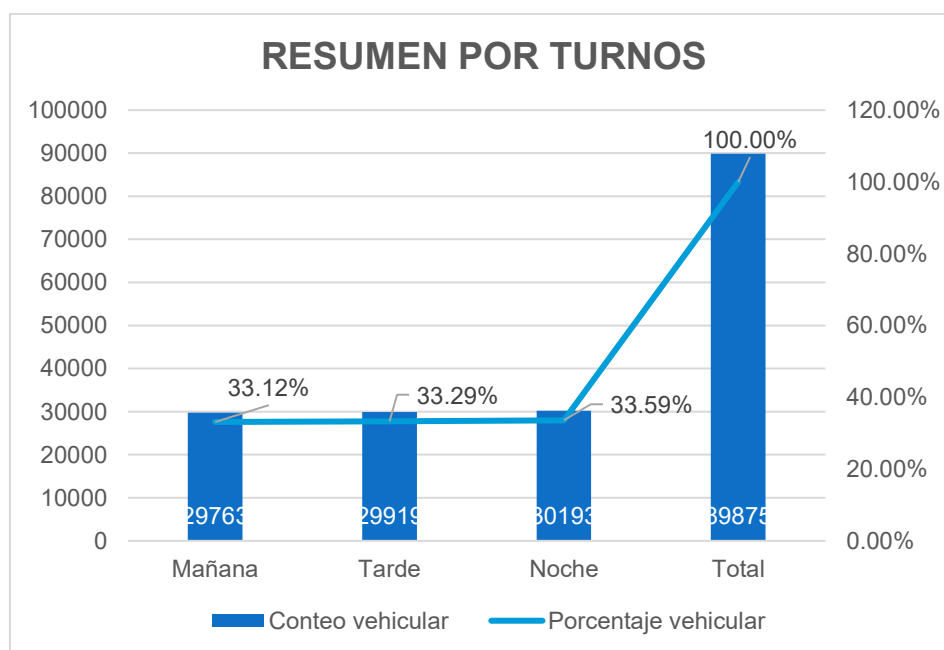


Figura 69. Resumen del Conteo total de peatón de los tres turnos de las 5 Zonas

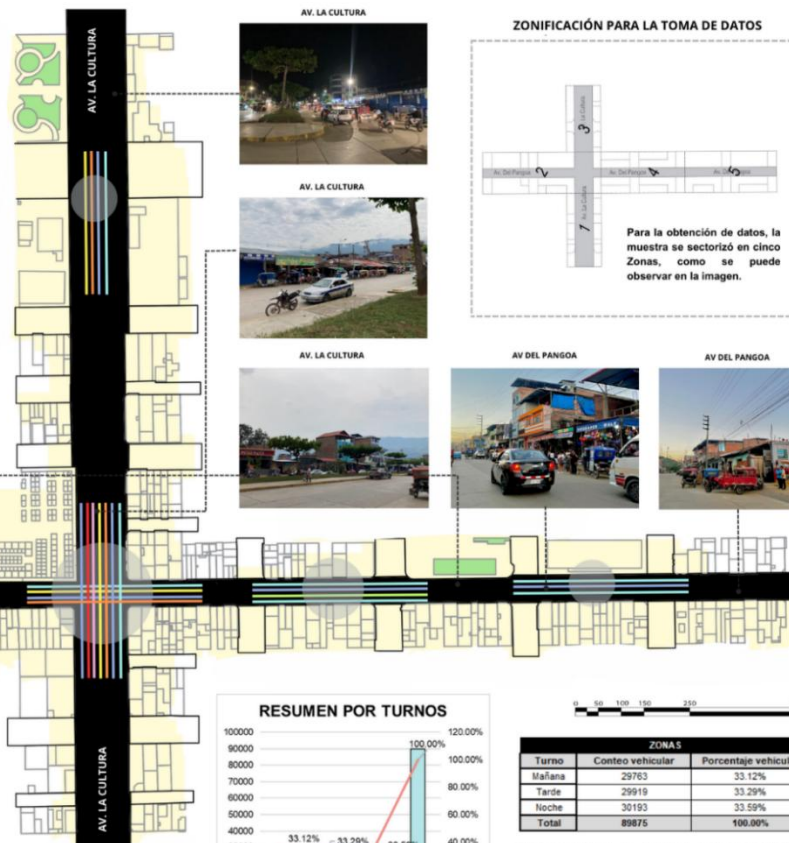
Interpretación:

Como se observa en el gráfico los resultados descriptivos por turnos nos muestran que por la noche hay mayor concurrencia de porcentaje vehicular con 33.59% de vehículos, así mismo se tiene con menor concurrencia de porcentaje vehicular en la tarde con 33.19% de vehículos que transcurren en el sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari.

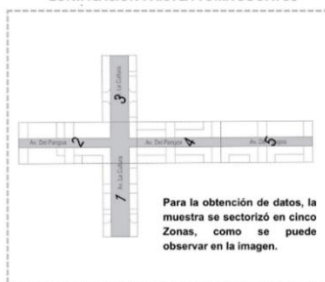
DIMENSIÓN - ESTRUCTURA URBANA

2. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

34 687	MOTOKAR	38.60 %
43 180	MOTOLINEAL	48.04 %
1 978	AUTO	2.20 %
735	COMBI	0.82 %
2 082	BUS	2.32 %
5 784	CAMIÓN	6.43 %
1 429	BICICLETA	1.59 %



ZONIFICACIÓN PARA LA TOMA DE DATOS



LEYENDA

- ZONAS CON CENTRALIDAD
- ZONA DE RECREACIÓN
- CONTEO DE LA MOVILIDAD
- MOTOKAR
- MOTOLINEAL
- AUTO
- COMBI
- BUS
- CAMIÓN
- BICICLETA
- MUNICIPIO DE MAZAMARI
- LUGAR DE CONTEO

RESUMEN POR TURNOS



ZONAS		
Turno	Conteo vehicular	Porcentaje vehicular
Mañana	29783	33.12%
Tarde	29919	33.29%
Noche	30193	33.59%
Total	89875	100.00%

Como se muestra en la en el gráfico los resultados descriptivos por turnos nos muestran que por la noche hay mayor concurrencia de porcentaje vehicular con 33.59% de vehículos, así mismo se tiene con menor concurrencia de porcentaje vehicular en la tarde con 33.29% de vehículos que transcurren en el sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari.

Figura 70. Estructura urbana movilidad y transporte

5.1.1.2. Movilidad

A. Análisis del flujo de peatones

a. Flujo peatonal de la Zona N°01 en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba

Tabla 25. *Flujo peatonal por la mañana de la Zona 01*

Zona 01							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	9	7	6	36	5	18	26
Adolescente	36	23	13	6	17	23	15
Joven	102	56	98	102	165	135	86
Adulto	205	127	154	228	278	276	286
Adulto mayor	4	9	18	6	9	34	39
Total	356	222	289	378	474	486	452

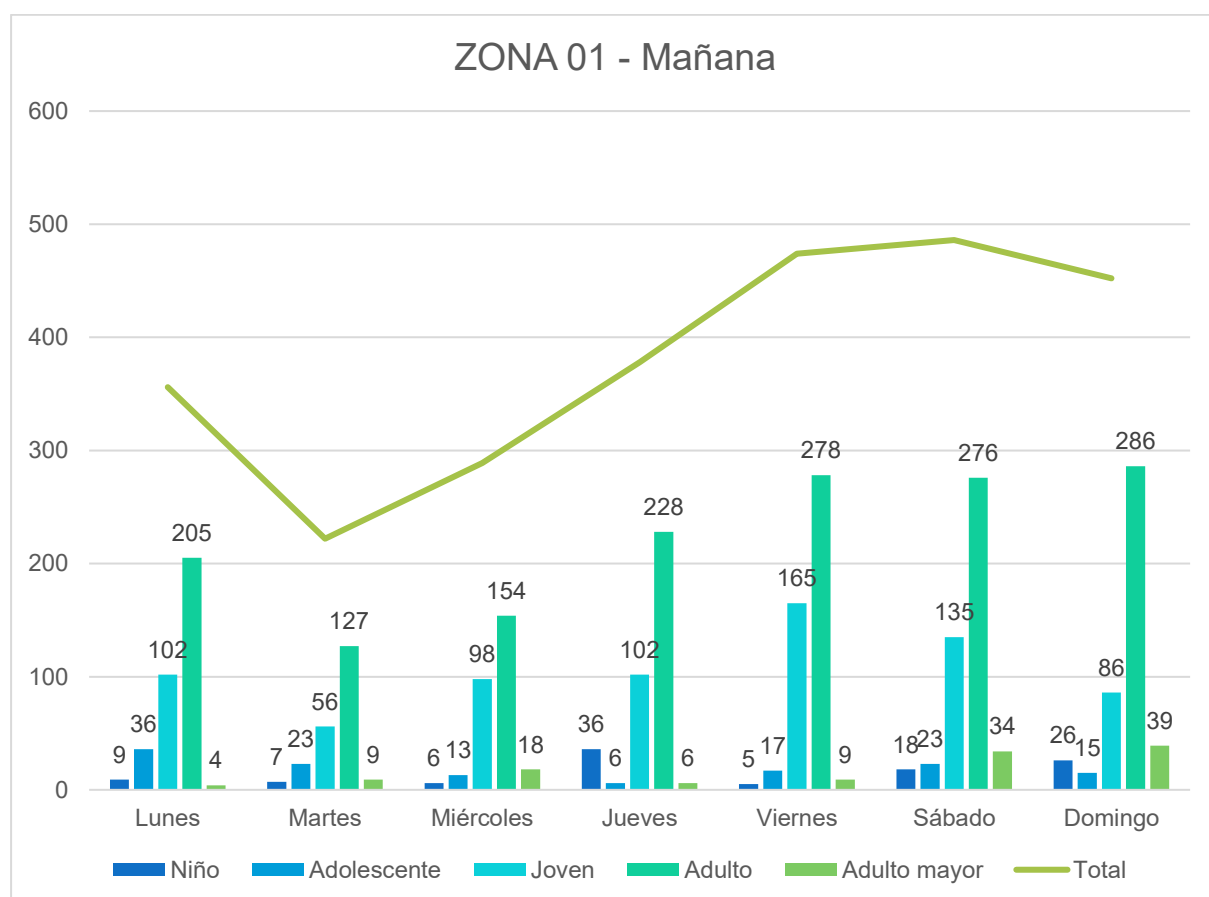


Figura 71. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 01

Interpretación:

A lo largo del turno de la mañana, se observó un incremento en el flujo de peatones conforme progresaba la semana, alcanzando su punto culminante el sábado con 486 individuos, y manteniéndose elevado el domingo con 452 individuos. Los adultos constituyeron la mayoría del flujo, experimentando un incremento considerable los días viernes y sábado, superando los 270 individuos. Este grupo demográfico permaneció elevado de manera constante a lo largo de toda la semana, lo que indica una elevada actividad matutina en individuos en edad laboral. Además, se observó un incremento significativo en los niños los días jueves y domingo, lo cual podría estar asociado con actividades escolares o recreativas. También se observó un flujo significativo de jóvenes, particularmente el lunes, miércoles y viernes, lo cual indica una presencia significativa de este grupo etéreo al comienzo y a mediados de la semana.

Tabla 26. *Flujo peatonal por la tarde de la Zona 01*

Zona 01							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	3	5	8	16	9	16	2
Adolescente	28	9	4	2	11	39	48
Joven	96	36	73	86	75	148	89
Adulto	134	86	62	217	235	263	191
Adulto mayor	5	3	12	19	26	41	13
Total	266	139	159	340	356	507	343

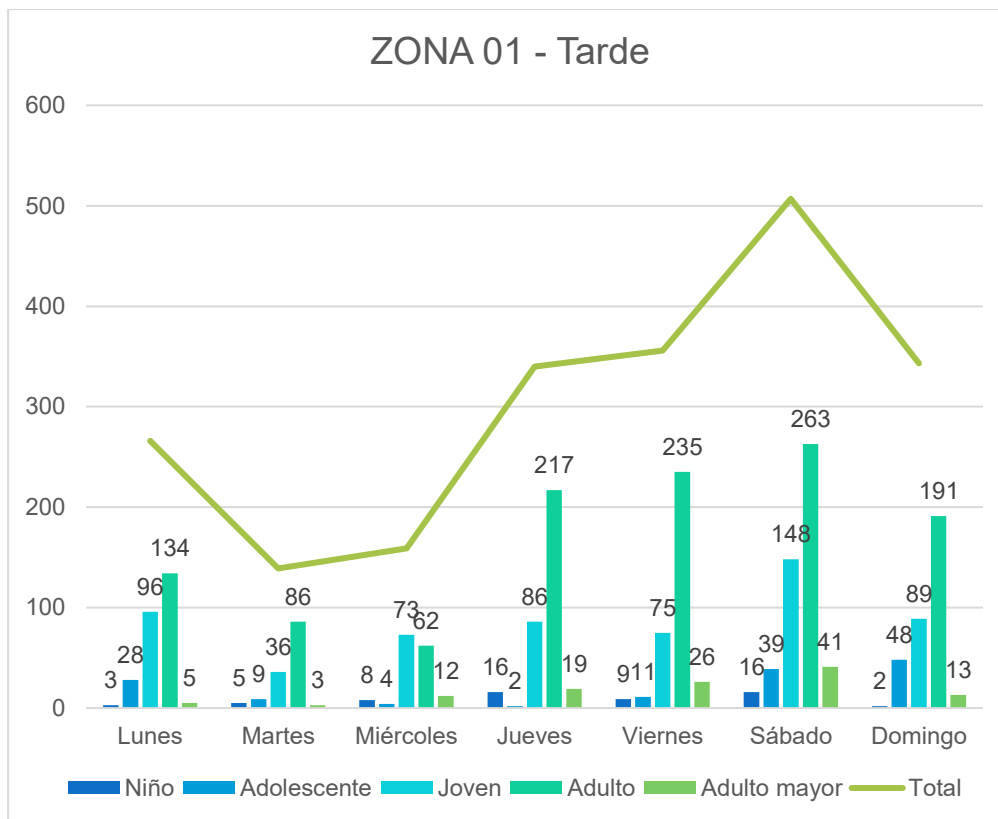


Figura 72. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 01

Interpretación:

Durante la tarde, el flujo de visitantes alcanzó su pico el sábado con 507 individuos, seguido por el viernes y el domingo. De manera similar a la mañana, los adultos representaron la mayoría del flujo, con un incremento considerable el sábado con 263 individuos. Se observó un notable aumento en la cantidad de jóvenes durante la jornada del sábado, lo cual podría estar vinculado a actividades sociales o recreativas durante la semana. Asimismo, se detectó un aumento considerable en el número de adolescentes durante los días sábado y domingo, lo cual sugiere que estas jornadas son más propicias para atraer a este grupo etario, probablemente debido a actividades escolares o familiares.

Tabla 27. *Flujo peatonal por la noche de la Zona 01*

Zona 01							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	2	2	0	1	5	3	2
Adolescente	15	7	3	1	14	54	12
Joven	95	34	25	18	56	104	82
Adulto	27	12	9	11	19	26	13
Adulto mayor	2	2	6	1	4	1	12
Total	141	57	43	32	98	188	121

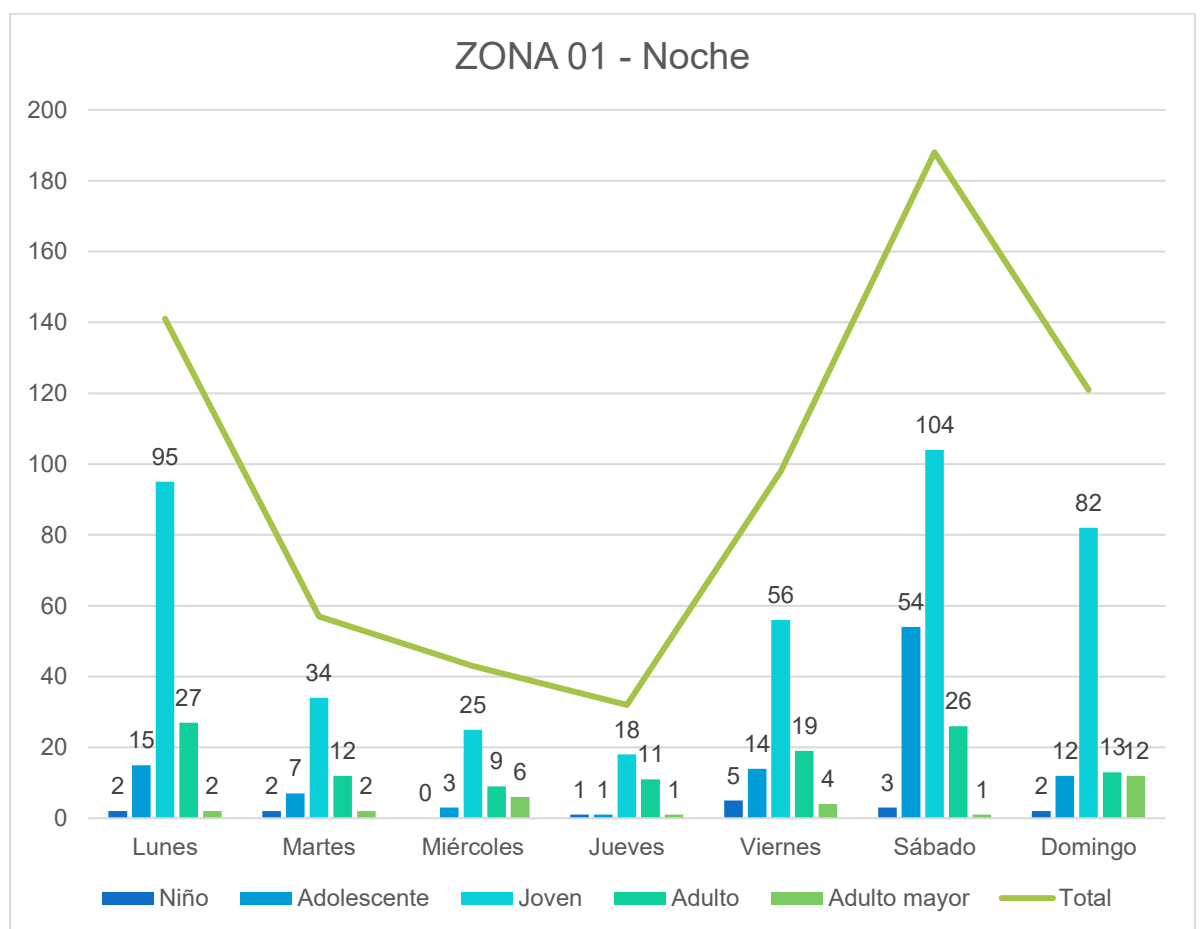


Figura 73. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 01

Interpretación:

Durante la noche, la afluencia de visitantes fue inferior en comparación con la mañana y la tarde. No obstante, se registró un incremento considerable los viernes y sábados, con un total de 188 y 121 individuos respectivamente. Durante estos días, los jóvenes constituyeron la mayoría del flujo, particularmente el sábado. Esto sugiere que este grupo es el más activo durante las horas nocturnas, posiblemente debido a actividades recreativas o eventos sociales. Los individuos de mayor edad y niños manifestaron un flujo de visitantes considerablemente reducido durante este turno, lo cual se alinea con la tendencia general de menor actividad de estos colectivos durante la noche.

Comparando los tres turnos, el sábado se identificó como el día de mayor flujo peatonal en la Zona N°01, especialmente durante la tarde y la mañana. Los adultos fueron el grupo etéreo dominante en todos los turnos, lo que sugiere una alta actividad laboral o de servicios durante estos períodos. Los jóvenes también tuvieron una presencia significativa, especialmente durante la noche y los fines de semana, reflejando su participación en actividades sociales y recreativas. En general, la mañana y la tarde fueron los horarios de mayor actividad peatonal, con una disminución notable en la noche, particularmente entre los grupos de edad más jóvenes y los adultos mayores.

b. Flujo peatonal de la Zona N°02 en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura

Tabla 28. *Flujo peatonal por la mañana de la Zona 02*

Zona 02							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	2	1	1	30	4	9	6
Adolescente	8	5	11	22	32	42	26
Joven	12	6	15	62	53	95	83
Adulto	96	84	108	168	179	215	153
Adulto mayor	2	9	6	54	68	38	76
Total	120	105	141	336	336	399	344

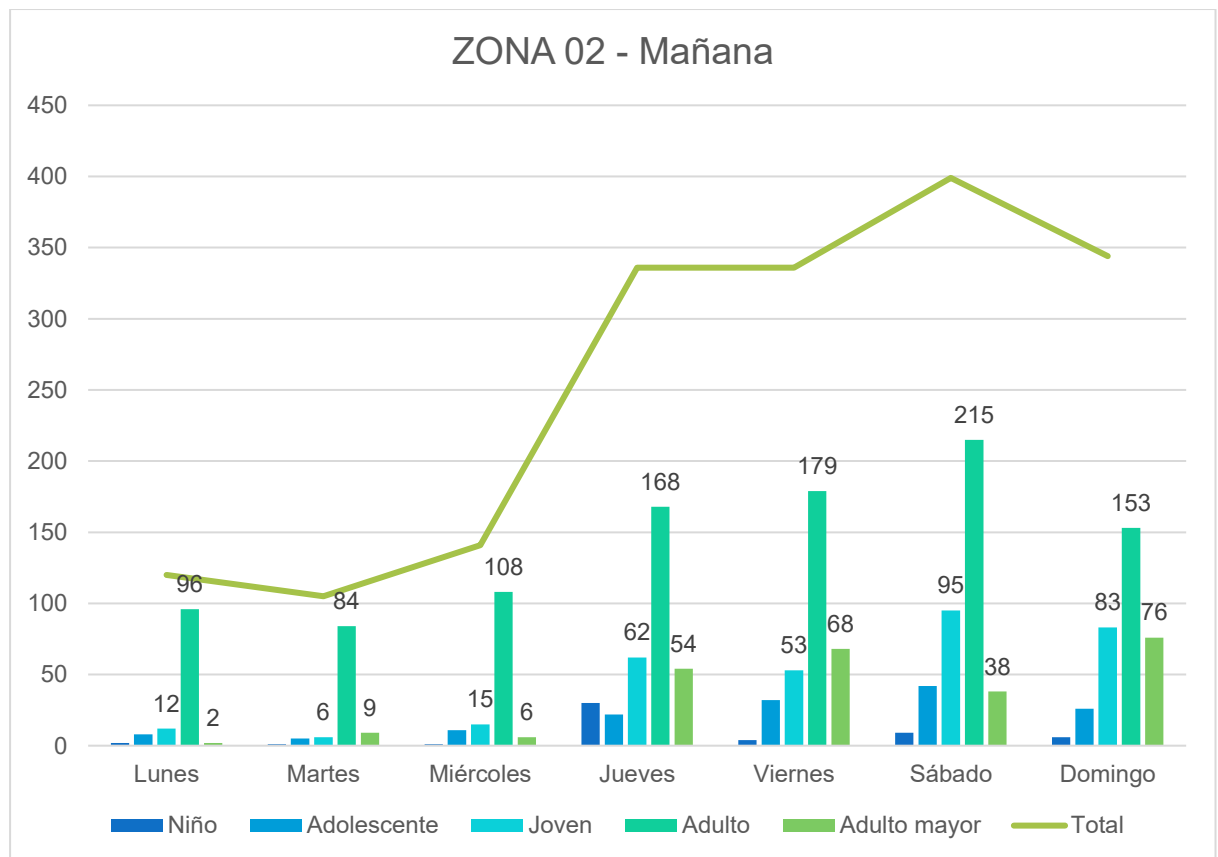


Figura 74. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 02

Interpretación:

En la mañana, en la Zona 02, el flujo de visitantes alcanzó sus niveles más elevados los días jueves, viernes y sábado, con cifras que fluctúan entre 336 y 399 individuos. Los adultos constituyeron el grupo más representativo en este horario, particularmente el sábado, con un total de 215 adultos registrados. Este patrón indica una intensa actividad laboral y comercial en la mañana durante estos días. La presencia de los adultos mayores también fue notable, con un incremento significativo el sábado (38 individuos) y un incremento significativo el domingo (76 individuos), lo que sugiere que este colectivo participa activamente en actividades matutinas, probablemente vinculadas con el ocio o la religión. Los jóvenes y adolescentes también manifestaron un incremento en su afluencia de turistas al concluir la semana, particularmente los días jueves y sábado, lo cual sugiere su participación en actividades sociales o académicas.

Tabla 29. *Flujo peatonal por la tarde de la Zona 02*

Zona 02							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	1	0	0	17	12	24	20
Adolescente	7	11	9	14	26	48	39
Joven	9	11	5	23	35	158	74
Adulto	4	2	6	13	29	45	32
Adulto mayor	0	2	4	1	9	14	8
Total	21	26	24	68	111	289	173

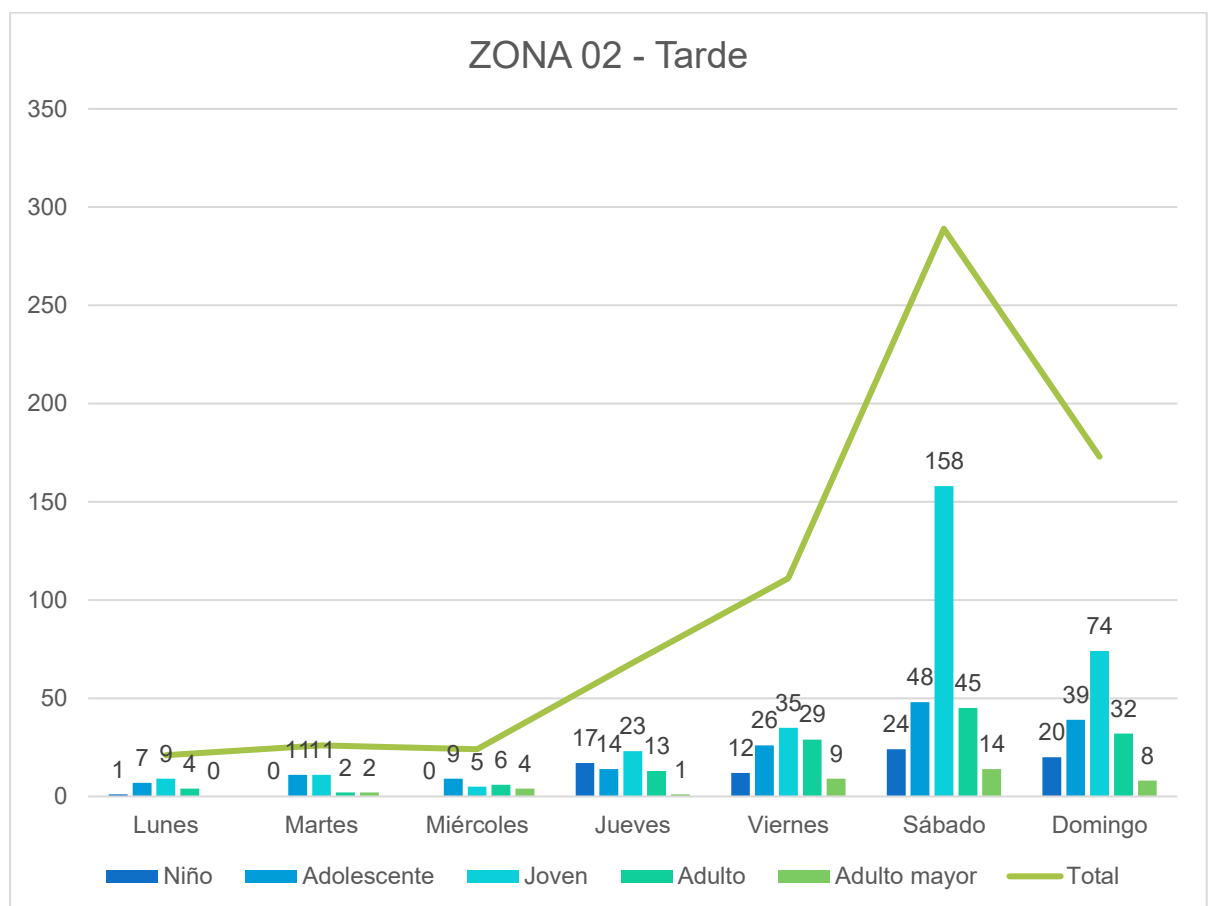


Figura 75. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 02

Interpretación:

Durante el turno tarde, el flujo de visitantes en la Zona 02 fue inferior en comparación con la mañana. No obstante, el sábado se registró un incremento considerable con 289 individuos. Durante este periodo, el grupo más activo fue el grupo juvenil, con 158 individuos registrados el sábado, lo que indica una elevada participación en actividades recreativas o sociales durante el fin de semana. Los adolescentes

exhibieron una tendencia análoga, con un incremento significativo durante los días sábado y domingo. La presencia de adultos durante el turno de la tarde fue considerablemente menor en relación con la mañana, lo que indica que las principales actividades laborales y comerciales se desarrollan predominantemente en las horas matutinas.

Tabla 30. *Flujo peatonal por la noche de la Zona 02*

Zona 02							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	2	0	3	5	2	11	8
Adolescente	4	2	1	4	6	4	2
Joven	2	5	12	9	4	11	6
Adulto	9	3	5	17	13	21	7
Adulto mayor	0	2	1	0	6	2	4
Total	17	12	22	35	31	49	27

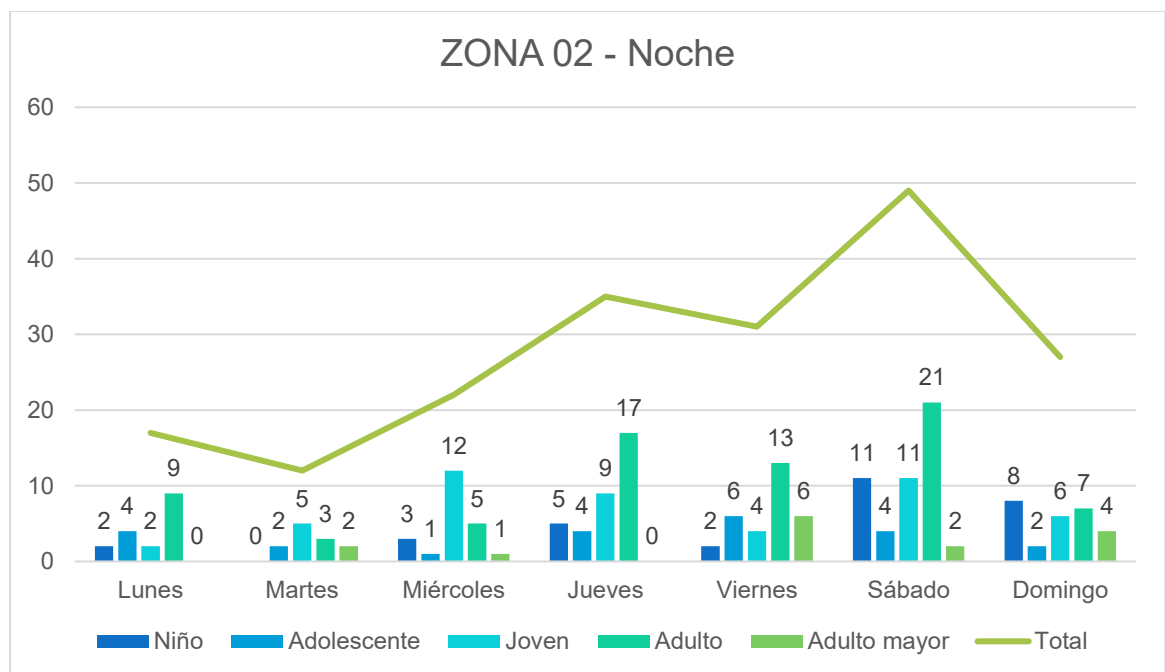


Figura 76. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 02

Interpretación:

Durante la noche, la afluencia de visitantes fue notablemente inferior en comparación con los otros periodos, con el sábado siendo el día con mayor actividad, contando con 49 individuos. En una ocasión más, los jóvenes dominaron el flujo de personas, particularmente el sábado, lo cual fortalece la noción de que este grupo es el más activo durante las horas nocturnas. Durante este turno, se observó una notable disminución en la presencia de adultos mayores y niños, lo cual evidencia una participación reducida de estos grupos en las actividades nocturnas.

Finalmente, al comparar los tres turnos, el sábado se destacó como el día con el mayor número de visitantes en la Zona N°02, particularmente durante las horas mañana y tarde. En la mañana, los adultos constituyeron el grupo etéreo predominante, lo que indica una elevada actividad laboral y comercial en dichos días. Sin embargo, en las horas de la tarde y la noche, los jóvenes fueron el grupo con mayor presencia, lo que indica una preferencia por realizar actividades recreativas o sociales en estos momentos del día. En términos generales, la mañana se destacó como el momento de mayor afluencia de visitantes, seguido por la tarde, y una disminución significativa durante la noche.

- c. Flujo peatonal de la Zona N°03 en la Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde.

Tabla 31. *Flujo peatonal por la mañana de la Zona 03*

Zona 03							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	2	1	6	6	11	9	5
Adolescente	6	3	1	0	9	15	11
Joven	12	26	48	54	46	65	95
Adulto	9	15	12	168	86	99	76
Adulto mayor	2	1	6	18	29	68	48
Total	31	46	73	246	181	256	235

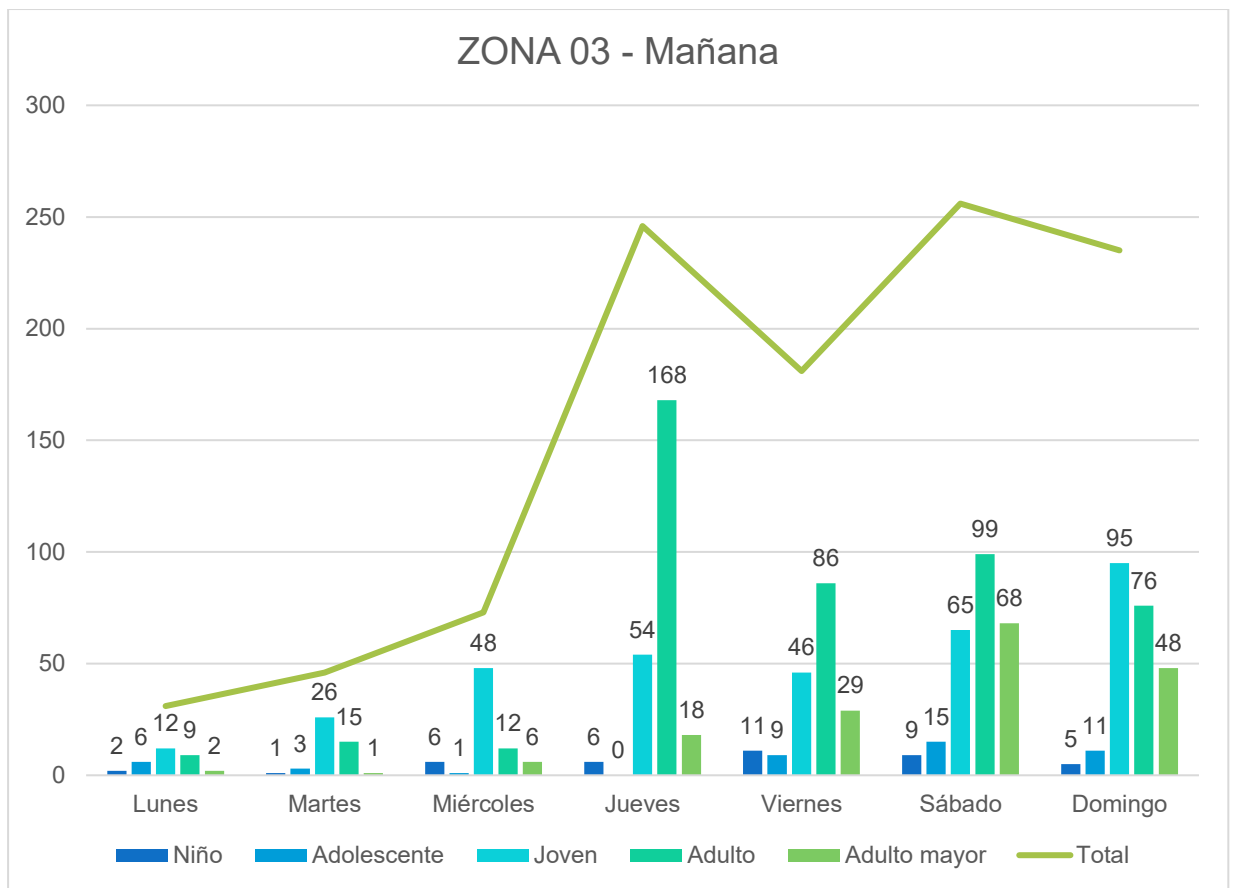


Figura 77. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 03

Interpretación:

En el turno matutino en la Zona 03, el flujo peatonal alcanzó su pico el sábado, con un total de 256 individuos, y se mantuvo elevado el domingo, con un total de 235 individuos. El grupo predominante fue el de adultos, particularmente el jueves, con un flujo de 168 individuos, y el sábado, con un flujo de 99 individuos. Este patrón indica una elevada actividad laboral y comercial durante las horas matutinas en dichos días. Los individuos de edad avanzada también exhibieron una presencia significativa, con un pico registrado el sábado (68 individuos) y un flujo significativo el domingo (48 individuos), lo cual podría estar asociado con actividades recreativas o visitas familiares. Los individuos jóvenes también constituyeron un porcentaje considerable del flujo, particularmente el domingo, lo que señala su involucración en actividades de ocio o sociales.

Interpretación:

En el turno matutino en la Zona 03, el flujo peatonal alcanzó su pico el sábado, con un total de 256 individuos, y se mantuvo elevado el domingo, con un total de 235 individuos. El grupo predominante fue el de adultos, particularmente el jueves, con un flujo de 168 individuos, y el sábado, con un flujo de 99 individuos. Este patrón indica una elevada actividad laboral y comercial durante las horas matutinas en dichos días. Los individuos de edad avanzada también exhibieron una presencia significativa, con un pico registrado el sábado (68 individuos) y un flujo significativo el domingo (48 individuos), lo cual podría estar asociado con actividades recreativas o visitas familiares. Los individuos jóvenes también constituyeron un porcentaje considerable del flujo, particularmente el domingo, lo que señala su involucración en actividades de ocio o sociales.

Tabla 32. *Flujo peatonal por la tarde de la Zona 03*

Zona 03							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	1	0	4	2	4	13	9
Adolescente	4	12	1	15	5	28	43
Joven	7	6	38	42	29	98	54
Adulto	8	2	17	136	185	268	214
Adulto mayor	2	5	2	16	85	106	91
Total	22	25	62	211	308	513	411

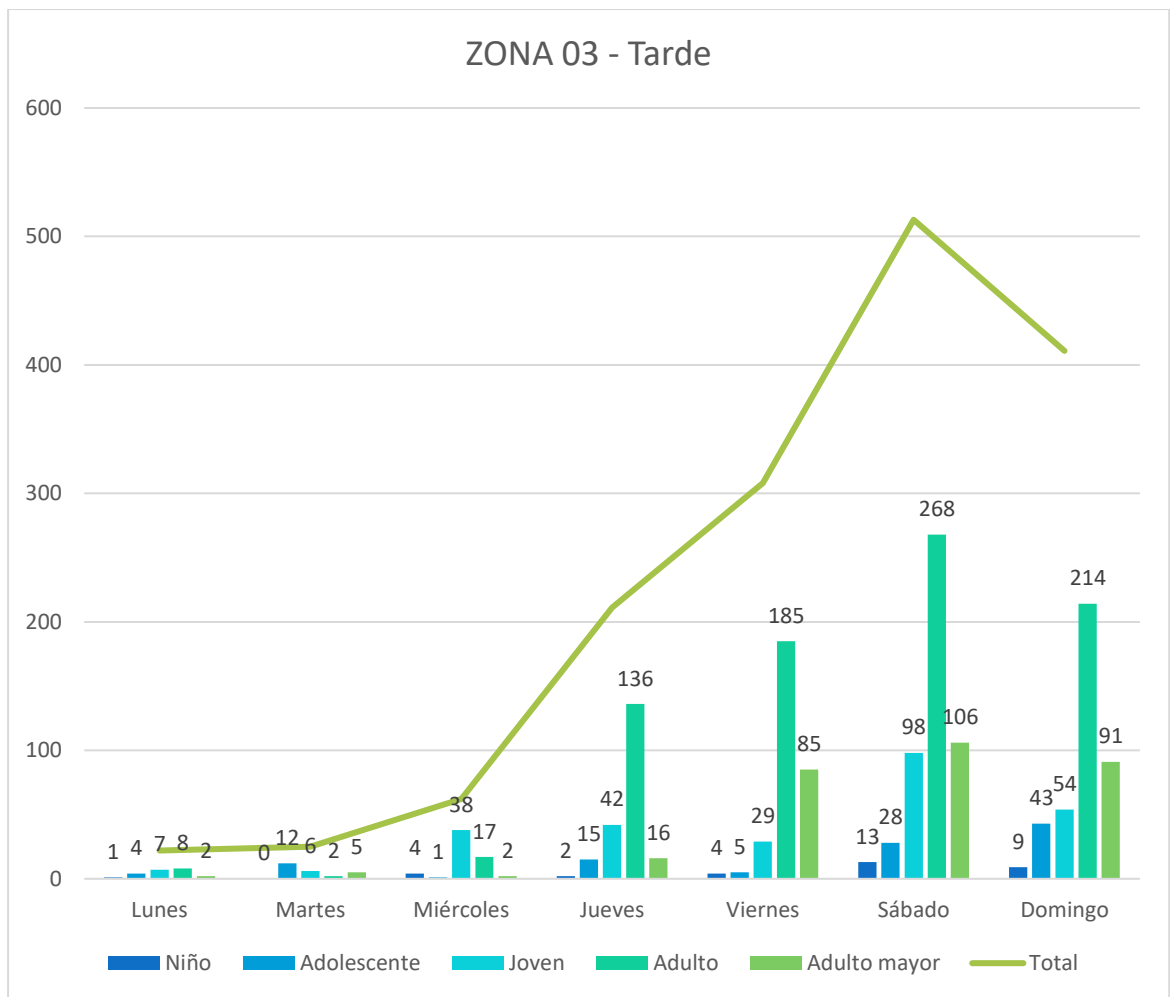


Figura 78. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 03

Interpretación:

Durante la sesión de la tarde, se observó un incremento considerable en el flujo peatonal en la Zona 03, alcanzando su pico el sábado con 513 individuos, seguido por el domingo con 411 individuos. Los individuos de edad avanzada persistieron como el colectivo de mayor número, con 268 individuos el sábado y 214 el domingo, lo que evidencia una elevada actividad social y comercial durante estos días. Los individuos de edad juvenil y adolescente también exhibieron un flujo significativo, particularmente el sábado, lo que sugiere una elevada implicación en actividades recreativas o lúdicas durante la semana. Esta elevación en el flujo durante las horas vespertinas podría estar asociada con actividades familiares o eventos comunitarios.

Tabla 33. *Flujo peatonal por la noche de la Zona 03*

Zona 03							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	1	1	0	2	3	2	0
Adolescente	3	2	4	6	3	12	8
Joven	6	11	8	6	15	21	4
Adulto	11	4	2	9	24	42	32
Adulto mayor	1	4	0	2	1	4	2
Total	22	22	14	25	46	81	46

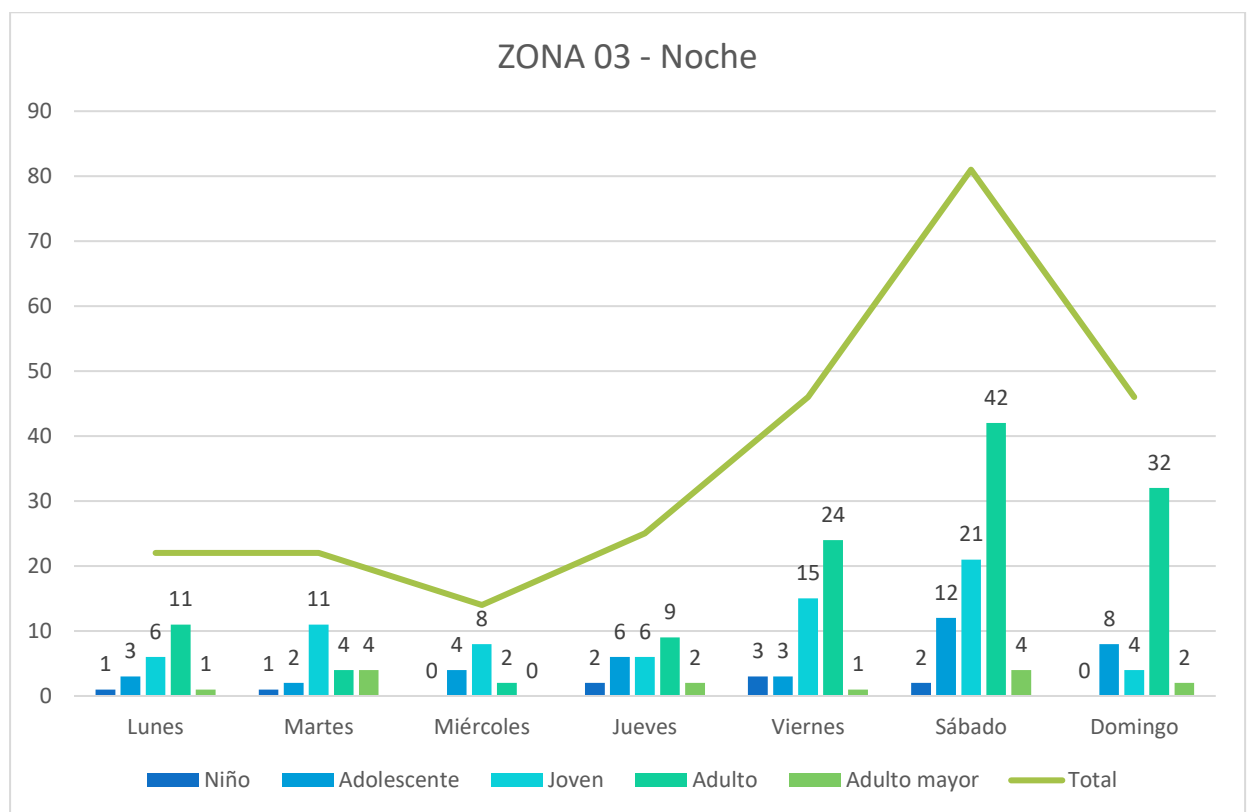


Figura 79. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 03

Interpretación:

Durante la noche, el flujo peatonal experimentó una disminución significativa en comparación con las horas matutinas y vespertinas, destacando el sábado como el día de mayor actividad con una cifra de 81 individuos. Durante este periodo, los adultos predominan en la circulación peatonal, particularmente el sábado, lo que indica que este grupo es el más activo durante las horas nocturnas, probablemente atribuible a

actividades de ocio o relaciones sociales. Durante el sábado, se observó un incremento en el flujo peatonal, aunque en una proporción inferior en comparación con la tarde.

En comparación con los tres turnos, se identificó al sábado como el día con mayor flujo peatonal en la Zona N°03, particularmente durante las horas de la tarde y la mañana. El grupo etáreo predominante en todos los turnos fue el de adultos, lo que indica una elevada actividad tanto laboral como social durante estos días. Los individuos de menor edad también tuvieron una presencia notable, particularmente durante los fines de semana, lo que se refleja en su involucramiento en actividades recreativas y sociales. En términos generales, el horario de mayor actividad peatonal se observó durante la tarde, seguida por la mañana, con una reducción significativa durante la noche.

d. Flujo peatonal de la Zona N°04 en la Av. La cultura y Av. Víctor A. Belaunde

Tabla 34. *Flujo peatonal por la mañana de la Zona 04*

Zona 04							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	6	1	5	24	19	8	16
Adolescente	9	11	21	12	69	82	28
Joven	24	18	26	90	105	98	115
Adulto	37	28	30	132	94	143	94
Adulto mayor	6	8	2	18	26	82	18
Total	82	66	84	276	313	413	271

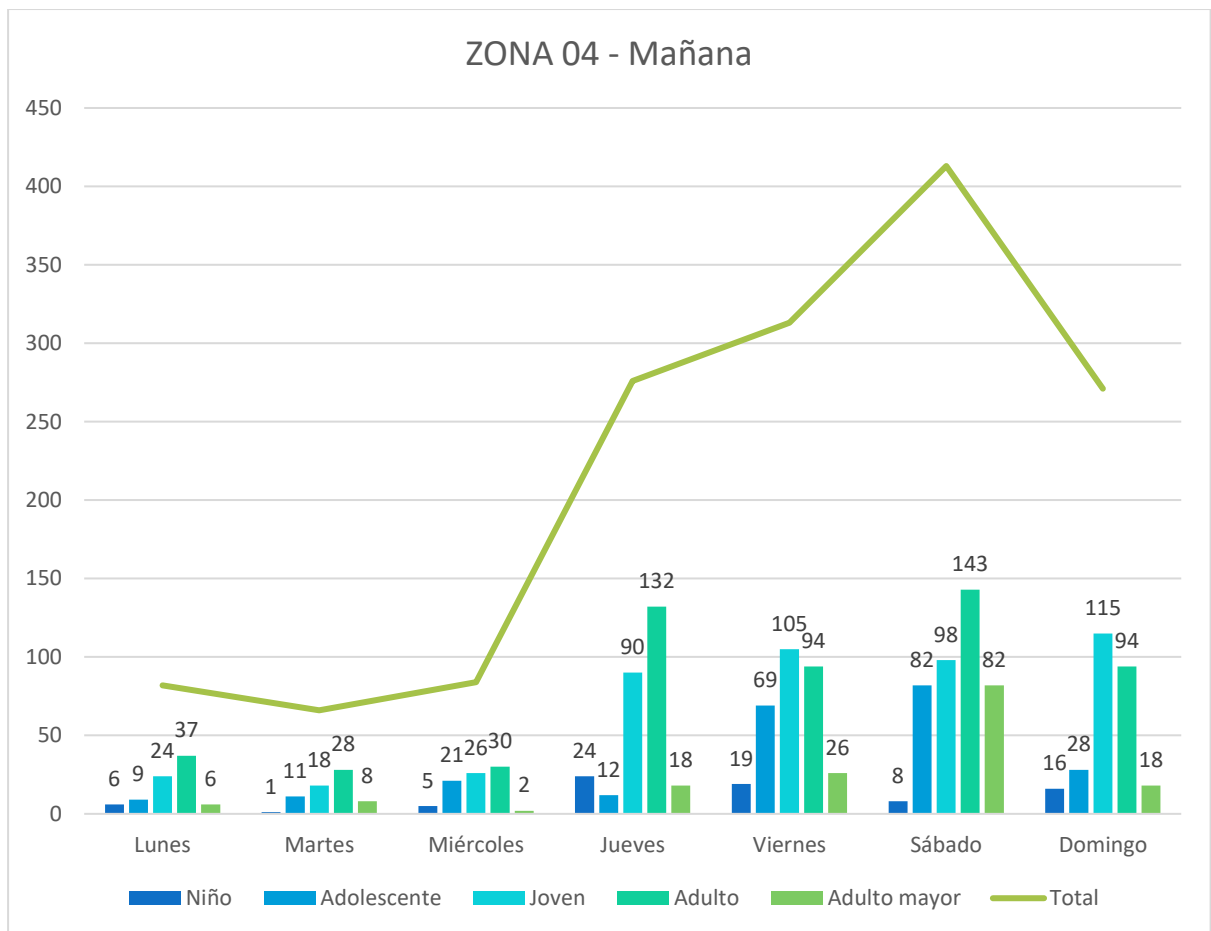


Figura 80. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 04

Interpretación:

Durante el turno mañana de la Zona 04, el volumen de peatones alcanzó su pico máximo el sábado con 413 individuos, seguido por el viernes con 313 individuos. Los grupos predominantes en este horario fueron los jóvenes y adultos, particularmente el sábado, con un total de 98 y 143 individuos respectivamente. Los individuos de edad avanzada también exhibieron una actividad significativa, especialmente el sábado, con una participación de 82 individuos. Este patrón indica una elevada actividad laboral, social y recreativa durante las horas matutinas, particularmente en los días finales de la semana. Los individuos en etapa adolescente experimentaron un flujo considerable, particularmente el viernes y el sábado, lo que indica su involucración en actividades académicas o recreativas durante dichos días.

Tabla 35. *Flujo peatonal por la tarde de la Zona 04*

Zona 04							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	2	6	2	19	34	48	31
Adolescente	0	2	17	48	86	149	82
Joven	8	54	34	86	105	266	95
Adulto	1	95	15	54	243	283	121
Adulto mayor	7	5	4	12	42	47	64
Total	18	162	72	219	510	793	393

Fuente: Elaboración propia.

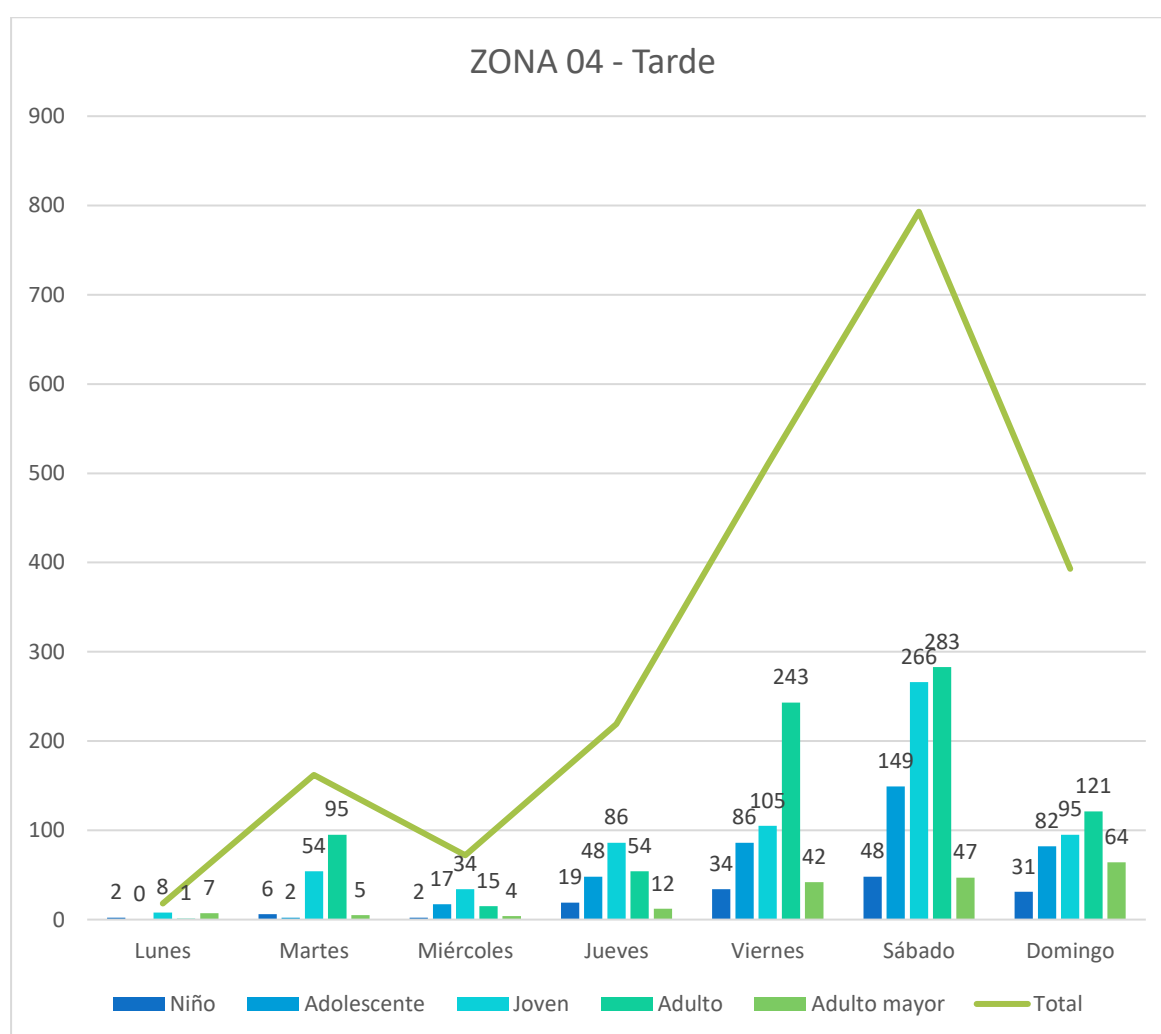


Figura 81. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 04

Interpretación:

En el periodo de la tarde, se observó un incremento significativo en el flujo peatonal, alcanzando su pico el sábado con 793 individuos, seguido por el domingo con 393 individuos. Los individuos de edad avanzada constituyeron el colectivo más numeroso en este horario, alcanzando un máximo de 283 individuos el sábado, lo que señala una elevada implicación en actividades de índole social, comercial o recreativa durante el fin de semana. Los individuos jóvenes también constituyeron una proporción significativa del flujo peatonal, particularmente durante el sábado, lo que consolida la noción de una elevada actividad social durante este período. Los individuos en su adolescencia, que exhiben un flujo considerable el sábado, también evidencian una intensa participación en actividades recreativas durante la tarde.

Tabla 36. *Flujo peatonal por la noche de la Zona 04*

Zona 04							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	1	2	0	1	5	4	2
Adolescente	7	11	9	5	12	25	19
Joven	5	4	7	11	6	12	3
Adulto	9	12	25	64	25	95	21
Adulto mayor	2	0	3	1	12	2	2
Total	24	29	44	82	60	138	47

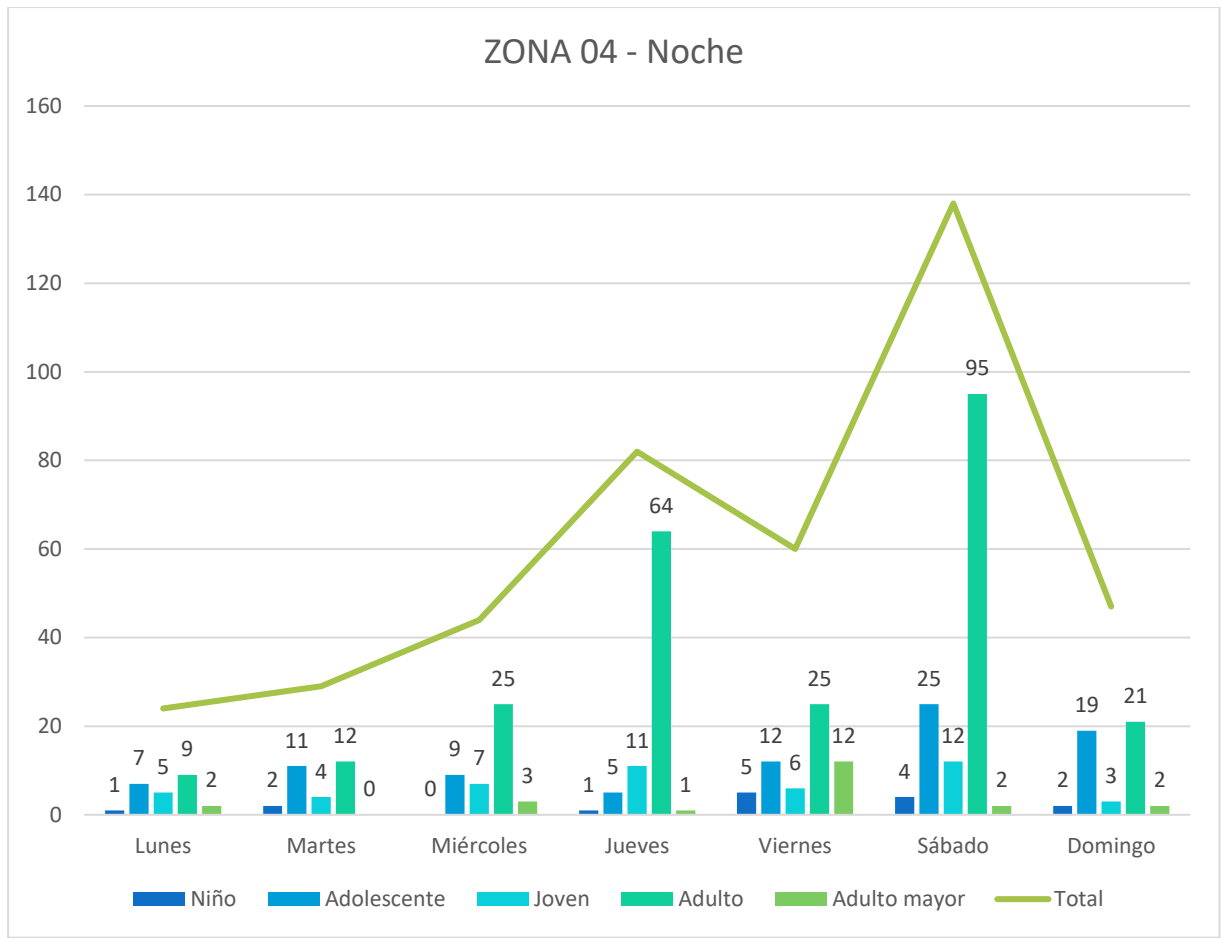


Figura 82. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 04

Interpretación:

Durante la noche, el flujo peatonal experimentó una disminución significativa en comparación con las horas matutinas y vespertinas, con el sábado repitiendo como el día de mayor actividad con una cifra de 138 individuos. La población adulta predominó en el flujo peatonal, especialmente el sábado, con una cifra de 95 individuos, lo que indica que este grupo es el más activo durante las horas nocturnas. El sábado, se observó un incremento en la actividad nocturna de los adolescentes, mientras que los grupos de adultos mayores y niños exhibieron un flujo peatonal extremadamente reducido, lo que evidencia una disminución en la actividad nocturna de estos colectivos.

En suma, al comparar los tres turnos, se identificó al sábado como el día con mayor flujo peatonal en la Zona N°04, particularmente durante las horas de la tarde y la mañana. El grupo etáreo predominante en todos los turnos fue el de adultos, lo que indica una elevada actividad tanto laboral como social durante estos días. Los individuos de edad juvenil y adolescente también manifestaron una presencia notable, particularmente durante los fines de semana, lo que evidencia su involucramiento en actividades recreativas y sociales. En términos generales, el horario de mayor actividad peatonal se observó durante la tarde, seguida por la mañana, con una reducción significativa durante la noche.

e. Flujo peatonal de la Zona N°05 Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz

Tabla 37. *Flujo peatonal por la mañana de la Zona 05*

Zona 05							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	3	0	29	48	16	81	63
Adolescente	6	2	11	6	16	49	55
Joven	3	5	36	30	23	92	73
Adulto	23	56	42	198	89	262	182
Adulto mayor	6	2	0	18	92	181	114
Total	41	65	118	300	236	665	487

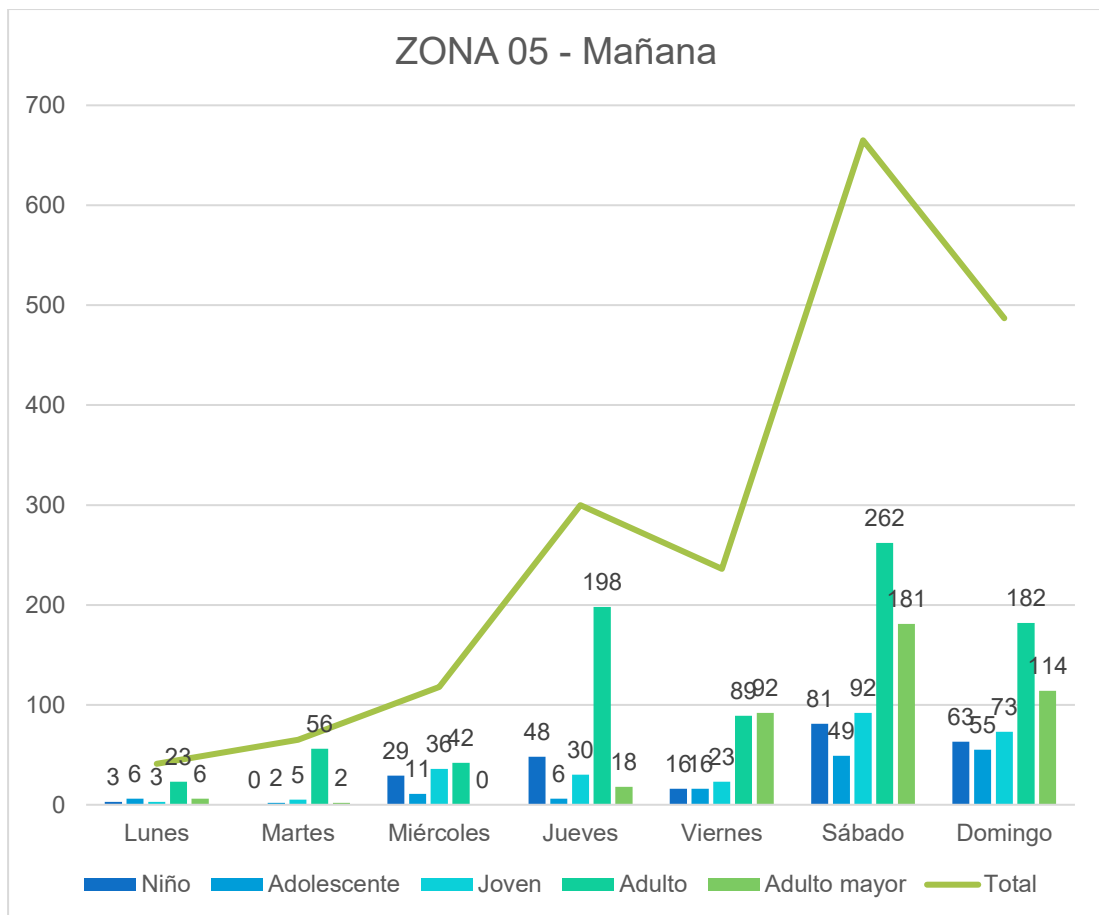


Figura 83. Gráfico del flujo peatonal por la mañana de la Zona 05

Interpretación:

En el turno matutino en la Zona 05, se registró que el tráfico peatonal alcanzó su pico el sábado con 665 individuos, seguido por el domingo con 487 individuos. El colectivo predominante en este horario fue el de adultos, particularmente el sábado con un total de 262 individuos, lo que indica una elevada actividad laboral o social durante la mañana del fin de semana. Los infantes evidenciaron un incremento notable los días miércoles, sábados y domingos, lo cual podría estar asociado con actividades académicas o de ocio. Los individuos de edad avanzada también exhibieron una participación significativa, con un pico registrado el sábado (181 individuos) y un flujo considerable el domingo, lo que sugiere una implicación activa en actividades matutinas potencialmente vinculadas con la salud o la religión.

Tabla 38. *Flujo peatonal por la tarde de la Zona 05*

Zona 05							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	2	0	6	35	26	43	57
Adolescente	9	6	9	2	14	35	98
Joven	25	3	24	42	74	85	105
Adulto	12	16	38	154	168	134	98
Adulto mayor	5	2	2	14	54	21	12
Total	53	27	79	247	336	318	370

Fuente: Elaboración propia.

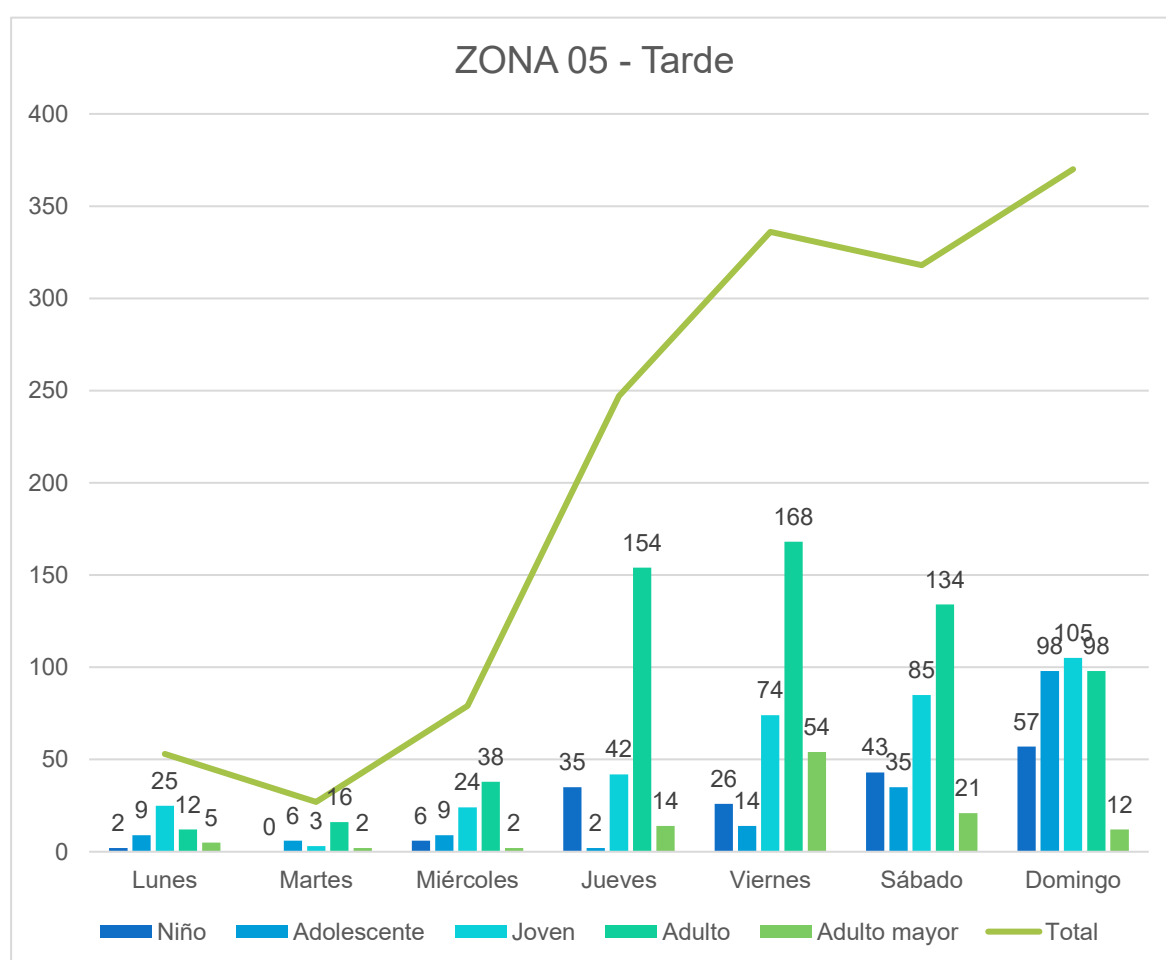


Figura 84. Gráfico del flujo peatonal por la tarde de la Zona 05

Interpretación:

Durante la tarde, el flujo peatonal alcanzó su punto culminante el domingo con un volumen de 370 individuos, seguido por los viernes y sábados con un volumen de 336 y 318 individuos respectivamente. El grupo de adultos persistió como el más numeroso en este horario, especialmente el viernes con 168 individuos, lo que sugiere una elevada actividad social o comercial durante las tardes del fin de semana. Los jóvenes representaron igualmente una parte considerable del flujo peatonal, especialmente el domingo, lo que evidencia su involucramiento en actividades de carácter recreativo o de esparcimiento. Además, se registró un aumento en la presencia de adolescentes durante los días sábado y domingo, lo cual sugiere una mayor participación en actividades de ocio durante el fin de semana.

Tabla 39. *Flujo peatonal por la noche de la Zona 05*

Zona 05							
Ítem	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Niño	6	2	0	4	11	2	1
Adolescente	2	5	1		15	22	5
Joven	12	25	11	42	13	65	18
Adulto	24	11	8	16	54	25	27
Adulto mayor	1	4	2	5	2	0	2
Total	45	47	22	67	95	114	53

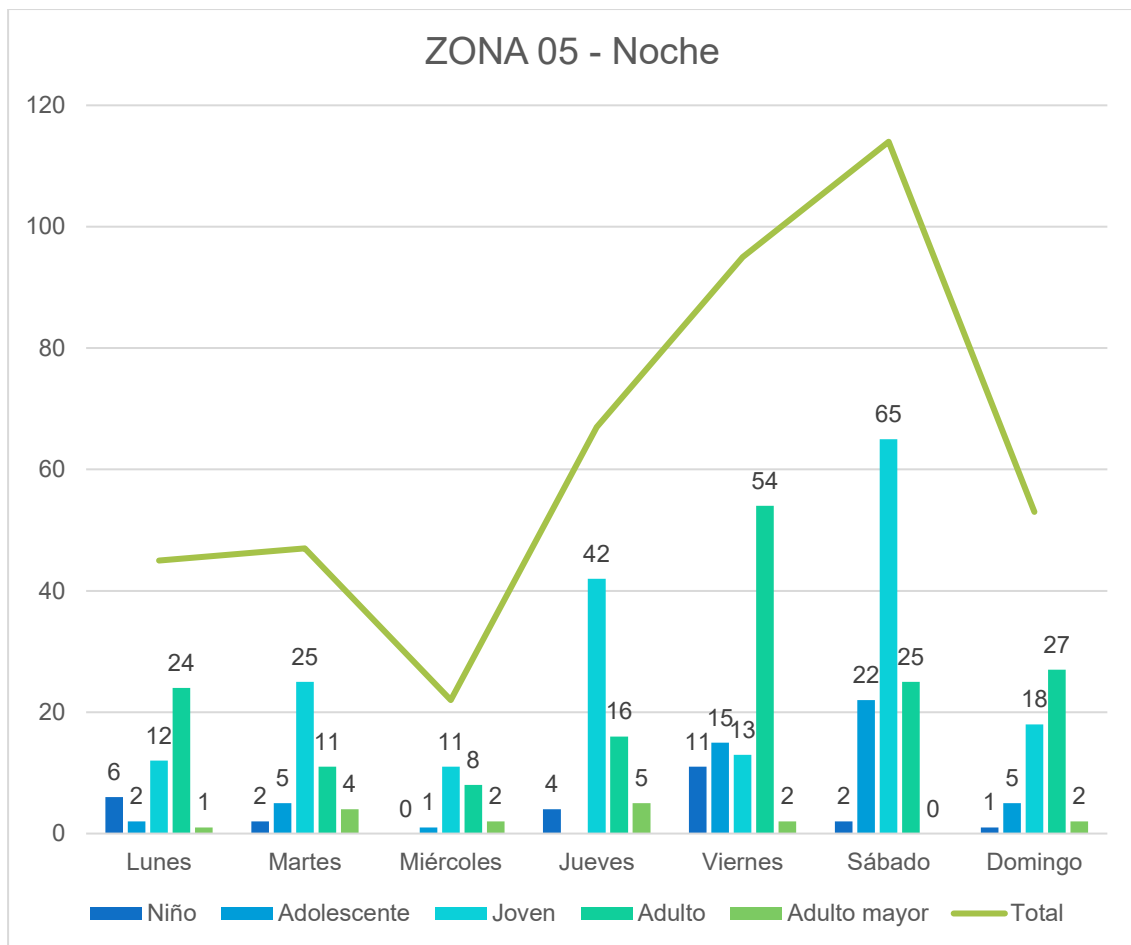


Figura 85. Gráfico del flujo peatonal por la noche de la Zona 05

Interpretación:

Durante la noche, el flujo peatonal experimentó una disminución significativa en comparación con las horas matutinas y vespertinas, destacando el viernes como el día de mayor actividad con una cifra de 95 individuos. Nuevamente, el grupo de adultos se destacó como el más representado, particularmente durante los días viernes y sábado, lo que indica que este grupo exhibe una mayor actividad durante las horas nocturnas, probablemente debido a actividades de interacción social o entretenimiento. Los individuos jóvenes manifestaron una presencia notable durante la noche, especialmente el sábado, lo que sugiere su involucramiento en eventos o actividades lúdicas nocturnas.

En comparación con los tres turnos, el sábado se distinguió como el día de mayor afluencia peatonal en la Zona N°05, particularmente durante las horas matutinas y vespertinas. Los individuos adultos constituyeron el grupo preponderante durante todos los turnos, lo que evidencia una elevada actividad tanto laboral como social durante dichos días. Los individuos jóvenes y niños también manifestaron una presencia notable, particularmente durante el fin de semana, lo que evidencia su involucramiento en

actividades de ocio y sociales. En términos generales, las horas de mayor actividad peatonal se registraron en las mañanas y las tardes, con una reducción significativa durante la noche. Estos datos indican que la planificación urbana en esta región debería orientarse hacia la optimización de la infraestructura y los servicios durante las horas de mayor concurrencia, con un énfasis particular en los sábados y los turnos matutinos y de la tarde.

f. Resumen turno mañana – Zona 01 - 05

Tabla 40. Resumen del flujo peatonal por la mañana de la Zona 01 – 05

Turno mañana						
Zona de conteo	Niño	Adolescente	Joven	Adulto	Adulto mayor	Total
Zona 01	107	133	744	1554	119	2657
Zona 02	53	146	326	1003	253	1781
Zona 03	40	45	346	465	172	1068
Zona 04	79	232	476	558	160	1505
Zona 05	240	145	262	852	413	1912

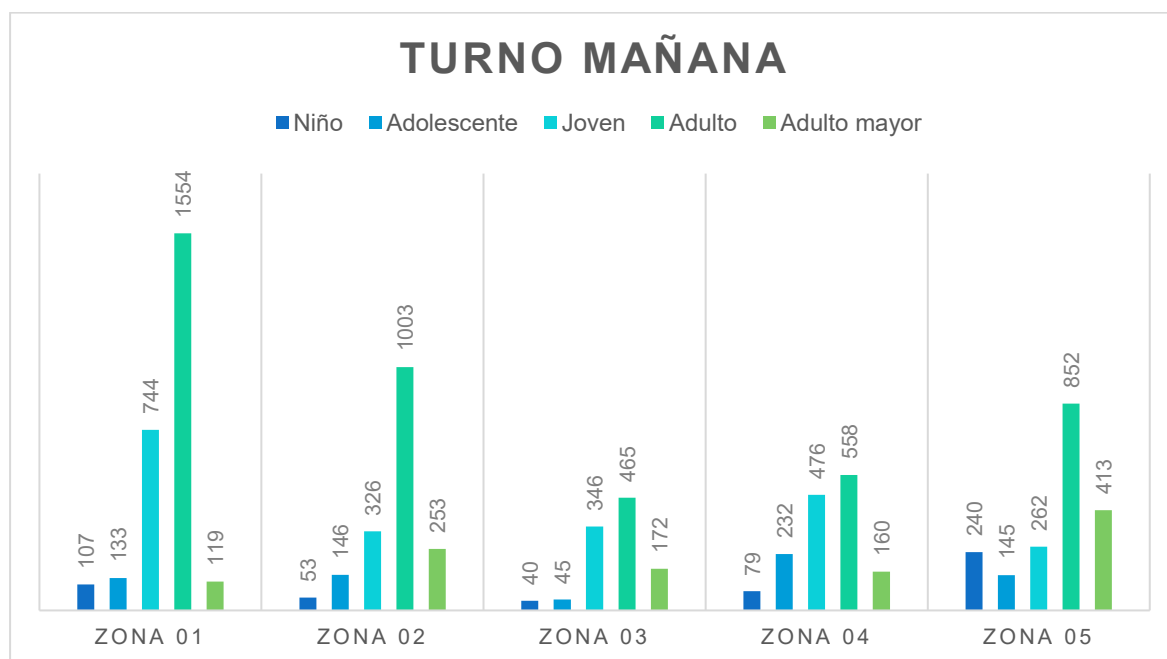


Figura 86. Gráfico resumen del flujo peatonal por la mañana de la Zona 01 – 05

Interpretación:

En el turno de la mañana, la Zona 01 tuvo el mayor flujo peatonal con 2657 personas. Con 1554 personas, los adultos fueron el grupo predominante, lo que indica

una alta actividad laboral o social durante este periodo. Con 744 personas, los jóvenes representaron una parte significativa del flujo, sugiriendo su participación en actividades matutinas relacionadas con la educación o el trabajo. Los niños y adolescentes también mostraron una presencia considerable, aunque en menor cantidad. En la Zona 02, 1781 personas transitaban, siendo los adultos (1003 personas) el grupo mayoritario. Con 146 personas, los adolescentes participaron significativamente en esta zona, posiblemente debido a actividades escolares. Aunque los niños y jóvenes tuvieron una menor presencia en comparación con la Zona 01, aún representan una parte importante del flujo peatonal. Por otro lado, la Zona 03 tuvo el menor flujo peatonal con 1068 personas. Con 465 personas, los adultos fueron el grupo más representado, seguidos por los jóvenes con 346 personas. Esta área podría tener menos actividades o servicios para niños y adolescentes en las mañanas, ya que su presencia fue mucho menor que en otras zonas.

En la Zona 04, se registró un flujo peatonal de 1505 personas, con una notable presencia de adolescentes (232 personas), posiblemente debido a la cercanía de instituciones educativas. Aunque en menor cantidad que en otras zonas, los adultos fueron el grupo más numeroso con 558 personas. Los niños y adultos mayores mostraron una actividad moderada, mientras que los jóvenes tuvieron una fuerte representación. Además, la Zona 05 tuvo un flujo peatonal total de 1912 personas, con una alta participación de adultos mayores (413 personas), lo que sugiere la posible existencia de servicios o actividades dirigidas a este grupo. Los adultos representaron una gran parte del flujo, con 852 personas, seguidos por los niños y jóvenes. La presencia de adolescentes fue moderada en esta zona en comparación con otras. En suma, el turno de la mañana refleja una alta actividad laboral y social con predominancia de adultos en todas las zonas. La Zona 05 destaca por su alta participación de adultos mayores, seguida por la Zona 01, la más activa en flujo peatonal.

g. Resumen turno tarde – Zona 01 - 05

Tabla 41. *Resumen del flujo peatonal por la tarde de la Zona 01 – 05*

Turno tarde						
Zona de conteo	Niño	Adolescente	Joven	Adulto	Adulto mayor	Total
Zona 01	59	141	603	1188	119	2110
Zona 02	74	154	315	131	38	712
Zona 03	33	108	274	830	307	1552
Zona 04	142	384	648	812	181	2167
Zona 05	169	173	358	620	110	1430

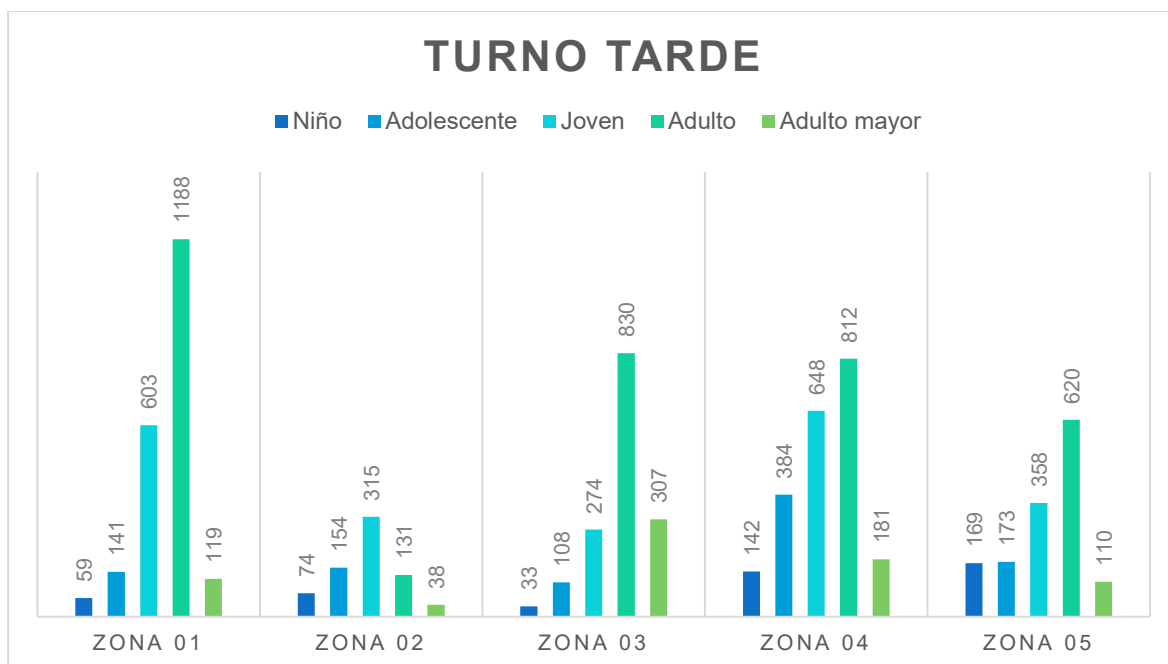


Figura 87. Gráfico resumen del flujo peatonal por la tarde de la Zona 01 – 05

Interpretación:

Durante la tarde, la Zona 01 registró un flujo peatonal de 2110 personas. Con 1188 personas, los adultos fueron nuevamente el grupo predominante, lo que indica alta actividad laboral y social en este horario. 603 jóvenes tuvieron una presencia importante en actividades recreativas o sociales durante la tarde. Los adolescentes y niños también participaron en esta zona. En cuanto a la Zona 02 tuvo el menor flujo peatonal con 712 personas. Los adultos y adolescentes tuvieron una presencia significativa, aunque los jóvenes fueron el grupo más numeroso con 315 personas. Esta zona podría tener menos actividades o servicios dirigidos a adultos mayores y niños durante la tarde, debido a la baja cantidad de personas mayores (38) y al flujo moderado de niños.

En la Zona 03, 1552 personas transitaron, siendo los adultos el grupo más numeroso con 830 personas. Una fuerte participación se observó en los adultos mayores, con 307 personas, lo que indica alta actividad en este grupo durante la tarde. Los jóvenes también mostraron participación. La zona podría estar más orientada hacia actividades para adultos y adultos mayores, ya que los adolescentes y niños tuvieron una menor presencia. Asimismo, en la Zona 04 tuvo un alto flujo peatonal con 2167 personas. Los adultos fueron el segundo grupo más numeroso, con 812 personas, después de los jóvenes, que sumaron 648 personas. Con 384 personas, los adolescentes tuvieron una fuerte representación en la zona, lo que indica una alta participación en actividades sociales o educativas. La zona ofrece una variedad de servicios y actividades para todos

los grupos etáreos durante la tarde, como lo demostraron los adultos mayores y niños con su actividad considerable.

Por otro lado, se registró un flujo peatonal total de 1430 personas en la Zona 05. Durante la tarde, hubo una fuerte actividad social y comercial con 620 adultos y 358 jóvenes presentes. Especialmente los adolescentes, con 173 personas, mostraron una presencia significativa, al igual que los niños. Los adultos mayores tuvieron una participación relevante en esta zona, aunque en menor cantidad. Entonces, en todas las zonas, el turno de la tarde mostró una alta actividad peatonal con adultos y jóvenes como grupos predominantes. La Zona 04 fue la más activa, seguida de cerca por la Zona 01, con una fuerte participación de adolescentes y jóvenes. Un flujo peatonal bajo en la Zona 02 podría deberse a una menor oferta de servicios o actividades por la tarde. La planificación urbana en estas zonas debería considerar las necesidades específicas de los grupos etáreos más activos durante la tarde, asegurando una infraestructura y servicios adecuados para soportar la alta densidad de personas en este turno. Estos datos sugieren.

h. Resumen turno noche – Zona 01 - 05

Tabla 42. *Resumen del flujo peatonal por la noche de la Zona 01 – 05*

Turno noche						
Zona de conteo	Niño	Adolescente	Joven	Adulto	Adulto mayor	Total
Zona 01	15	106	414	117	28	680
Zona 02	31	23	49	75	15	193
Zona 03	9	38	71	124	14	256
Zona 04	15	88	48	251	22	424
Zona 05	26	50	186	165	16	443

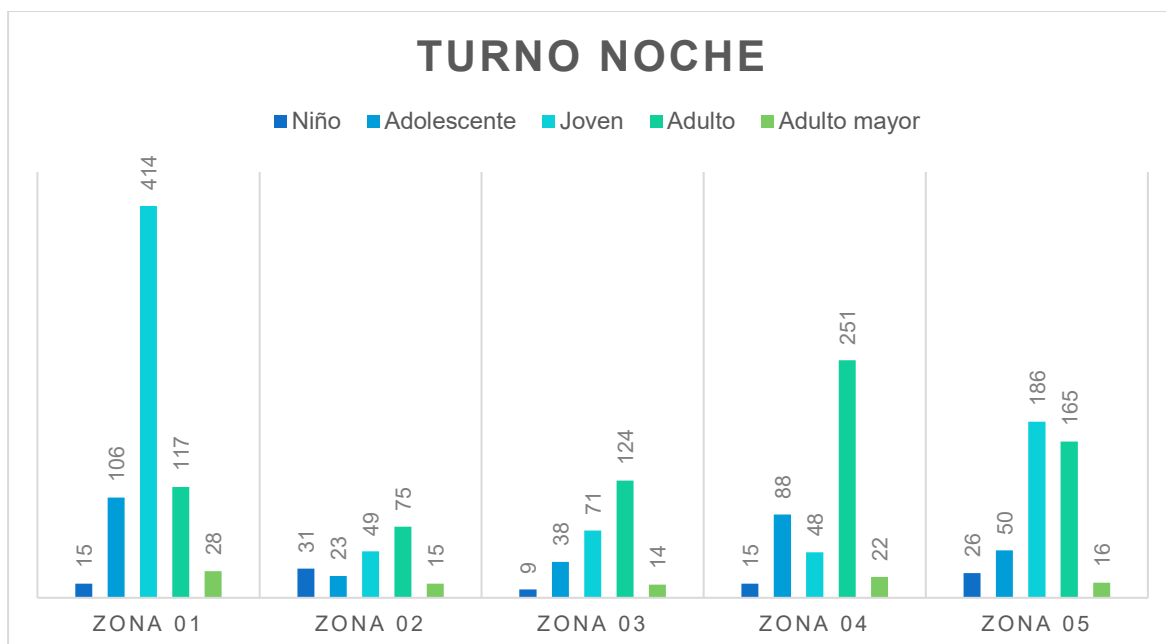


Figura 88. Gráfico resumen del flujo peatonal por la noche de la Zona 01 – 05

Interpretación:

Durante la noche, la Zona 01 tuvo el mayor flujo peatonal con 680 personas. Con 414 personas, los jóvenes fueron el grupo más numeroso, lo que sugiere una alta actividad recreativa o social. Con 106 personas, los adolescentes sugirieron participar en actividades nocturnas, posiblemente de ocio. Los niños y adultos mayores tuvieron una actividad mucho más reducida, mientras que los adultos mostraron una participación significativa, aunque en menor cantidad que en los otros turnos. La Zona 02 tuvo el menor flujo peatonal durante la noche, con 193 personas. Hubo una actividad moderada en este horario, con 75 adultos y 49 jóvenes como los grupos más representados. La baja presencia de niños y adolescentes sugiere que la zona carece de actividades nocturnas para atraer a estos grupos. La participación de adultos mayores fue mínima, similar a la de otras zonas. En la noche, la Zona 03 tuvo un flujo peatonal bajo de 256 personas. Los jóvenes fueron el segundo grupo más numeroso, con 71 personas, después de los adultos con 124 personas. La zona tiene una actividad nocturna limitada, con participación mayoritaria de adultos ocupados en actividades sociales o laborales. Esta zona tiene menos actividades nocturnas para niños y adolescentes debido a su baja presencia.

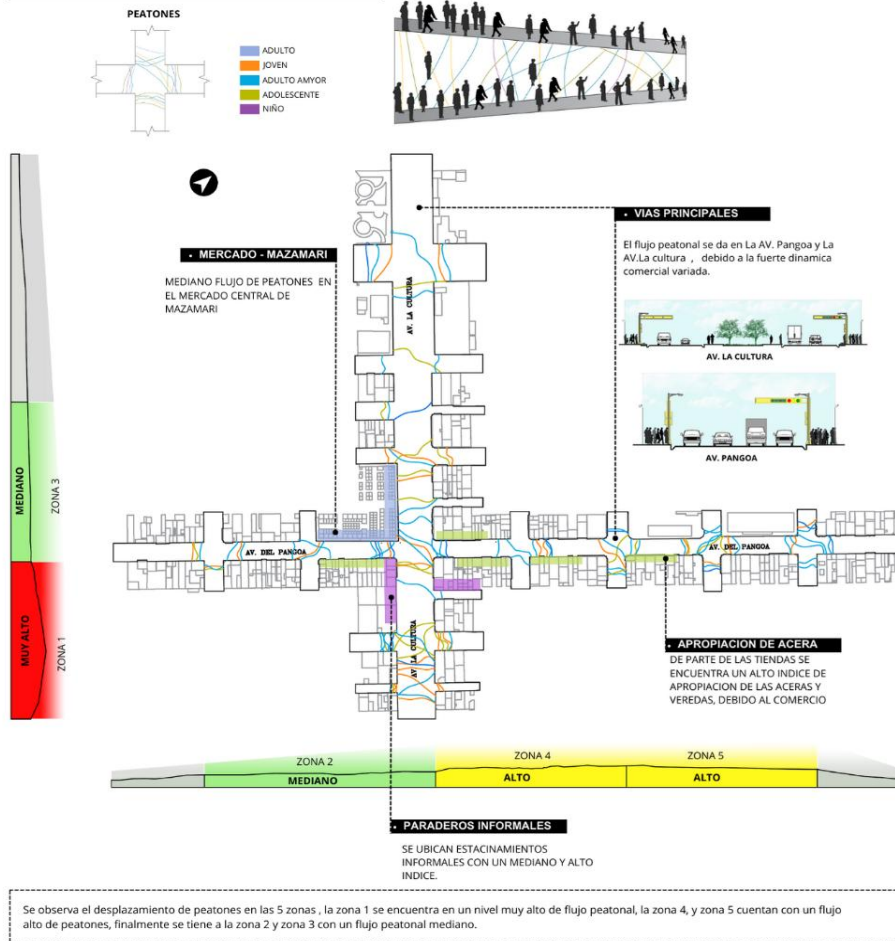
En la Zona 04, se registró un flujo peatonal total de 424 personas, con los adultos dominando la actividad nocturna, siendo 251 personas. Los adolescentes y jóvenes, especialmente los adolescentes, tuvieron una presencia significativa, con 88 personas, posiblemente relacionada con actividades nocturnas educativas o recreativas. La participación de adultos mayores y niños fue más baja, en línea con la tendencia

general en otras áreas. Por otro lado, la Zona 05 tuvo un flujo peatonal de 443 personas. Con 186 personas, los jóvenes fueron el grupo más numeroso, lo que sugiere una alta participación en actividades recreativas o sociales. La zona mantiene una actividad considerable en la noche, con 165 adultos presentes. Aunque la presencia de niños y adultos mayores fue menor, sigue siendo relevante en comparación con otras zonas.

En todas las zonas, el turno de la noche muestra una disminución en la actividad peatonal, siendo los jóvenes y adultos los grupos predominantes. La Zona 01 es la más activa durante la noche, seguida por la Zona 05, con muchos jóvenes presentes. Un flujo peatonal bajo en la Zona 02 podría indicar una menor oferta de actividades nocturnas. Aunque la actividad peatonal disminuye en la noche, sigue habiendo una demanda significativa de infraestructura y servicios en zonas con mayor afluencia de personas para apoyar actividades recreativas y sociales.

DIMENSIÓN - ESTRUCTURA URBANA

1. DESPLAZAMIENTO DE PEATONES



2. TRÁFICO-VOLUMEN

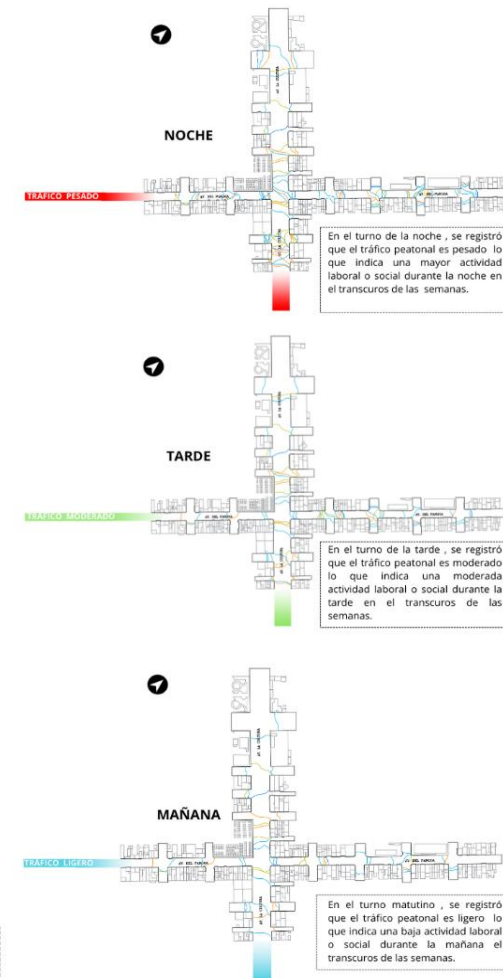


Figura 89. Desplazamiento de peatones y tráfico-volumen

5.1.1.3. Mobiliario

A. Estacionamientos formales e informales

Se llevó a cabo el registro de estacionamientos, tanto formales como informales, que ocupan el espacio público en la vía, abarcando las cinco zonas de estudio y considerando los horarios de mañana, tarde y noche.

- Mañana

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de estacionamientos correspondientes a las cinco zonas durante el turno mañana, específicamente entre las 7:00 y 8:00 a.m. Los datos fueron obtenidos a partir de un conteo de una hora, realizado en campo durante un día habitual de una semana regular.

Tabla 43. *Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am)*

Turno mañana		
Zona de conteo	Formal	Informal
Zona 01	0	24
Zona 02	0	26
Zona 03	0	17
Zona 04	0	21
Zona 05	0	23
Total	0	111

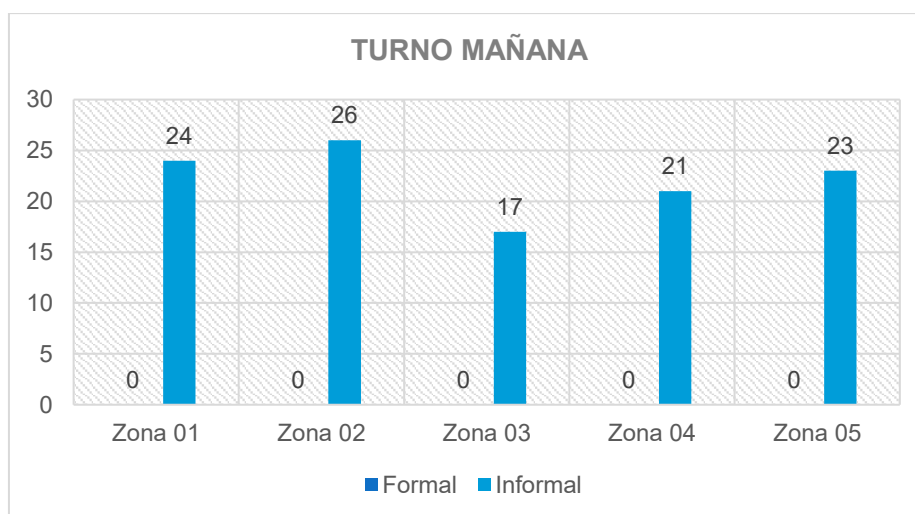


Figura 90. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas

Interpretación:

Durante el turno mañana a lo largo de la semana, se identificaron un total de 111 estacionamientos informales y ningún estacionamiento formal en las cinco zonas de estudio, ubicadas entre las inmediaciones de la Av. La Cultura y la Av. del Pangoa. La Zona N°02 concentró la mayor cantidad de estacionamientos informales. Asimismo, se constató la ausencia de paraderos formales en todas las zonas analizadas.

- Tarde

Se exponen los resultados descriptivos del conteo de estacionamientos en las cinco zonas durante el turno tarde, realizado entre las 12:00 y 1:00 p.m. Los datos corresponden a un registro de una hora, llevado a cabo en campo durante un día ordinario de la semana.

Tabla 44. *Conteo total del turno tarde, en las cinco Zonas de estudio (12:00 - 1:00 pm)*

Turno tarde		
Zona de conteo	Formal	Informal
Zona 01	0	24
Zona 02	0	26
Zona 03	0	17
Zona 04	0	21
Zona 05	0	23
Total	0	111

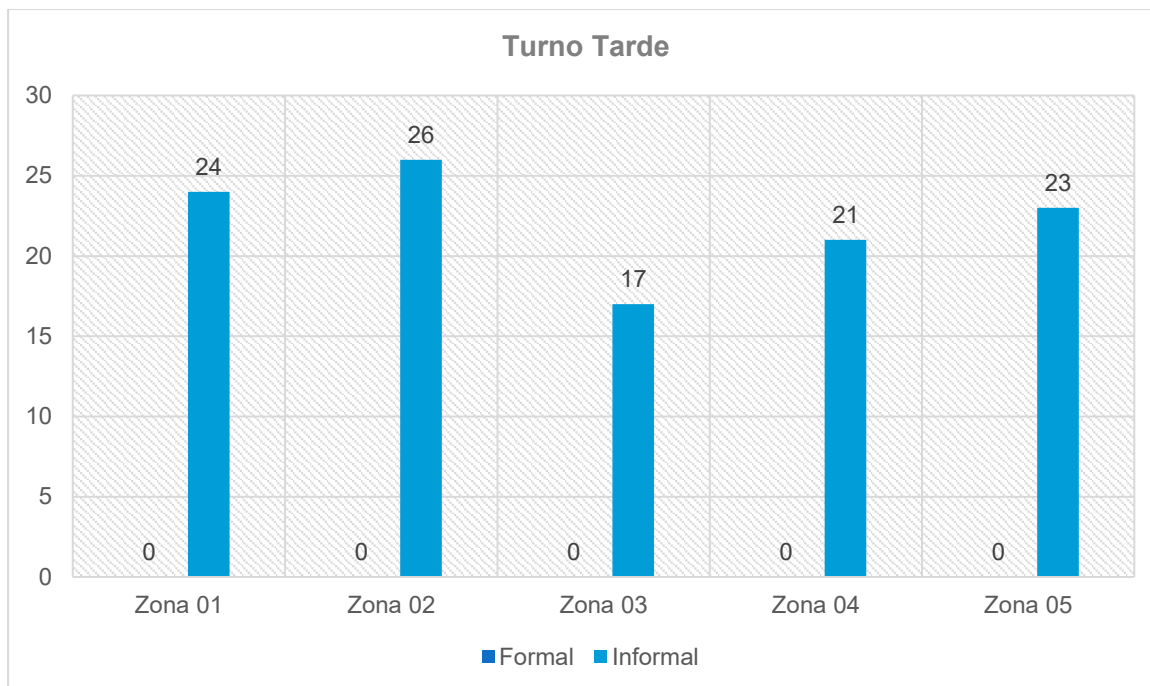


Figura 91. Conteo de paraderos en el turno tarde de las cinco Zonas

Interpretación:

En el turno tarde, a lo largo de la semana, se identificaron un total de 111 estacionamientos informales y ninguno formal en las cinco zonas de estudio situadas entre las inmediaciones de la Av. La Cultura y la Av. del Pangoa. La Zona N°02 concentró la mayor cantidad de estacionamientos informales. Asimismo, se constató que en ninguna de las zonas se cuenta con paraderos formales.

- Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de estacionamientos en las cinco zonas durante el turno noche, correspondiente al horario de 6:00 a 7:00 p.m. Los datos fueron recolectados mediante un registro de una hora, realizado en campo durante un día típico de la semana.

Tabla 45. *Conteo total del turno noche, en las cinco Zonas de estudio (6:00 - 7:00 pm)*

Turno noche		
Zona de conteo	Formal	Informal
Zona 01	0	27
Zona 02	0	32
Zona 03	0	24
Zona 04	0	31
Zona 05	0	31
Total	0	145

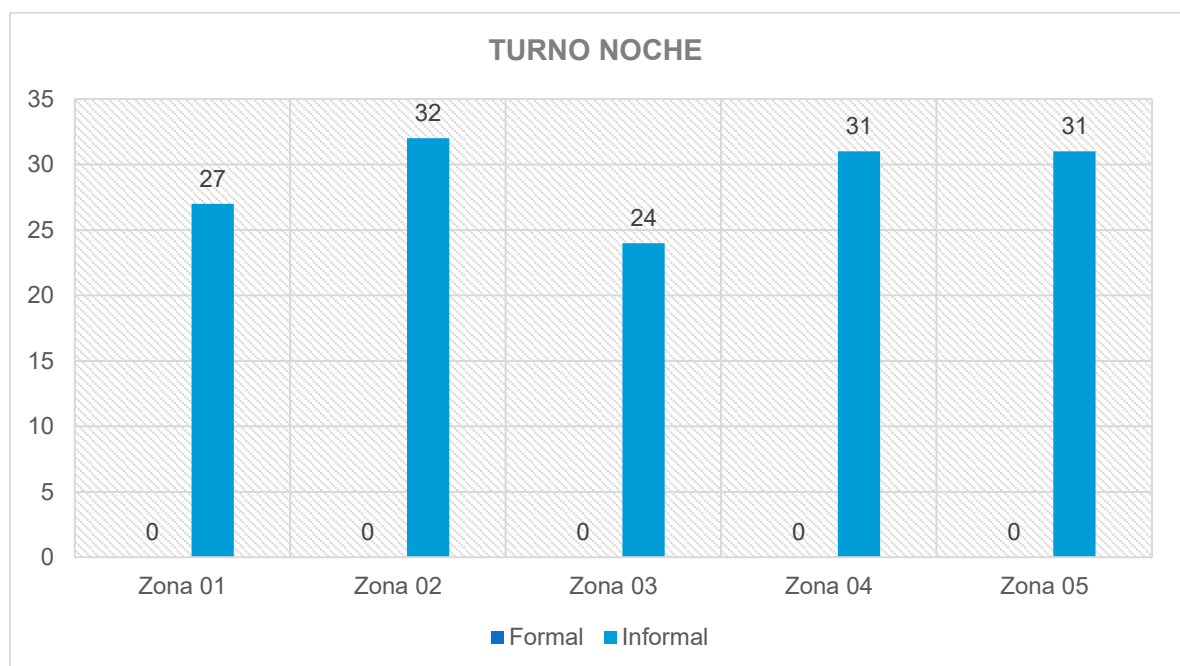


Figura 92. Conteo de paraderos en el turno noche de las cinco Zonas

Interpretación:

Durante el turno noche, se registró un total de 145 estacionamientos informales y ninguno formal en las cinco zonas de estudio ubicadas entre las inmediaciones de la Av. La Cultura y la Av. del Pangoa. Al igual que en los otros turnos, la Zona N°02 concentró la mayor cantidad de estacionamientos informales. Además, se corroboró la ausencia de paraderos formales en todas las zonas analizadas.

B. Resumen del conteo de estacionamientos durante la semana en los tres turnos (mañana tarde y noche).

Tabla 46. *Resumen del Conteo de estacionamientos totales de los tres turnos durante la semana (mañana, tarde, noche)*

Resumen de conteo de estacionamientos			
Turnos	Estacionamiento informal	Estacionamiento formal	Total
Mañana	111	0	367
Tarde	111	0	
Noche	145	0	

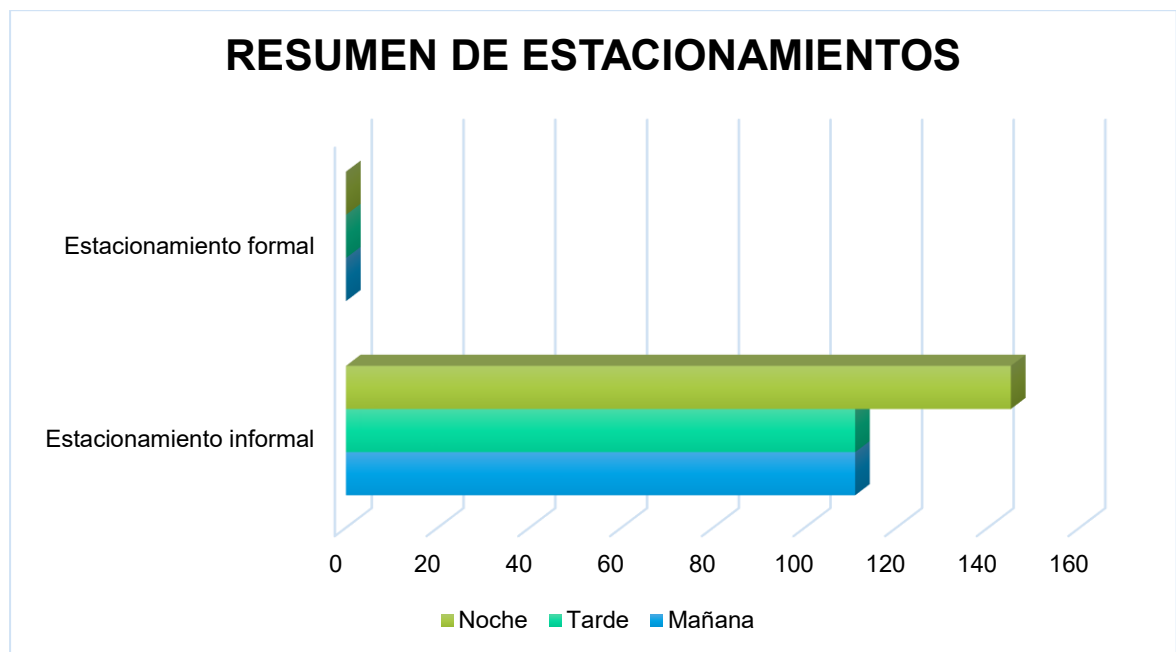


Figura 93. Resumen del Conteo total de estacionamientos de los tres turnos de las 5 Zonas

Interpretación:

La cantidad de estacionamientos que se encontraron en las cinco Zonas de estudio durante la semana en los tres turnos establecidos entre las inmediaciones de la Av. La Cultura y Av. Del Pangoa. el turno de noche destacó por presentar la mayor concentración de estacionamientos informales, con un total de 145, lo que sugiere una mayor demanda de espacios de aparcamiento en este horario. Los turnos de mañana y tarde reportaron una cantidad igual de estacionamientos informales, cada uno con 111. La ausencia total de estacionamientos formales en estos puntos clave pone de manifiesto una carencia crítica en la infraestructura urbana, que afecta tanto a la organización del tráfico como a la seguridad vial. Este panorama pone de manifiesto la urgente necesidad de planificar e implementar estacionamientos formales, los cuales no solo ordenarían el espacio público, sino que también mejorarían la calidad de vida en estos sectores, favoreciendo un desarrollo urbano más sostenible y eficiente.

5.1.1.4. Planificación urbana

A. Parámetros urbanos de suelo

Tabla 47. *Conteo de comercio zonal*

Resumen del conteo del comercio zonal			
Zona de conteo	Cumple	Cumple con reparos	No cumple
Zona 1	76	0	17
Zona 3	49	0	5
Total	125	0	22

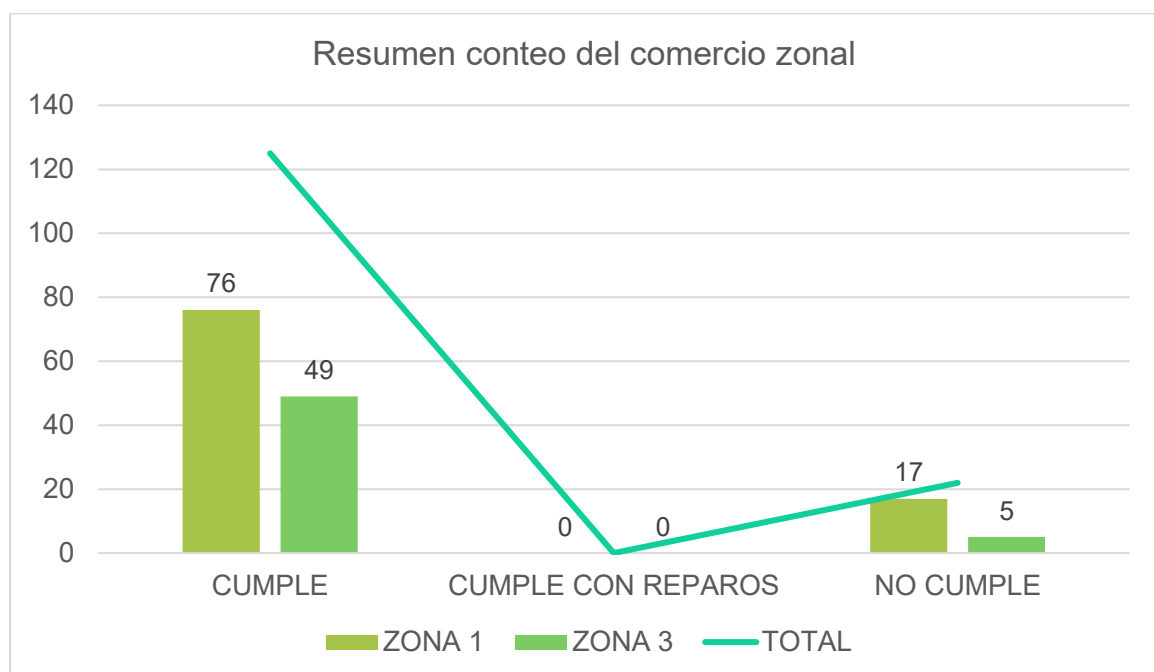


Figura 94. Conteo del comercio zonal

Interpretación:

En la Zona N° 1, de los 95 comercios evaluados, 78 cumplen con los requisitos establecidos, mientras que 17 no los cumplen. Esto refleja un nivel de cumplimiento significativo, aunque con una cantidad considerable de incumplimientos. Por otro lado, en la Zona N° 3, de los 54 comercios analizados, 49 cumplen con las normativas, mientras que 5 no lo hacen, lo que sugiere un mejor desempeño en comparación con la Zona N° 1. En total, se evaluaron 149 comercios, de los cuales 125 cumplen con las normativas y 22 no lo hacen. Es importante destacar que no se registraron comercios que cumplieran con reparos en ninguna de las zonas evaluadas. Esto sugiere que, aunque la mayoría de los comercios cumplen con las normativas, existe un grupo que requiere

atención para alcanzar el cumplimiento total, especialmente en la Zona N° 1, donde el porcentaje de incumplimiento es mayor.

Tabla 48. *Conteo comercio vecinal*

Resumen del conteo del comercio vecinal			
Zona de conteo	Cumple	Cumple con reparos	No cumple
Zona 2	60	0	6
Zona 4	124	2	25
Zona 5	87	0	15
Total	271	2	46

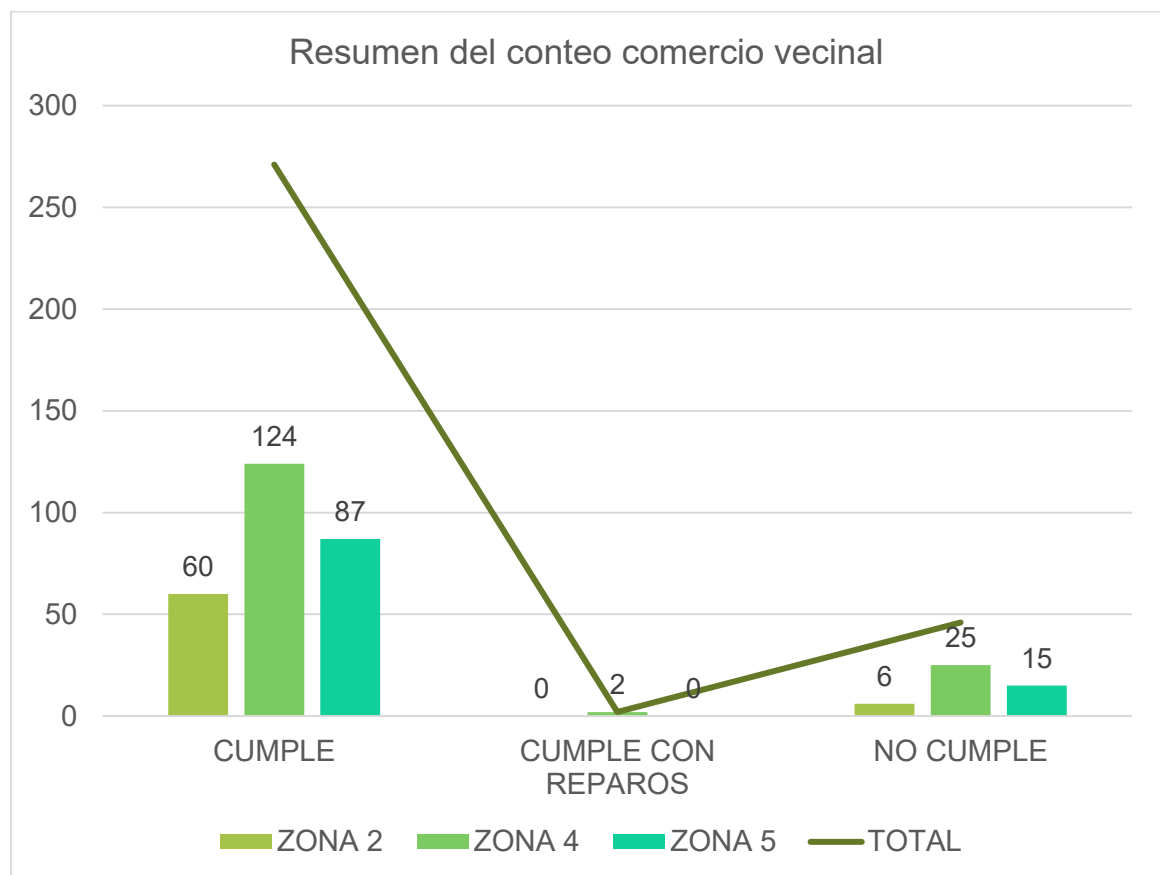


Figura 95. Conteo de comercio vecinal

Interpretación:

En el análisis del conteo de comercios vecinales en las tres zonas evaluadas ofrece una visión clara sobre el nivel de cumplimiento normativo en estas áreas. En la Zona 2, de los 66 comercios inspeccionados, 60 cumplen con las normativas establecidas, lo que indica un alto grado de conformidad. Sin embargo, 6 comercios no cumplen con

los requisitos, lo que pone de manifiesto la necesidad de implementar medidas correctivas para garantizar un cumplimiento total en esta zona. Es notable que no se registraron casos de cumplimiento con reparos en esta área.

En la Zona 4, que presenta la mayor cantidad de comercios evaluados con un total de 151, 124 cumplen con las normativas, lo que refleja un sólido nivel de cumplimiento en general. No obstante, esta zona también muestra el mayor número de incumplimientos, con 25 comercios que no cumplen con las normativas. Además, 2 comercios cumplen con reparos, lo que significa que, aunque cumplieron finalmente, requirieron correcciones para ajustarse a las normativas vigentes. Este hecho destaca la necesidad de un monitoreo más riguroso y de acciones específicas para reducir el nivel de incumplimiento en esta zona. En la Zona 5, de los 102 comercios evaluados, 87 cumplen con las normativas, lo que también refleja un buen nivel de cumplimiento. Sin embargo, 15 comercios no cumplen con los estándares requeridos, señalando un área de mejora en esta zona. Al igual que en la Zona 2, no se registraron casos de comercios que cumplieran con reparos.

5.1.1.5. Encuesta

Tabla 49. ¿Ha tenido dificultades para movilizarse por las veredas en este sector?

ESTRUCTURA URBANA							
PREGUNTA 1	Ítem	Siempre	Regularmente	Algunas veces	Muy raro	Nunca	Total
¿Ha tenido dificultades para movilizarse por las veredas en este sector?	Datos	94	178	97	15	0	384
	%	24%	46%	25%	4%	0%	100%

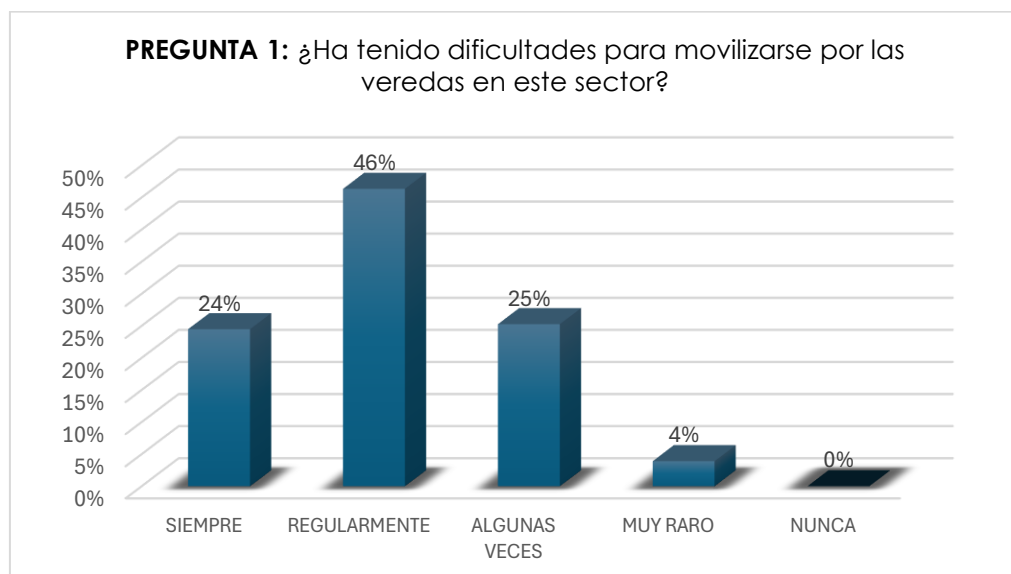


Figura 96. Representación gráfica porcentual de la preg.1 Encuesta.

Interpretación:

El gráfico revela que el 95% de los encuestados (24% siempre, 46% regularmente y 25% algunas veces) experimentan dificultades para movilizarse por las veredas, lo que resalta la urgente necesidad de mejorar la infraestructura peatonal en el sector. Solo un 4% indicó que estas dificultades son muy raras.

Tabla 50. ¿Cómo calificaría el flujo vehicular en este sector?

DIMENSIÓN ESTRUCTURA URBANA							
PREGUNTA 2	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿Cómo calificaría el flujo vehicular en este sector?	Datos	0	8	98	153	125	384
	%	0%	2%	26%	40%	33%	100%

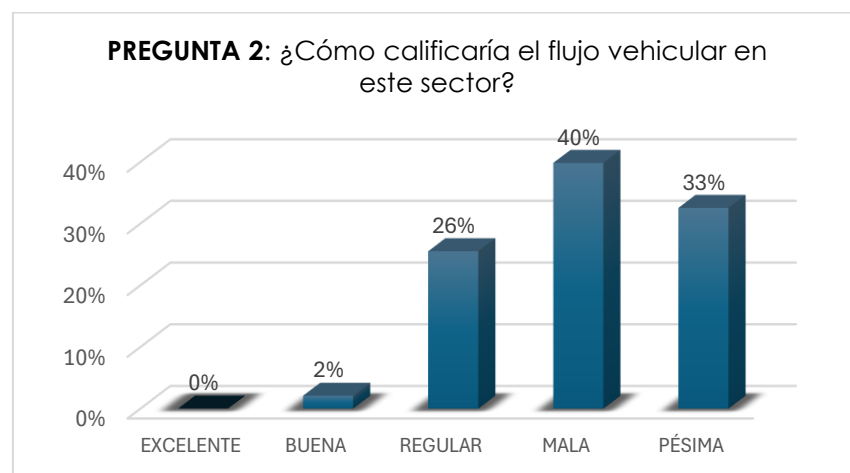


Figura 97. Representación gráfica porcentual de la preg.2 Encuesta.

Interpretación:

El flujo vehicular en el sector es percibido mayoritariamente de manera negativa, ya que más del 70% de los encuestados (40% lo califican como malo y 33% como pésimo) consideran que es deficiente. Solo el 2% de los encuestados se mostró indiferente respecto al flujo vehicular. Esto resalta la necesidad de implementar medidas para optimizar la gestión del tráfico en la zona.

Tabla 51. ¿Cómo calificaría la disponibilidad de espacios adecuados para ciclistas (ciclovías, estacionamientos para bicicletas, etc.) ¿En este sector?

DIMENSIÓN ESTRUCTURA URBANA							
Pregunta 3	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿Cómo calificaría la disponibilidad de espacios adecuados para ciclistas (ciclovías, estacionamientos para bicicletas, etc.) ¿En este sector?	Datos	0	12	83	176	113	384
	%	0%	3%	22%	46%	29%	100%

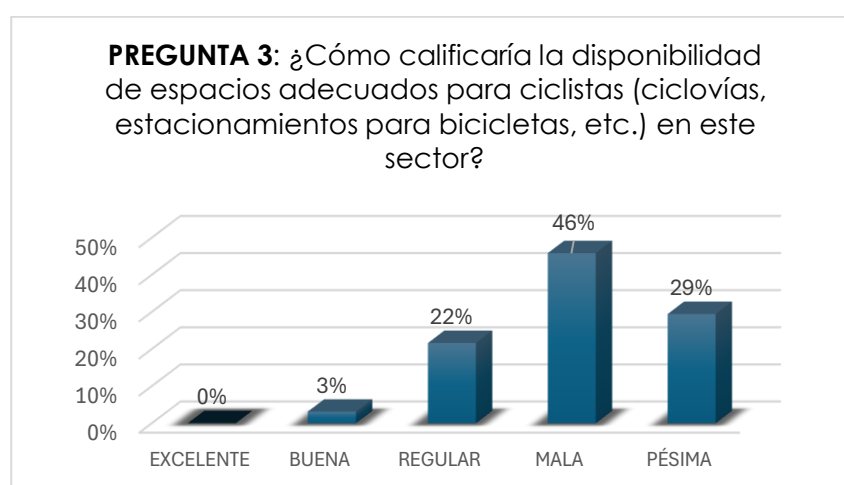


Figura 98. Representación gráfica porcentual de la preg.3 Encuesta.

Interpretación:

La disponibilidad de espacios adecuados para ciclistas en el sector es percibida de forma mayoritariamente negativa, con un 75% de los encuestados que califican como mala o pésima, 3% de los encuestados califican como buena la disponibilidad de espacios para ciclistas.

Tabla 52. ¿Considera que los problemas de movilidad afectan la actividad comercial en el sector?

DIMENSIÓN ESTRUCTURA URBANA							
Pregunta 4	Ítem	Siempre	Regularmente	Algunas veces	Muy raro	Nunca	Total
¿Considera que los problemas de movilidad afectan la actividad comercial en el sector?	Datos	78	147	135	24	0	384
	%	20%	38%	35%	6%	0%	100%

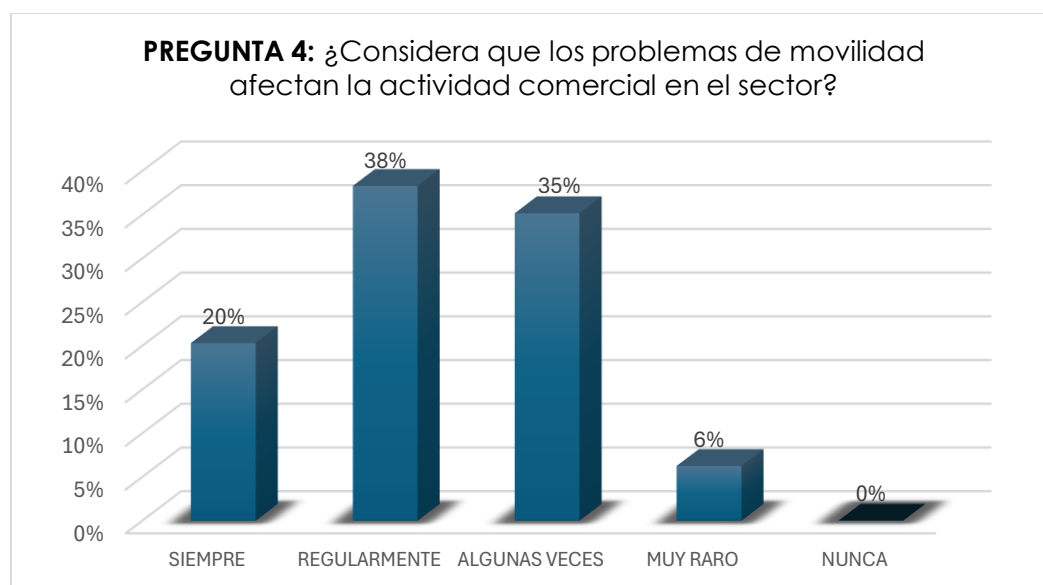


Figura 99. Representación gráfica porcentual de la preg.4 Encuesta.

Interpretación:

El grafico nos muestra al 20% de los encuestados que creen que los problemas de movilidad afectan constantemente la actividad comercial , esto indica un impacto significativo y persistente en el comercio debido a la fluidez en el transporte , la mayoría de encuestados consideran que estos problemas afectan de manera frecuente, aunque no de forma continua, el 35% de los encuestados consideran que algunas veces la movilidad afecta a la actividad comercial y solo el 6% indican que este problema afecta muy raras veces.

Tabla 53. Si usa transporte público, ¿cómo calificaría su calidad y frecuencia?

DIMENSIÓN ESTRUCTURA URBANA							
Pregunta 5	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
Si usa transporte público, ¿cómo calificaría su calidad y frecuencia?	Datos	0	28	91	145	120	384
	%	0%	7%	24%	38%	31%	100%

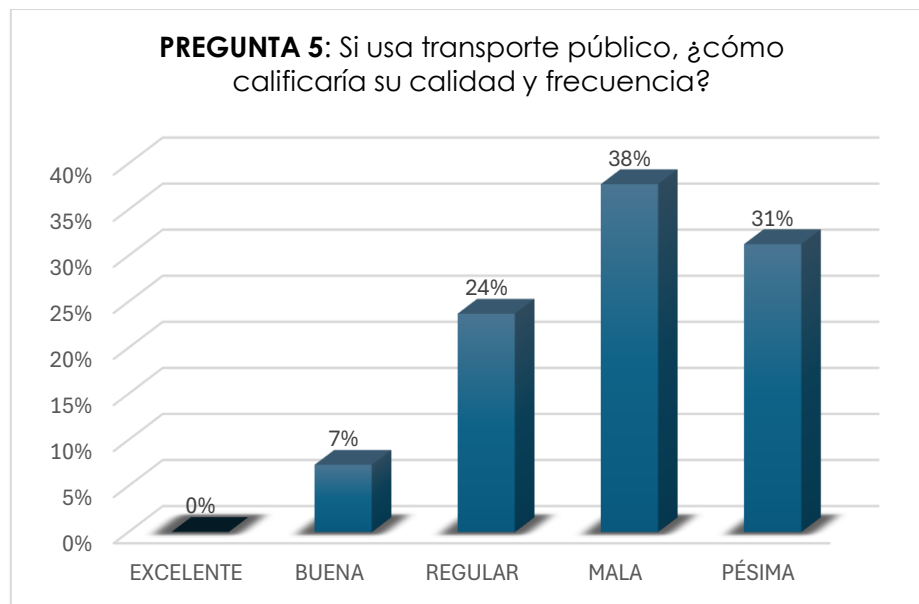


Figura 100. Representación gráfica porcentual de la preg.5 Encuesta.

Interpretación:

El transporte público en el sector es percibido de manera mayoritariamente negativa, con un 69% de los encuestados calificándolo como "Malo" o "Pésimo". Solo un 7% lo considera "Bueno", y nadie lo califica como "Excelente", lo que evidencia serias deficiencias en el sistema.

Tabla 54. ¿Cómo considera adecuado el acceso a transporte público en este sector?

DIMENSIÓN ESTRUCTURA URBANA							
Pregunta 6	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿Cómo considera adecuado el acceso a transporte público en este sector?	Datos	0	5	98	187	94	384
	%	0%	1%	26%	49%	24%	100%

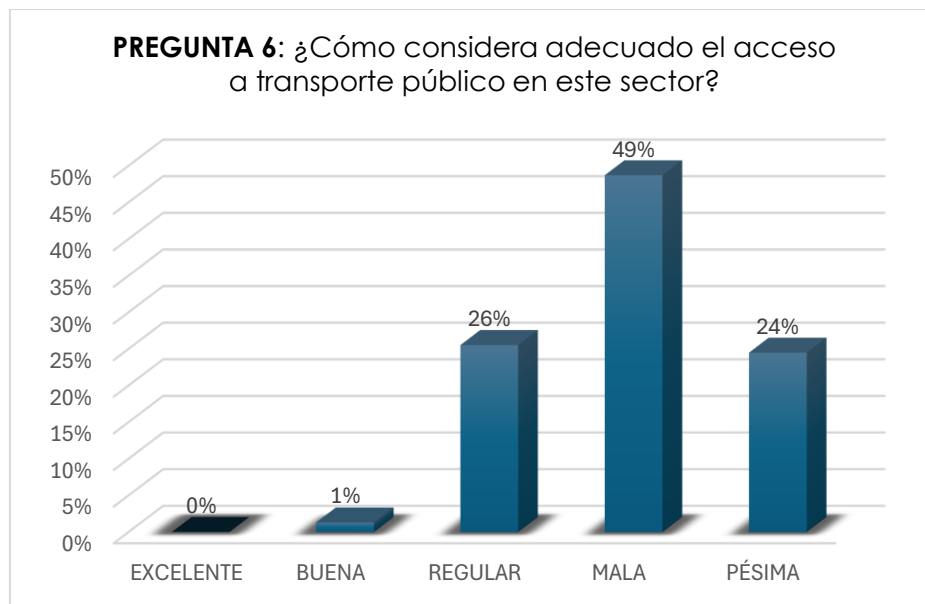


Figura 101. Representación gráfica porcentual de la preg.6 Encuesta.

Interpretación:

El acceso al transporte público en el sector, es percibido mayoritariamente como inadecuado por los encuestados. El 73% lo califica como 'Malo' o 'Pésimo', lo que refleja serias dificultades relacionadas con la cobertura, la ubicación de las paradas y la frecuencia del servicio. Solo el 1% lo considera 'Bueno' y nadie lo percibe como 'Excelente'. Esto apunta a problemas estructurales que limitan la movilidad y afectan la calidad de vida de los residentes.

5.1.2. Dimensión económica

5.1.2.1. Actividad comercial

A. Análisis del tipo de comercio

- a. Conteo del tipo de comercio de la Zona N°01 en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba.

Tabla 55. *Conteo total de tipos de comercio de la Zona N° 01 Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba*

Ítem	Zona 01		
	Izquierda	Derecha	Total
Tienda de abarrotes	6	0	6
Farmacia/ botica	1	2	3
Ferretería	0	0	0
Hotel/hospedaje	0	0	0
Tienda de ropa	3	5	8
Restaurant	4	3	7
Otros usos	7	4	11

Fuente: Elaboración propia.

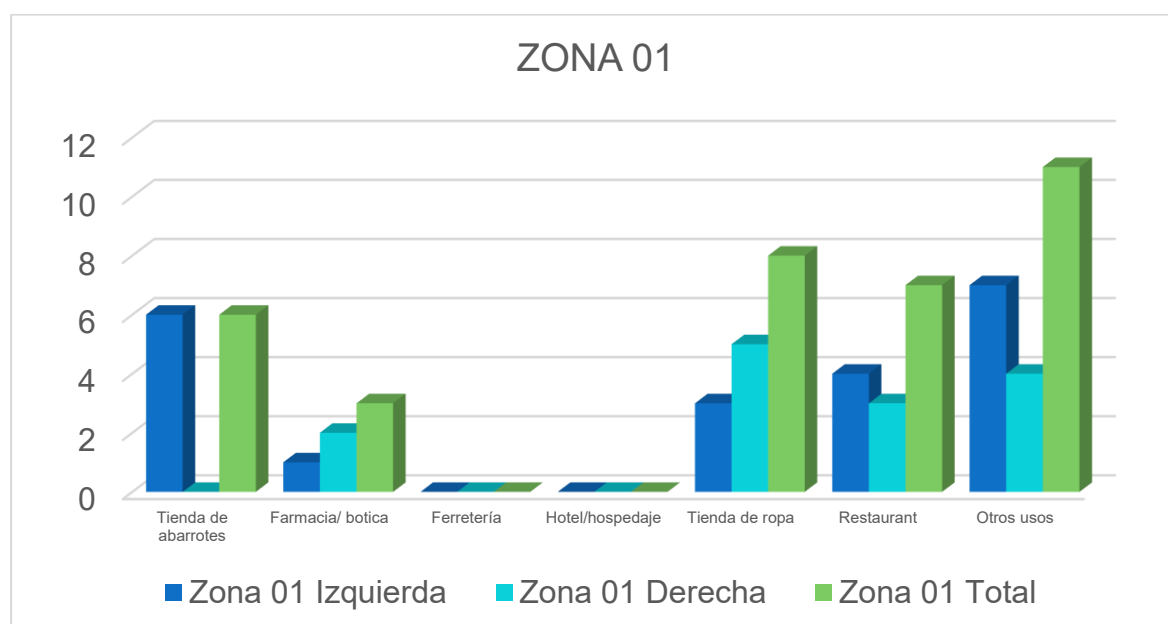


Figura 102. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 01

Interpretación:

El gráfico muestra que en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba, se tiene un total de 35 tipos de comercios, el cual predomina con mayor resalte, son los comercios de otros usos con una cantidad de 11 unidades, seguido de las tiendas de ropas con 8 unidades, y con un menor porcentaje las tiendas de ferretería, farmacia y hospedaje que cuentan con 0 unidades.

- b. Conteo del tipo de comercio de la Zona N°02 en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura

Tabla 56. *Conteo total de tipos de comercio de la Zona N° 02 Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura*

Ítem	Zona 02		
	Izquierda	Derecha	Total
Tienda de abarrotes	2	1	3
Farmacia/ botica	0	6	6
Ferretería	0	0	0
Hotel/hospedaje	0	3	3
Tienda de ropa	1	2	3
Restaurant	4	3	7
Otros usos	4	5	9

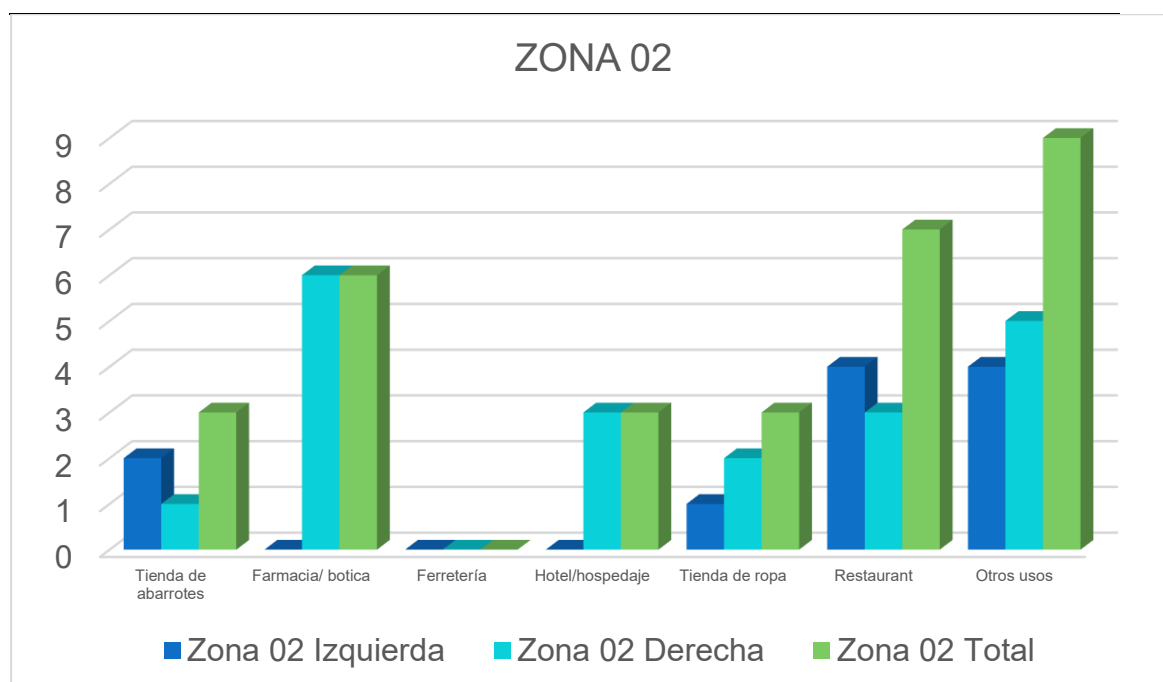


Figura 103. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 02

Interpretación:

El gráfico muestra que en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, se tiene un total de 31 tipos de comercios, el cual predomina con mayor resalte son los comercios de otros usos con una cantidad de 9 unidades, seguidos las tiendas de restaurantes con 7 unidades y con un menor porcentaje las tiendas de ferretería con 0 unidades.

- c. Conteo del tipo de comercio de la Zona N°03 en la Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde.

Tabla 57. *Conteo total de tipos de comercio de la Zona N° 03 Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde*

Ítem	Zona 03		
	Izquierda	Derecha	Total
Tienda de abarrotes	0	5	5
Farmacia/ botica	1	0	1
Ferretería	0	0	0
Hotel/hospedaje	0	0	0
Tienda de ropa	0	0	0
Restaurant	5	3	8
Otros usos	3	4	7

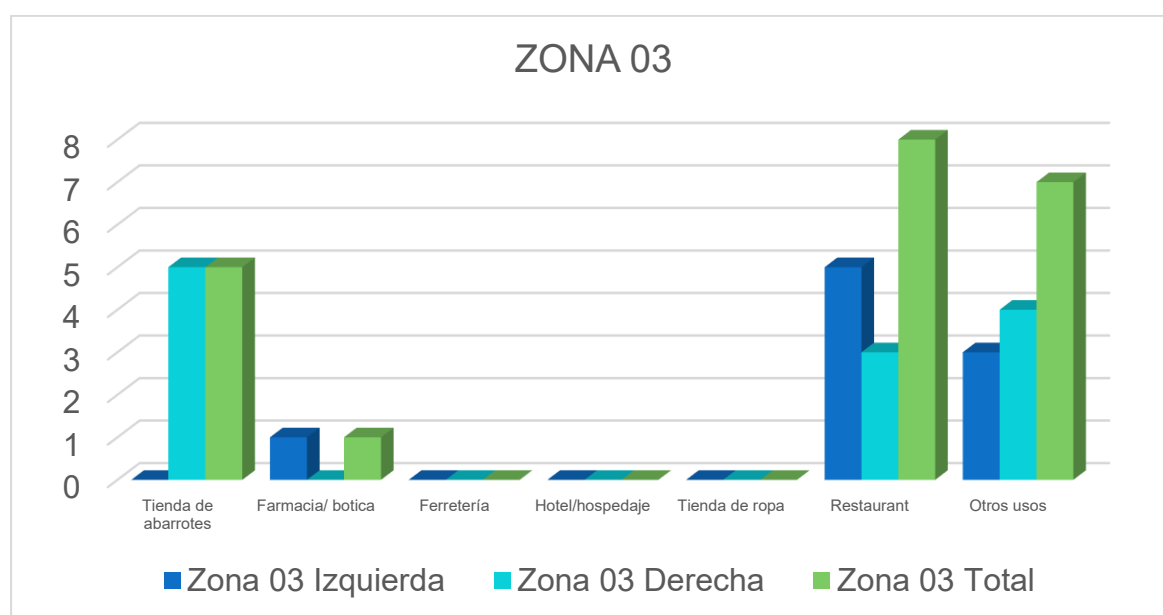


Figura 104. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 03

Interpretación:

El gráfico muestra que en la Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde, se tiene un total de 21 tipos de comercios, el cual predomina con mayor resalte son los comercios de restaurante con una cantidad de 8 unidades, seguidos las tiendas de otros usos con 5 unidades y con un menor porcentaje las tiendas de ferretería, hotel, hospedaje, tienda de ropas con 0 unidades.

d. Conteo del tipo de comercio de la Zona N°04 en la Av. La cultura y Av. Víctor A. Belaunde

Tabla 58. *Conteo total de tipos de comercio de la Zona N° 04 Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde*

Ítem	Zona 04		
	Izquierda	Derecha	Total
Tienda de abarrotes	6	2	8
Farmacia/ botica	2	3	5
Ferretería	8	1	9
Hotel/hospedaje	1	0	1
Tienda de ropa	11	18	29
Restaurant	2	0	2
Otros usos	11	4	15

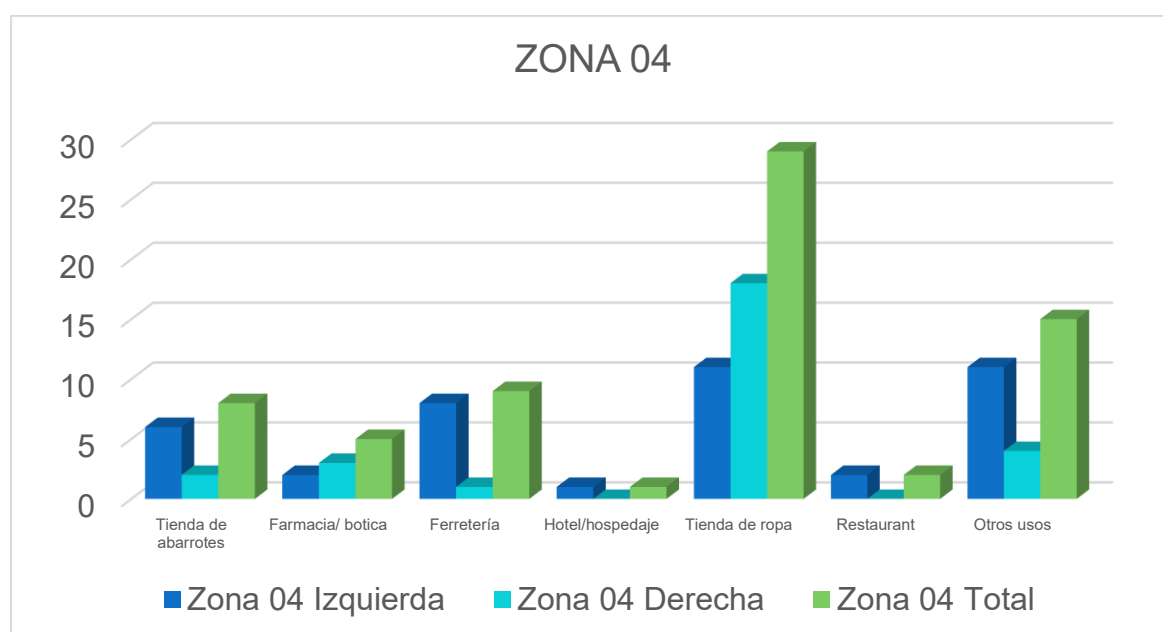


Figura 105. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 04

Interpretación:

El gráfico muestra que en la Av. La cultura y Av. Víctor A. Belaunde, se tiene un total de 69 tipos de comercios el cual predomina con mayor resalte son los comercios de tiendas de ropa con una cantidad de 29 unidades, seguidos las tiendas de otros usos con 15 unidades, tiendas de ferreterías con 9 unidades y las tiendas de abarrotes con 8 unidades, y con un menor porcentaje el hotel y hospedaje con 1 unidad.

- e. Conteo del tipo de comercio de la Zona N°05 Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz.

Tabla 59. *Conteo total de tipos de comercio de la Zona N° 05 Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz*

Ítem	Zona 05		
	Izquierda	Derecha	Total
Tienda de abarrotes	3	2	5
Farmacia/ botica	0	4	4
Ferretería	0	0	0
Hotel/hospedaje	0	0	0
Tienda de ropa	0	1	1
Restaurant	2	4	6
Otros usos	4	5	9

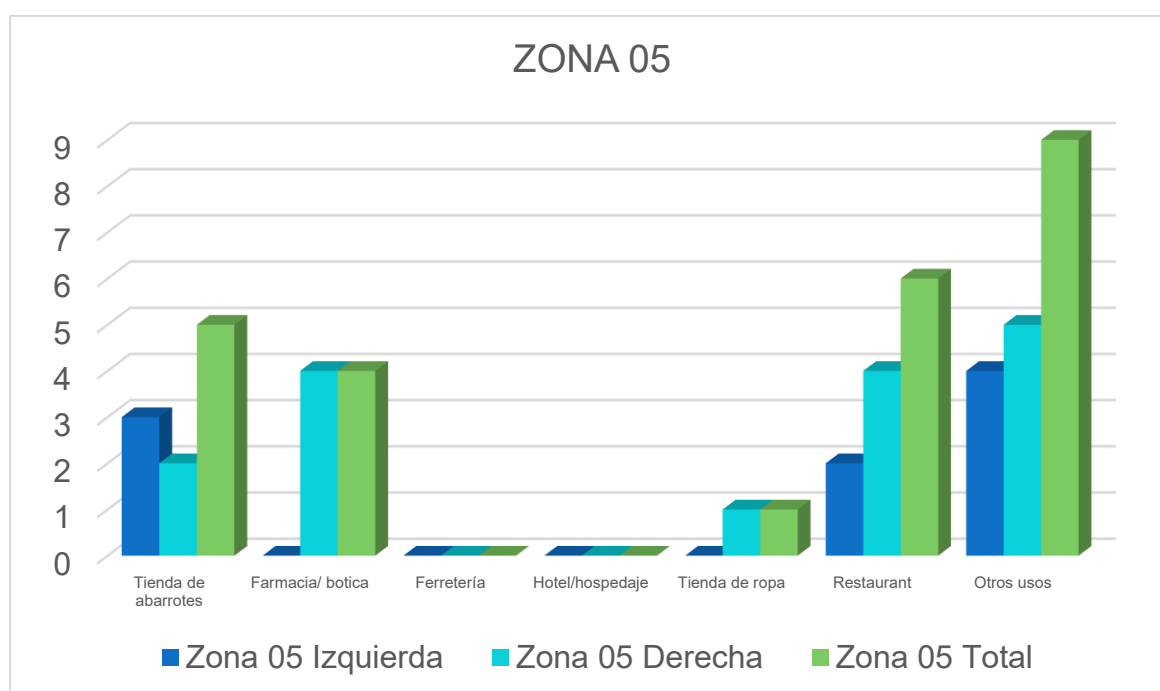


Figura 106. Conteo total de tipos de comercio en la Zona N° 05

Interpretación:

El gráfico muestra que en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz, se tiene un total de 25 tipos de comercios, el cual predomina con mayor resalte son los comercios de tiendas de otros usos con una cantidad de 9 unidades, seguidos las tiendas de restaurantes con 6 unidades, tiendas de abarrotes con 5 unidades y las tiendas de

farmacia, botica con 4 unidades, y con un menor porcentaje la tienda de ropas con 1 unidad y el hotel, hospedaje con 0 unidad.

f. Resumen del conteo de tipos de comercio por zonas del sector comercial en el barrio Villa Flavia y sector 1 del distrito de Mazamari.

Se muestran los resultados descriptivos del resumen de conteo de tipos de comercio en las 5 zonas correspondientes al sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari.

Tabla 60. *Resumen del Conteo total de tipos de comercios en las 5 Zonas*

Ítem	Zona 1		Zona 2		Zona 3		Zona 4		Zona 5	
	Izq.	Der.	Izq.	Der.	Izq.	Der.	Izq.	Der.	Izq.	Der.
Tienda de abarrotes	6	0	2	1	0	5	6	2	3	2
Farmacia/ botica	1	2	0	6	1	0	2	3	0	4
Ferretería	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0
Hotel/hospedaje	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0
Tienda de ropa	3	5	1	2	0	0	11	18	0	1
Restaurant	4	3	4	3	5	3	2	0	2	4
Otros usos	7	4	4	5	3	4	11	4	4	5
Total	35		31		21		69		25	

Interpretación:

La Zona 1 destaca por su diversidad comercial, con un total de 35 establecimientos. Esta zona muestra una alta concentración de tiendas de abarrotes (6 en el lado izquierdo) y una notable presencia de restaurantes (4 en el lado izquierdo y 3 en el derecho), lo que sugiere un núcleo comercial orientado al consumo diario y la alimentación. Además, existen varias tiendas de ropa (3 en el lado izquierdo y 5 en el derecho), lo que complementa la oferta comercial y podría indicar un punto de referencia para compras de artículos básicos. La presencia de farmacias (1 en cada lado) y otros usos comerciales (7 en el lado izquierdo y 4 en el derecho) refuerza la multifuncionalidad de esta zona.

En la Zona 2, que cuenta con un total de 31 establecimientos, se destaca la presencia predominante de farmacias y boticas (6 en el lado izquierdo), lo cual podría reflejar un enfoque en la salud y el bienestar de la comunidad. También se observa una significativa presencia de restaurantes (3 en el lado izquierdo y 5 en el derecho) y otros tipos de comercios (4 en el lado izquierdo y 5 en el derecho), lo que sugiere una oferta

complementaria orientada a servicios y comercio diversos. Aunque la zona cuenta con un número menor de tiendas de abarrotes (2 en el lado izquierdo y 1 en el derecho) y tiendas de ropa (1 en el lado izquierdo y 2 en el derecho), sigue siendo un área comercialmente activa.

La Zona 3, con 21 establecimientos, muestra una menor diversidad comercial en comparación con las zonas anteriores. Destaca por la presencia de tiendas de abarrotes (5 en el lado izquierdo y 6 en el derecho), que representan la mayoría de los establecimientos en esta área, sugiriendo un enfoque principal en la provisión de productos de primera necesidad. Las tiendas de ropa (1 en cada lado) y otros usos (3 en el lado izquierdo y 4 en el derecho) también están presentes, aunque en menor cantidad. Es importante destacar la ausencia de farmacias y ferreterías, lo que puede indicar una limitación en la oferta de servicios especializados en esta zona.

La Zona 4 es la más activa comercialmente, con un total de 69 establecimientos. Es particularmente notable la concentración de tiendas de ropa (18 en el lado izquierdo y 10 en el derecho), lo que sugiere que esta zona podría ser un importante centro para la compra de vestimenta. Además, hay una fuerte presencia de tiendas de abarrotes (6 en el lado izquierdo y 2 en el derecho), farmacias (3 en el lado izquierdo y 3 en el derecho), y ferreterías (8 en el lado izquierdo), lo que indica una oferta comercial muy variada y bien desarrollada. Esta zona parece ser el núcleo comercial más diversificado, abarcando múltiples necesidades de la comunidad.

Finalmente, la Zona 5, con 25 establecimientos, presenta una distribución moderada de comercios. Predominan las tiendas de abarrotes (3 en cada lado) y farmacias/boticas (4 en el lado derecho), junto con una presencia equilibrada de tiendas de ropa (1 en el lado izquierdo y 2 en el derecho) y restaurantes (2 en cada lado). Esta zona parece adoptar un enfoque más equilibrado, proporcionando una mezcla de servicios y productos básicos que cubren las necesidades de la comunidad. En resumen, los patrones de distribución observados son esenciales para comprender la centralidad y la función comercial de cada zona en el contexto urbano, lo cual puede ser clave para guiar futuras decisiones de planificación y desarrollo urbano en la región.

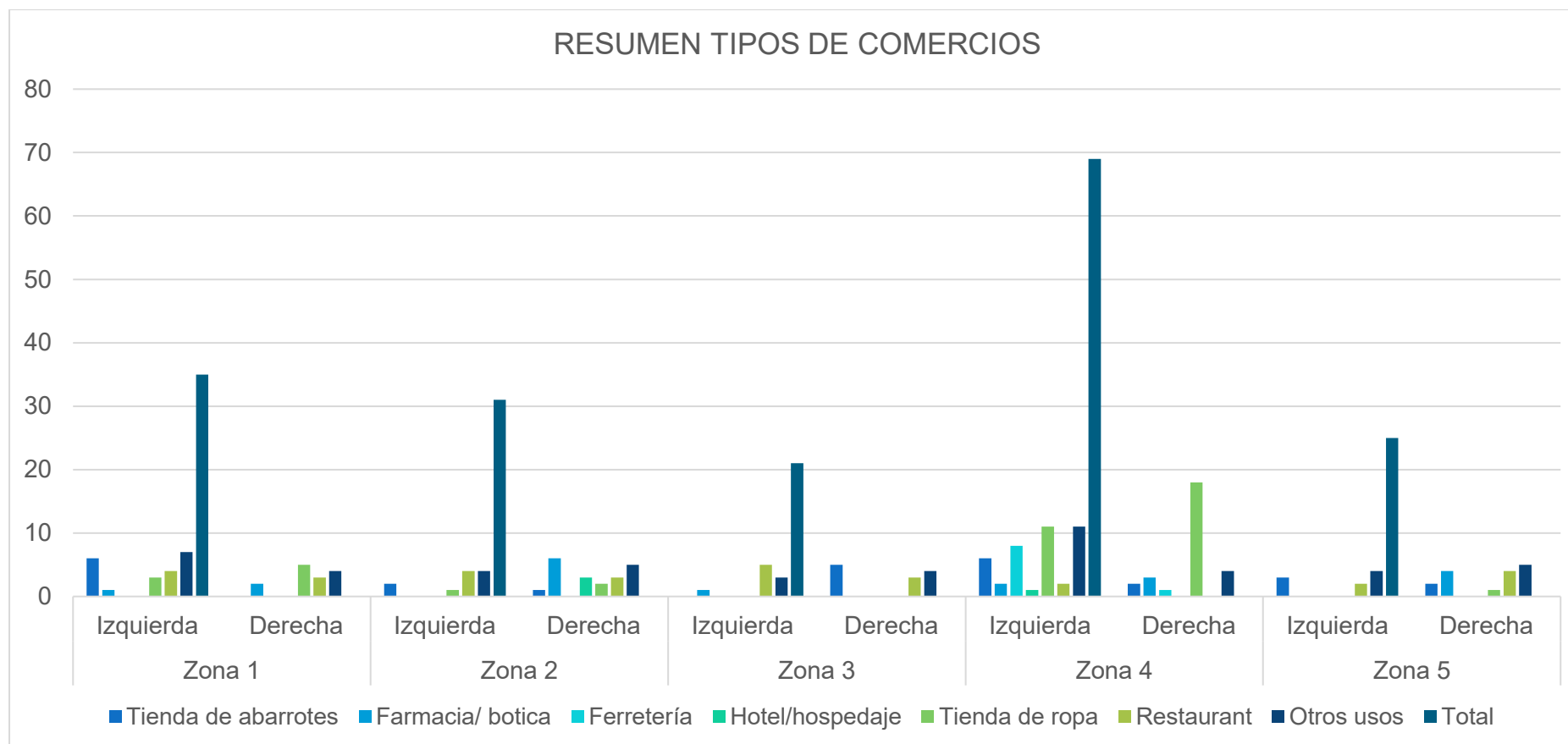


Figura 107. Resumen del Conteo total de tipos de comercio de las 5 Zonas

g. Resumen del conteo de comercio por tipos en cada zona del sector comercial en el barrio Villa Flavia y sector 1 del distrito de Mazamari

Se muestran los resultados descriptivos del resumen de conteo de comercios por cada tipo en las 5 zonas correspondientes al sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari.

Tabla 61. *Resumen del Conteo total de comercios por tipos en las 5 Zonas*

Ítem	Total, de zonas	Total
Tienda de abarrotes	27	181
Farmacia/ botica	19	
Ferretería	9	
Hotel/hospedaje	4	
Tienda de ropa	41	
Restaurant	30	
Otros usos	51	

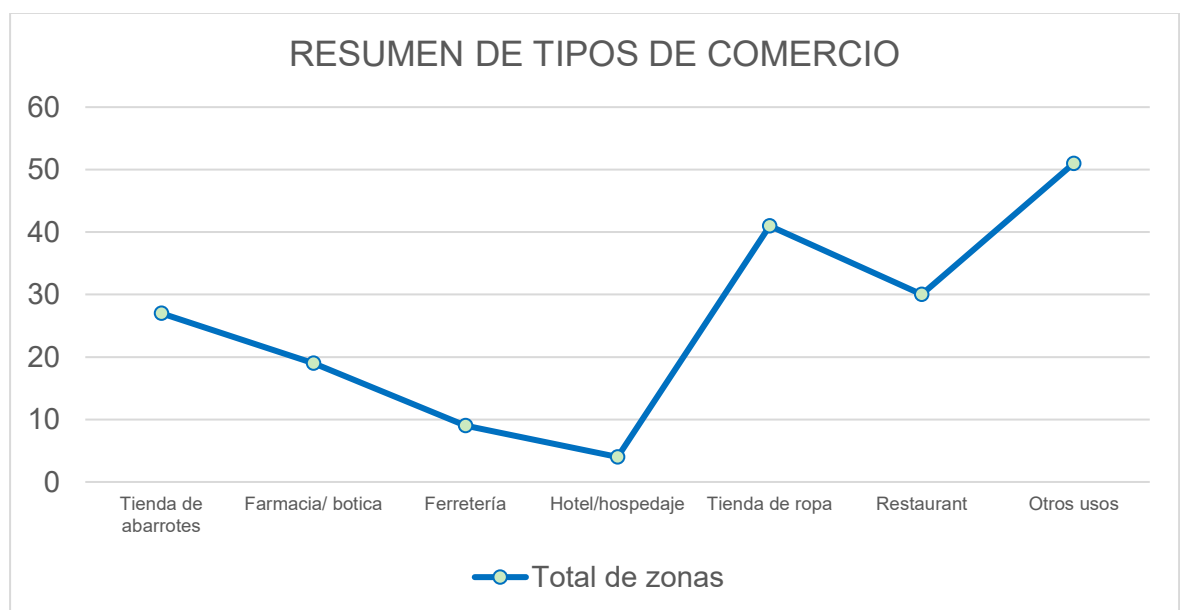


Figura 108. Resumen del Conteo total de comercio por tipos de las 5 Zonas

Interpretación:

El análisis del conteo de comercios en las cinco zonas del sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 en Mazamari revela una estructura comercial diversa y bien equilibrada. Predominan las tiendas de ropa, con 41 establecimientos, lo que indica

una alta demanda en este rubro, probablemente atrayendo compradores de la zona y sus alrededores. Las tiendas de abarrotes y los restaurantes también están muy presentes, con 27 y 30 locales respectivamente, lo que resalta la importancia de estos servicios esenciales en la vida cotidiana de la comunidad. Por su parte, las farmacias y boticas, con 19 establecimientos, destacan por su papel crucial en la atención de las necesidades de salud, distribuyéndose de manera adecuada a lo largo de las zonas. Aunque las ferreterías son menos numerosas, con 9 en total, su presencia es esencial para satisfacer las necesidades de construcción y mantenimiento en la región.

El bajo número de hoteles o establecimientos de hospedaje, con solo 4, sugiere que el turismo o la demanda de alojamiento temporal es limitada, aunque sigue existiendo. Por otro lado, la categoría de 'otros usos', que incluye 51 establecimientos, refleja la diversidad comercial de la zona, abarcando una amplia variedad de servicios y productos que no se ajustan a las categorías principales. Entonces, la estructura comercial de estas zonas en Mazamari muestra un equilibrio entre servicios básicos, como alimentación y salud, y una diversidad en la oferta comercial que responde a las variadas necesidades de la comunidad, contribuyendo a su dinamismo económico y social.

B. Análisis de comercio en establecimiento y ambulatorio

a. Conteo de la Zona N° 1 Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba.

- Mañana

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de comercios, tanto en establecimientos como ambulatorios, realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 01, específicamente en las calles (Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba), en el horario de 7:00 a 8:00 a.m.

Tabla 62. *Conteo total del turno mañana, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (7:00 - 8:00 am)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 01	Establecimiento	35	35	35	35	35	35	35
	Ambulatorio	1	1	3	9	7	17	2

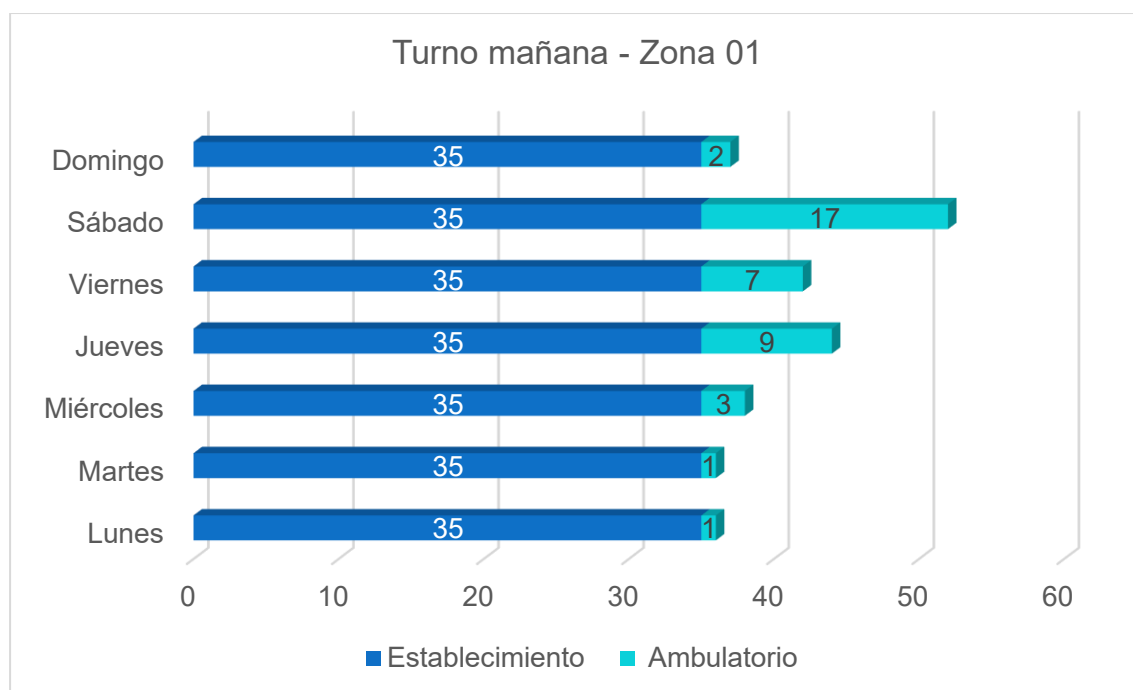


Figura 109. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 01

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba, se cuenta con 35 establecimientos y los días con mayores comercios ambulatorios son los sábados con 17, jueves con 9, seguidamente se tiene comercio ambulatorio medio los viernes con 7 y finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días domingo, miércoles, martes y lunes.

- Tarde

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de comercios, tanto en establecimientos como ambulatorios, realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 01, específicamente en las calles (Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba), en el horario de 12:00 a 1:00 p.m.

Tabla 63. Conteo total del turno tarde, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (12:00 - 1:00 pm)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 01	Establecimiento	35	35	35	35	35	35	35
	Ambulatorio	0	0	1	3	3	6	0

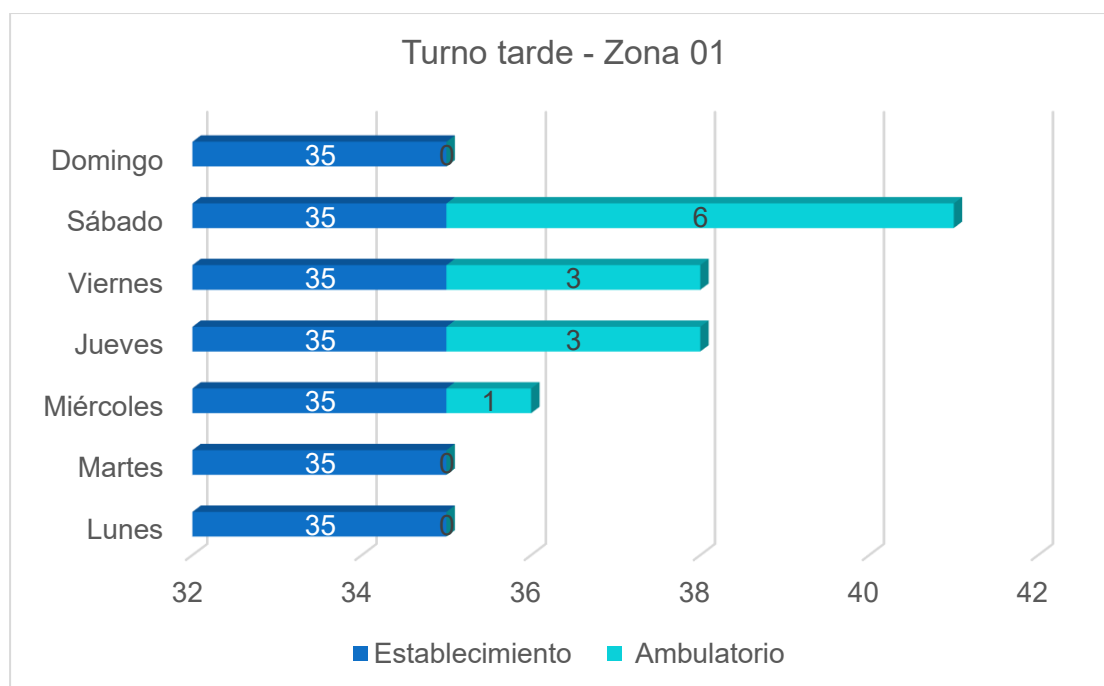


Figura 110. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 01

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba, se cuenta con 35 establecimientos, durante la tarde los días con mayores comercios ambulatorios es el viernes con 6, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los viernes y jueves con 3 y finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los miércoles, lunes y martes.

• Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de comercios, tanto en establecimientos como ambulatorios, realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 01, específicamente en las calles Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba, en el horario de 6:00 a 7:00 p.m.

Tabla 64. Conteo total del turno noche, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba (6:00 - 7:00 pm)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 01	Establecimiento	35	35	35	35	35	35	35
	Ambulatorio	5	1	1	2	4	7	1

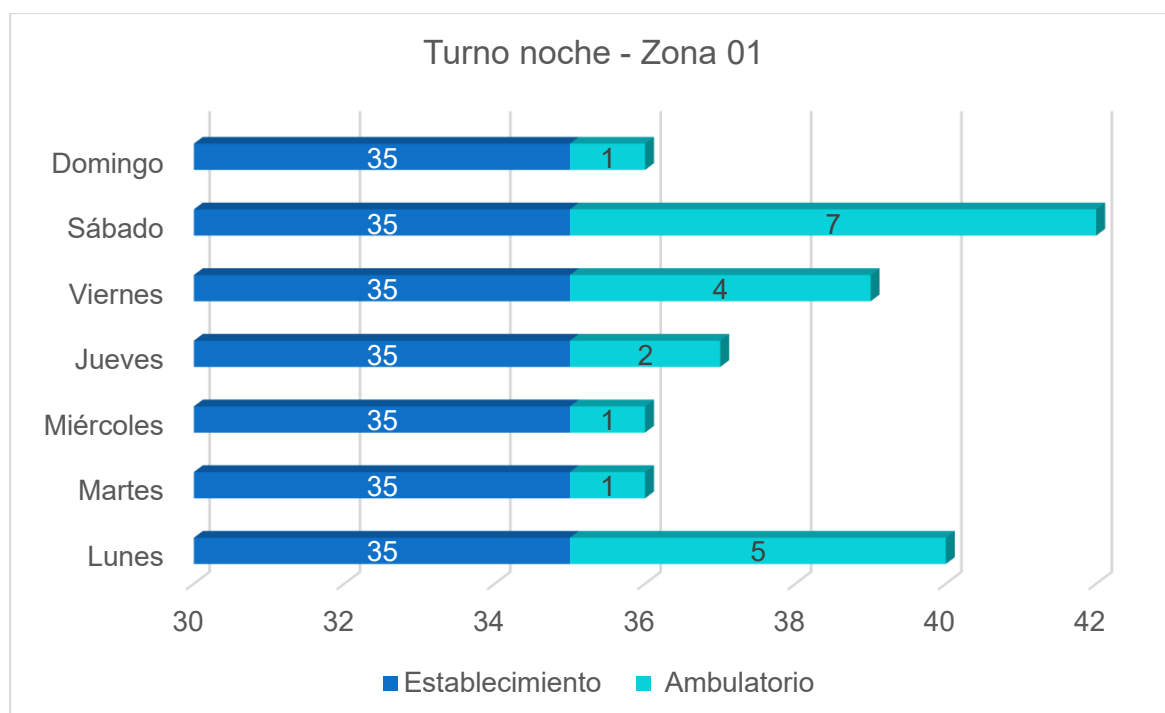


Figura 111. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 01

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba, se cuenta con 35 establecimientos, durante la noche los días con mayores comercios ambulatorios es el sábado con 7, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días lunes con 5 y viernes con 4 y finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días domingo, miércoles y martes.

b. Conteo de la zona N° 2 Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura.

• Mañana

Se muestran los resultados descriptivos del conteo de peatones durante 1 semana de lunes a domingo en la zona N° 02, teniendo las calles Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura en el horario de 7:00 a 8:00 am.

Tabla 65. Conteo total del turno mañana, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura. (7:00 - 8:00 am)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 02	Establecimiento	31	31	31	31	31	31	31

Ambulatorio 1 1 2 4 6 7 14

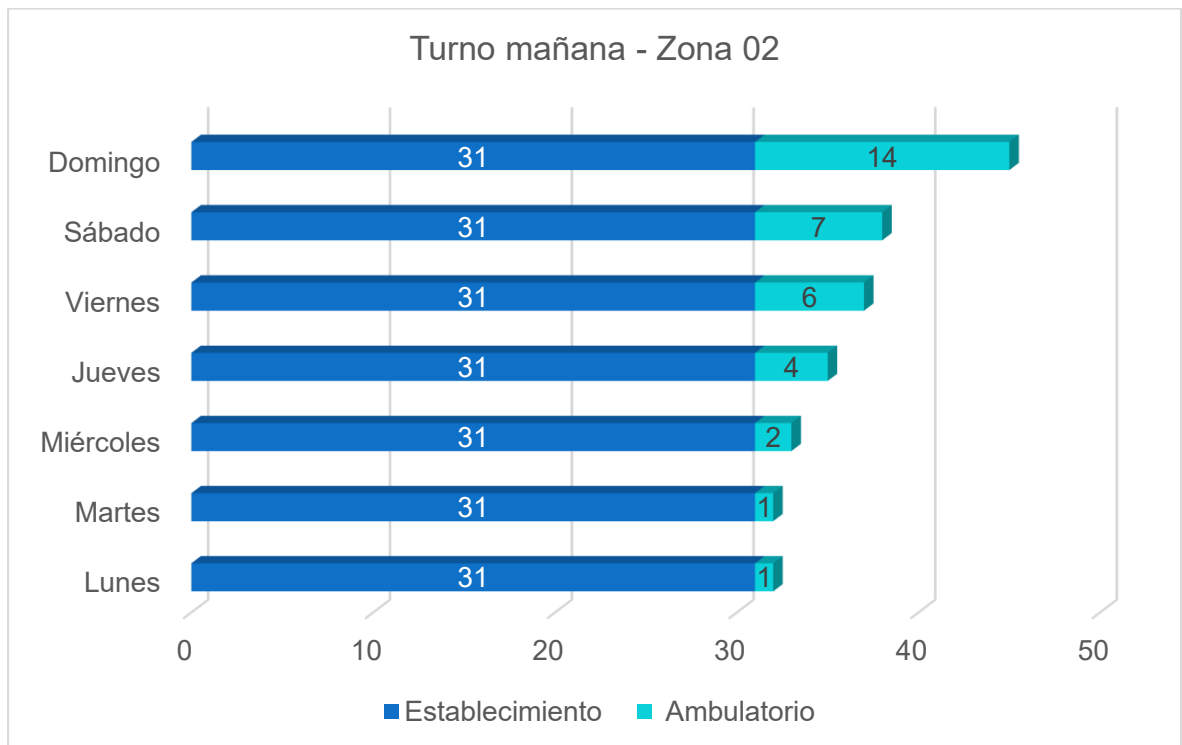


Figura 112. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 02

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, se cuenta con 31 establecimientos, durante la mañana los días con mayores comercios ambulatorios es el día domingo con 14, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días sábado con 7, viernes con 6 y jueves con 4, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días lunes, miércoles y martes.

• Tarde

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 02, específicamente en las calles Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, en el horario de 12:00 a 1:00 p.m.

Tabla 66. Conteo total del turno tarde, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura. (12:00 - 1:00 pm)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
------	----------	-------	--------	-----------	--------	---------	--------	---------

Zona 02	Establecimiento	31	31	31	31	31	31	31
	Ambulatorio	1	1	1	2	1	4	11

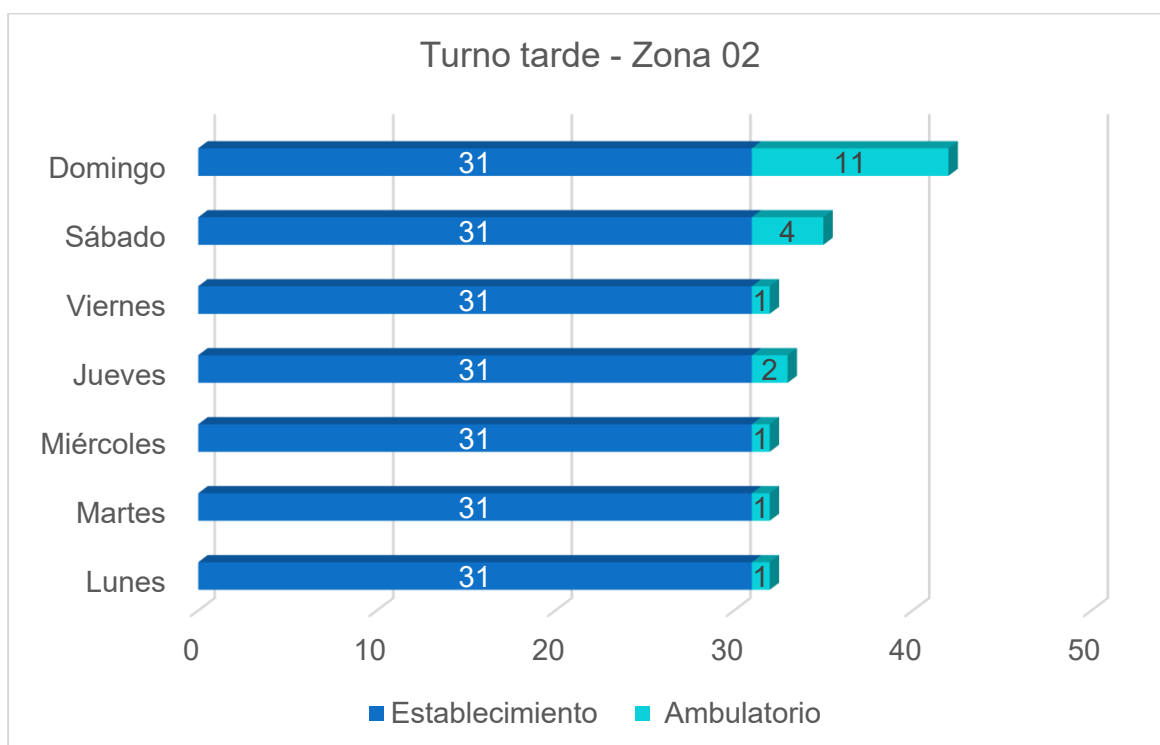


Figura 113. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 02

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana, se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, se cuenta con 31 establecimientos, durante la tarde los días con mayores comercios ambulatorios es el domingo con 11, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días sábado con 4, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los lunes, miércoles y martes, miércoles, jueves y viernes.

• Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 02, específicamente en las calles Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, en el horario de 6:00 a 7:00 p.m.

Tabla 67. Conteo total del turno noche, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura. (6:00 - 7:00 pm)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 02	Establecimiento	31	31	31	31	31	31	31
	Ambulatorio	1	0	0	1	2	4	5

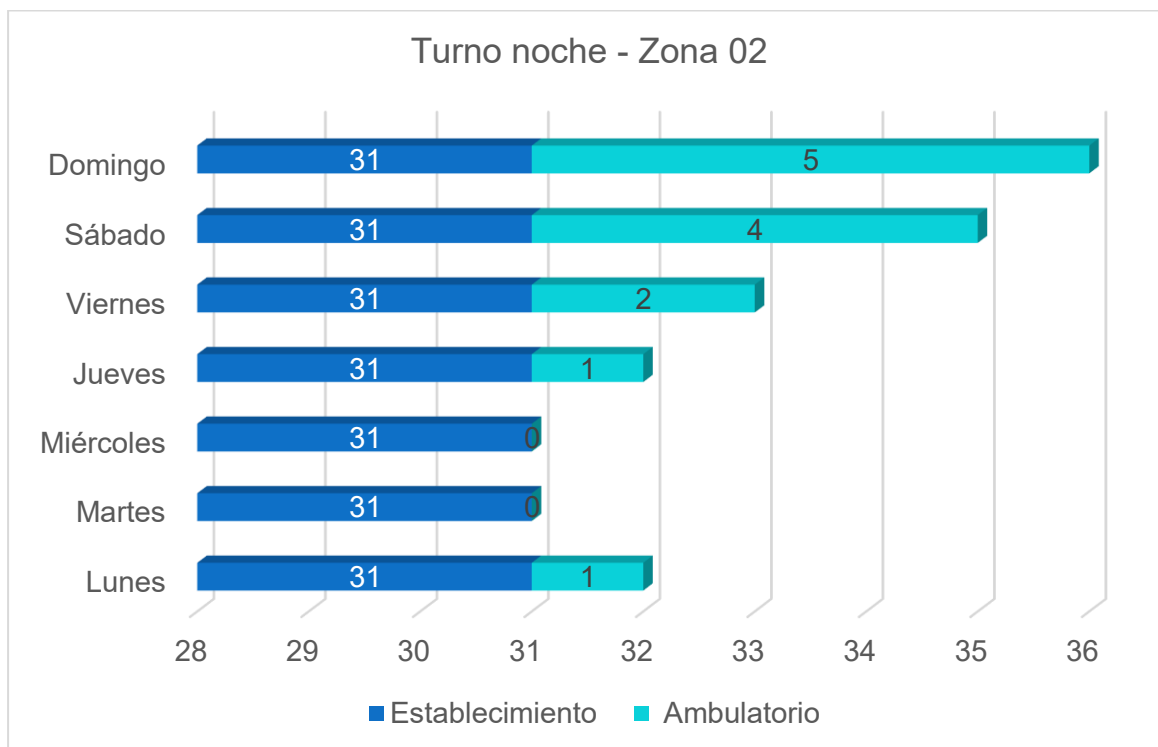


Figura 114. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 02

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, se cuenta con 31 establecimientos, durante la noche los días con mayores comercios ambulatorios es el domingo con 5, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días sábado con 4, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días lunes, miércoles y martes, miércoles, jueves y viernes.

c. Conteo de la Zona N° 3 Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde.

- Mañana

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 03, específicamente en las calles Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde, en el horario de 7:00 a 8:00 a.m.

Tabla 68. *Conteo total del turno mañana, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde. (7:00 - 8:00 am)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 03	Establecimiento	21	21	21	21	21	21	21
	Ambulatorio	5	2	1	5	6	3	9

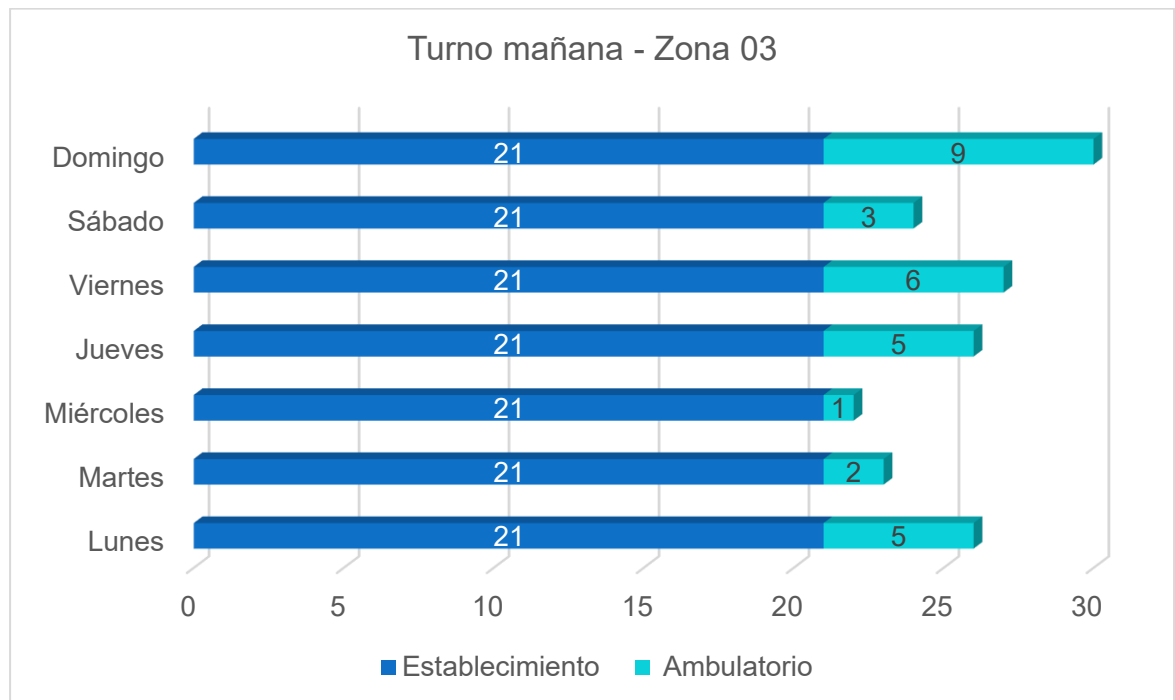


Figura 115. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 03

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, se cuenta con 21 establecimientos, durante la mañana los días con mayores comercios ambulatorios es el viernes con 6, jueves y lunes con 5, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días sábado con 3, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días martes y miércoles.

• Tarde

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 03, específicamente en las calles Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde, en el horario de 12:00 a 1:00 p.m.

Tabla 69. *Conteo total del turno tarde, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde. (12:00 - 1:00 pm)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 03	Establecimiento	21	21	21	21	21	21	21
	Ambulatorio	3	1	0	3	3	3	3

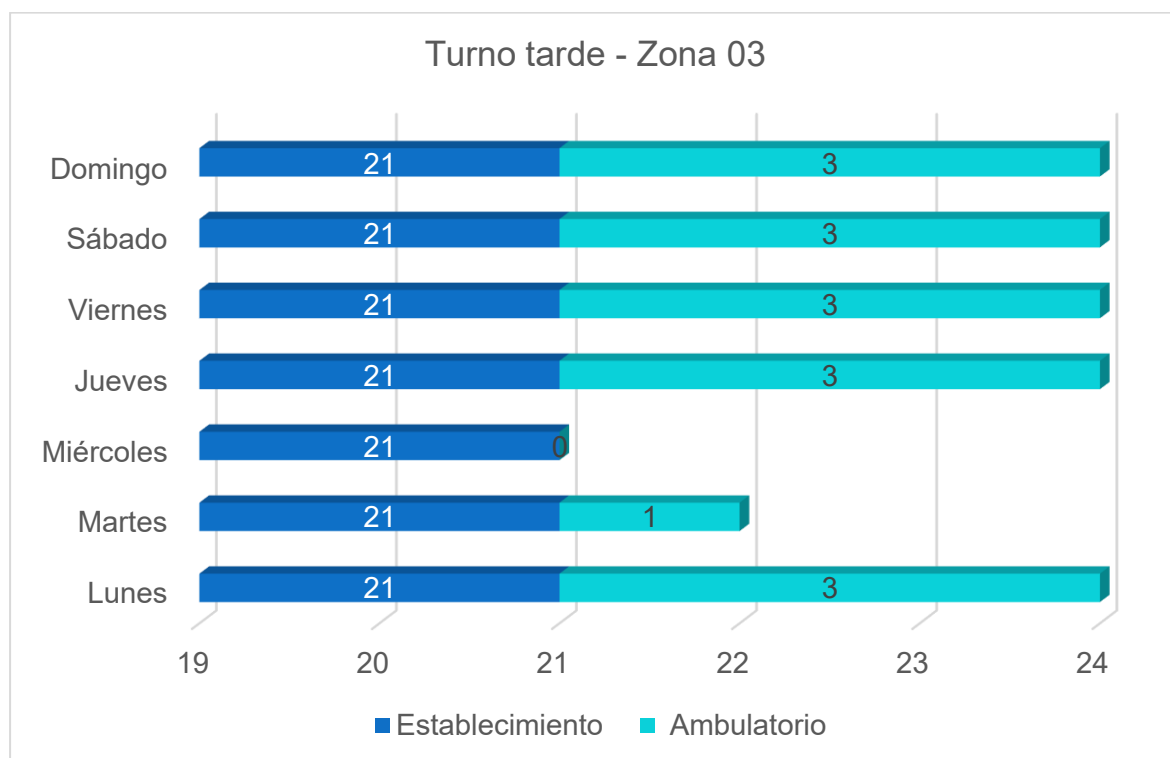


Figura 116. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 03

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Mártires de Tsiriri y Av. La Cultura, se cuenta con 21 establecimientos, durante la tarde los días con mayores comercios ambulatorios es el día lunes, jueves, viernes y sábados con 3, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días martes con 1, finalmente los días con menor comercio ambulatorio es el día miércoles.

• Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 03, específicamente en las calles Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde, en el horario de 6:00 a 7:00 p.m.

Tabla 70. *Conteo total del turno noche, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde. (6:00 - 7:00 pm)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 03	Establecimiento	21	21	21	21	21	21	21
	Ambulatorio	2	1	1	1	4	3	7

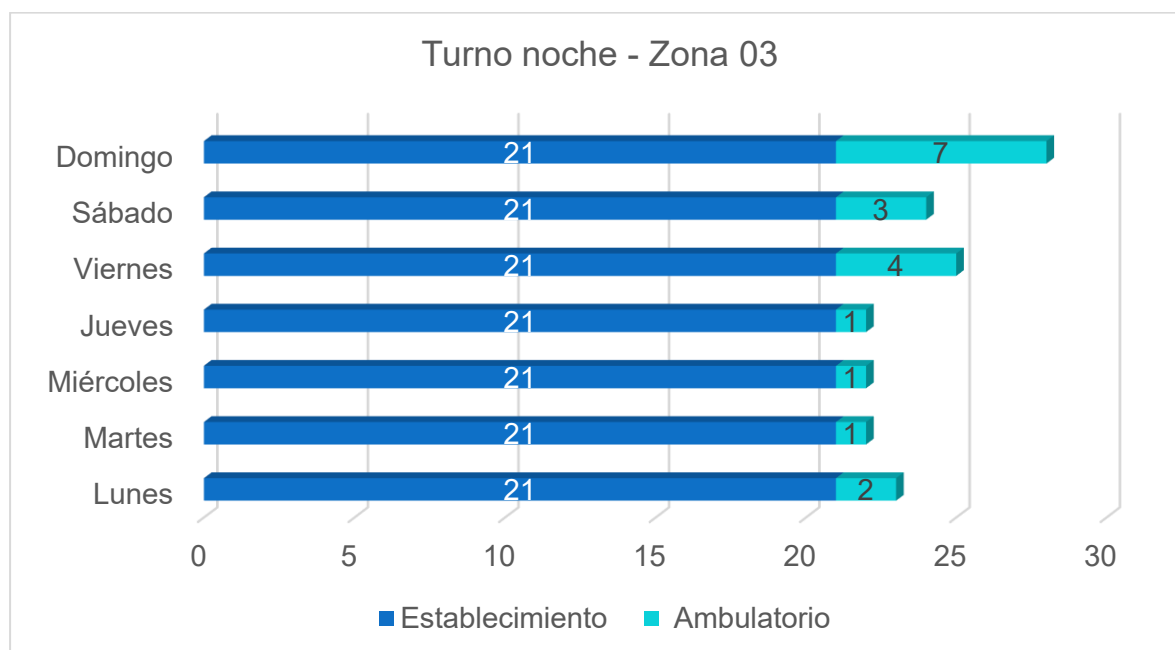


Figura 117. *Conteo de comercio en establecimiento y ambulatoria en el turno noche de la zona N° 03*

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura, se cuenta con 21 establecimientos, durante la noche los días con mayores comercios ambulatorios es el domingo con 7, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días sábado con 3 y viernes con 4, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los lunes, martes, miércoles, y jueves.

d. Conteo de la zona N° 4 Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde

- Mañana

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 04, específicamente en las calles Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde, en el horario de 7:00 a 8:00 a.m.

Tabla 71. *Conteo total del turno mañana, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde. (7:00 - 8:00 am)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 04	Establecimiento	60	60	60	60	60	60	60
	Ambulatorio	5	7	2	7	4	9	8

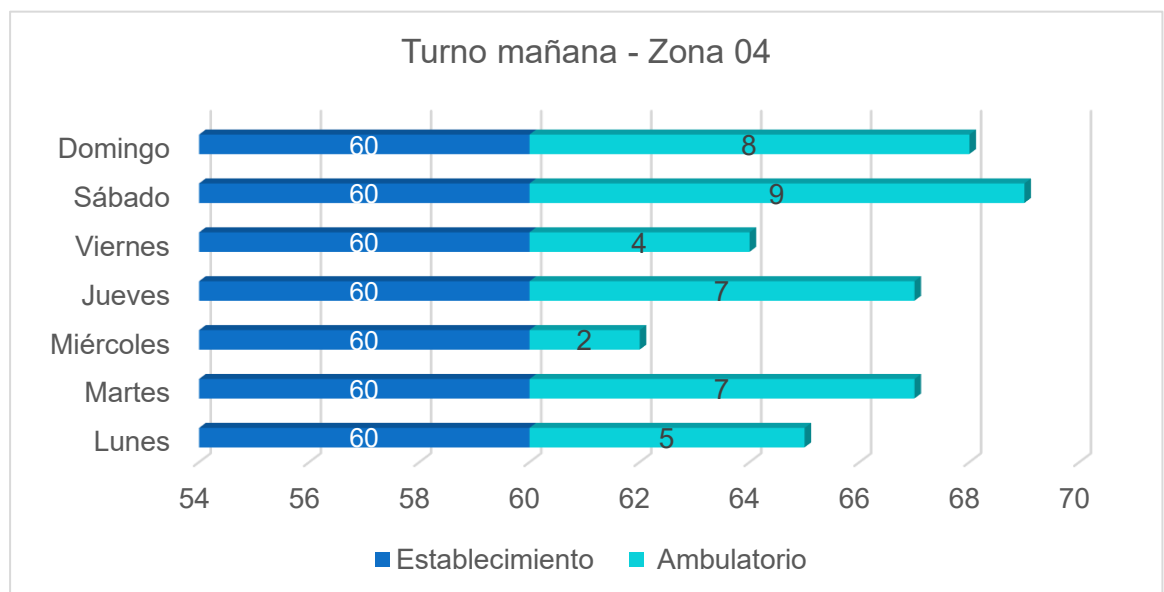


Figura 118. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 04

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde., se cuenta con 60 establecimientos, durante la mañana los días con mayores comercios ambulatorios es el sábado con 9 y el domingo con 8, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los jueves y martes con 7, lunes con 5, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los lunes, viernes y miércoles.

• Tarde

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 04, específicamente en las calles Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde, en el horario de 12:00 a 1:00 p.m.

Tabla 72. *Conteo total del turno tarde, en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde. (12:00 - 1:00 pm)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 04	Establecimiento	60	60	60	60	60	60	60
	Ambulatorio	2	3	1	2	2	8	5

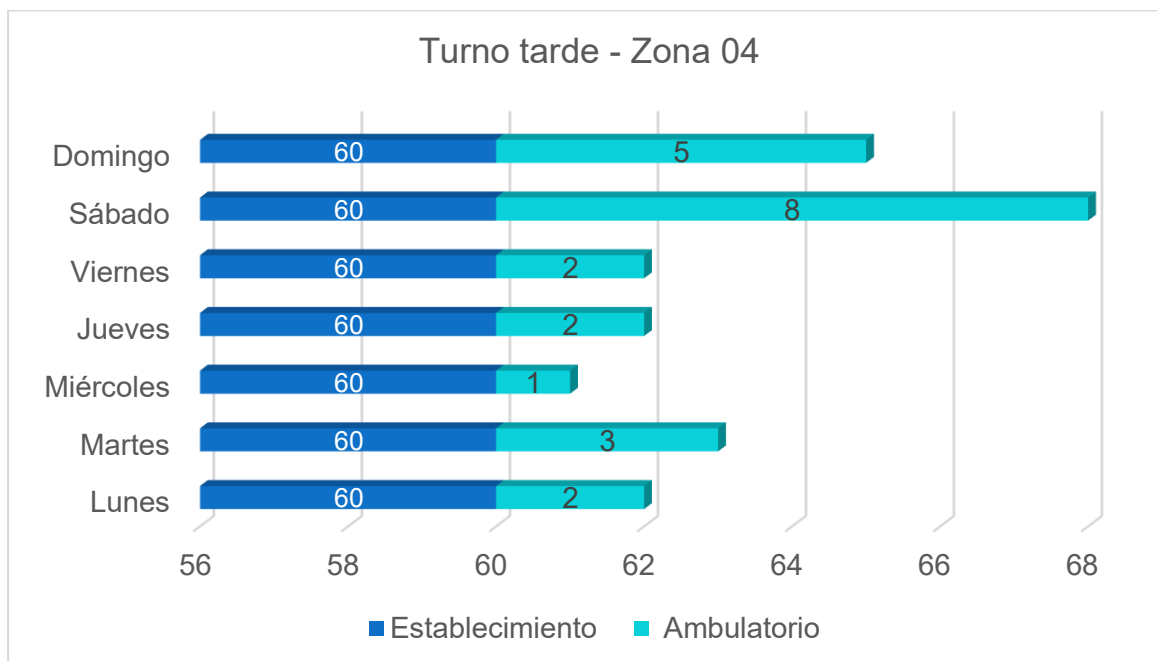


Figura 119. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 04

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde., se cuenta con 60 establecimientos, durante la tarde los días con mayores comercios ambulatorios es el sábado con 8, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio el domingo con 5, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días de lunes a viernes.

• Noche

Se presentan los resultados descriptivos del conteo de peatones realizados durante una semana, de lunes a domingo, en la zona N° 04, específicamente en las calles Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde, en el horario de 6:00 a 7:00 p.m.

Tabla 73. Conteo total del turno noche en Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde. (6:00 - 7:00 pm)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
------	----------	-------	--------	-----------	--------	---------	--------	---------

Zona 04	Establecimiento	60	60	60	60	60	60	60
	Ambulatorio	3	2	2	3	3	6	4

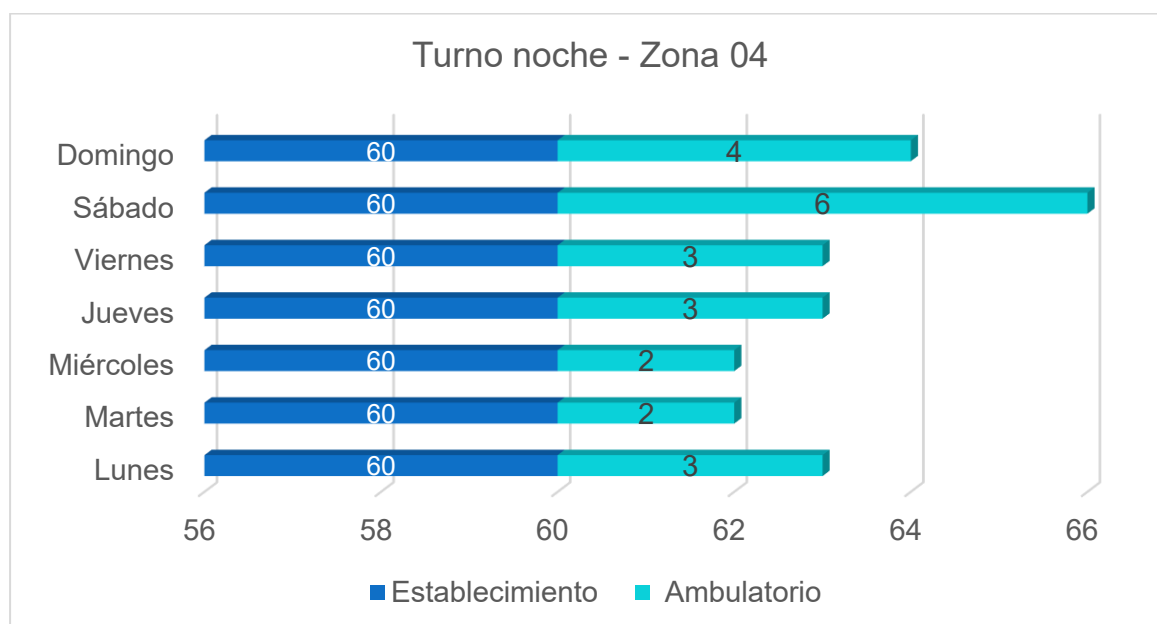


Figura 120. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 04

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde., se cuenta con 60 establecimientos, durante la noche los días con mayores comercios ambulatorios son los días sábado con 5 y domingo con 4, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días lunes, jueves y viernes con 3, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días martes y miércoles.

e. Conteo de la zona N° 5 Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz.

- Mañana

Tabla 74. Conteo total del turno mañana, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz. (7:00 - 8:00 am)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 05	Establecimiento	25	25	25	25	25	25	25
	Ambulatorio	1	1	8	8	7	11	1

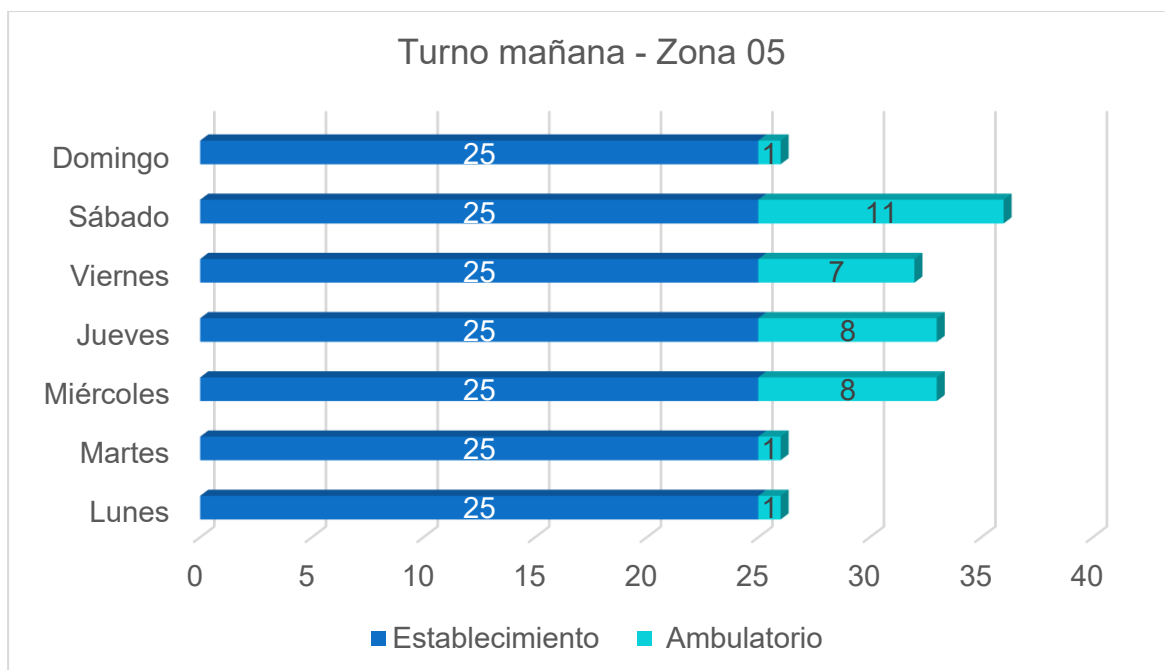


Figura 121. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno mañana de la Zona N° 05

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz, se cuenta con 25 establecimientos, durante la mañana los días con mayores comercios ambulatorios son los días sábado con 11, miércoles y jueves con 8, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio día viernes con 7, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días lunes, martes y domingo.

- Tarde

Tabla 75. Conteo total del turno tarde, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz. (12:00 - 1:00 pm)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 05	Establecimiento	25	25	25	25	25	25	25
	Ambulatorio	0	0	0	2	0	3	1

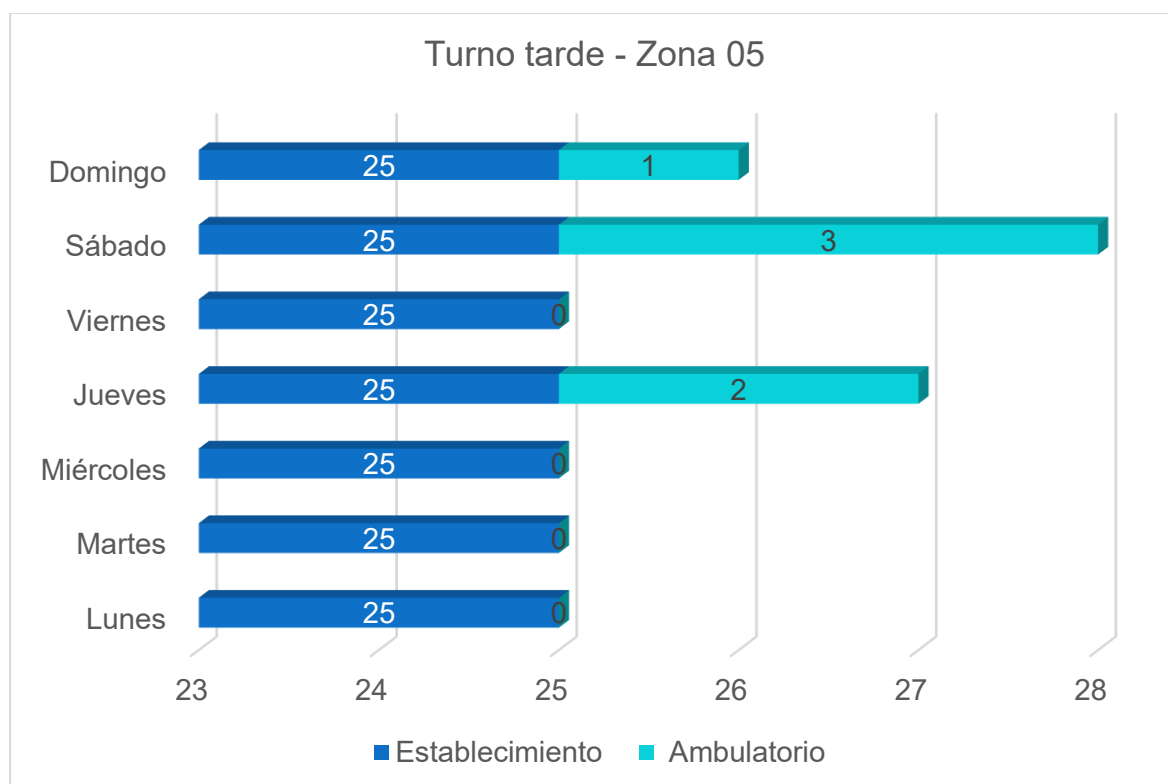


Figura 122. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno tarde de la Zona N° 05

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz, se cuenta con 25 establecimientos, durante la tarde los días con mayores comercios ambulatorios es el día sábado con 3, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio el día jueves y domingo con 3, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días lunes, martes, miércoles y viernes.

• Noche

Tabla 76. Conteo total del turno noche, en Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz. (6:00 - 7:00 pm)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 05	Establecimiento	25	25	25	25	25	25	25
	Ambulatorio	1	2	1	2	3	5	3

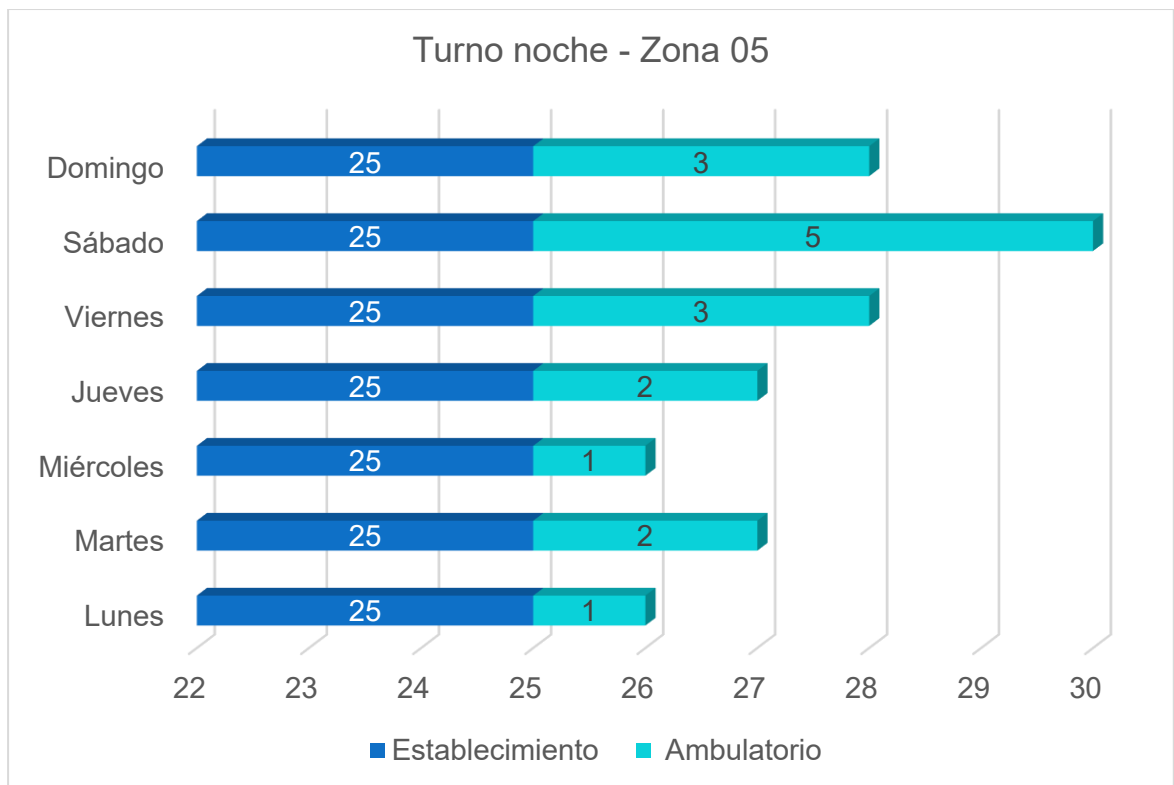


Figura 123. Conteo de comercio en establecimiento y ambulatorio en el turno noche de la Zona N° 05

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante una semana se puede observar los comercios en establecimientos y ambulatorios en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz, se cuenta con 25 establecimientos, durante la noche los días con mayores comercios ambulatorios es el día sábado con 5, seguidamente se tiene al comercio ambulatorio medio los días domingo y viernes con 3 y martes con 2, finalmente los días con menor comercio ambulatorio son los días lunes y miércoles.

f. Resumen del conteo de comercio en establecimiento y ambulatorios turno mañana

Se presentan los resultados descriptivos del resumen del conteo de comercios en establecimientos y ambulatorios, realizados durante una semana, de lunes a domingo, en las 5 zonas correspondientes al sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari, en el horario de 7:00 a 8:00 a.m.

Tabla 77. Resumen del Conteo total del turno mañana durante la semana (7:00 - 8:00 am)

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
------	----------	-------	--------	-----------	--------	---------	--------	---------

Zona	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
01 - 05	Ambulatorio	13	12	9	33	30	47	34

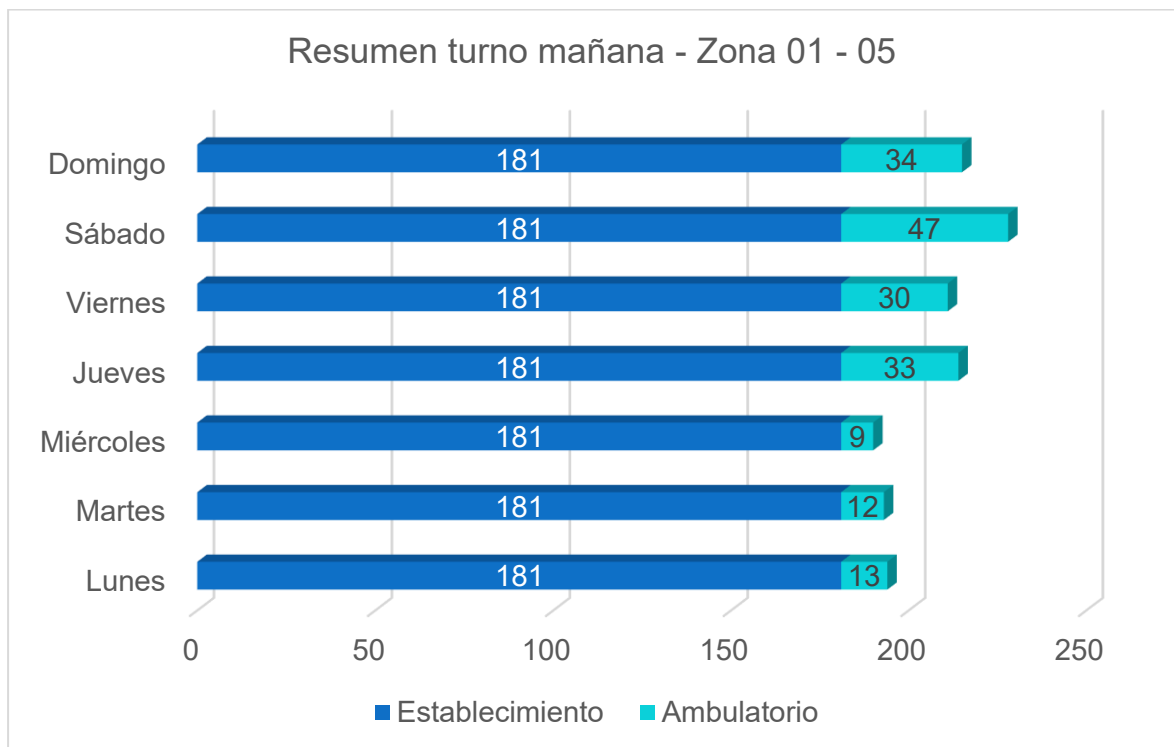


Figura 124. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas

Interpretación:

Los datos revelan una consistencia notable en la presencia de comercio en establecimientos dentro de la Zona 01 - 05, con un número constante de 181 unidades comerciales activas todos los días de la semana. La presencia constante de estos establecimientos indica una integración robusta en la red comercial del distrito, sirviendo como puntos fijos de referencia para los residentes y visitantes que dependen de ellos para sus necesidades diarias.

Por otro lado, el comercio ambulatorio presenta una variabilidad mucho mayor, con un rango que oscila entre 9 y 47 unidades activas, siendo el día jueves el más bajo con solo 9 comerciantes y el sábado el más alto con 47. Esta fluctuación en el comercio ambulatorio puede interpretarse como una respuesta dinámica a la demanda diaria del mercado o a eventos específicos que afectan el flujo de personas en la zona. Desde una perspectiva urbanística, la presencia variable de comercio ambulatorio podría estar relacionada con la flexibilidad de los espacios públicos y la capacidad de adaptarse a la

presencia de vendedores itinerantes, lo que puede enriquecer la vida urbana y ofrecer una experiencia comercial diversa.

g. Resumen del conteo de comercio en establecimiento y ambulatorios turno tarde

Se muestran los resultados descriptivos del resumen de conteo de comercio en establecimientos y ambulatorios, durante 1 semana de lunes a domingo en las 5 zonas correspondientes al sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari, en el horario de 12:00 a 1:00 pm

Tabla 78. *Resumen del Conteo total del turno tarde durante la semana (12:00 - 1:00 pm)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona 01 - 05	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
	Ambulatorio	6	5	3	12	9	24	20

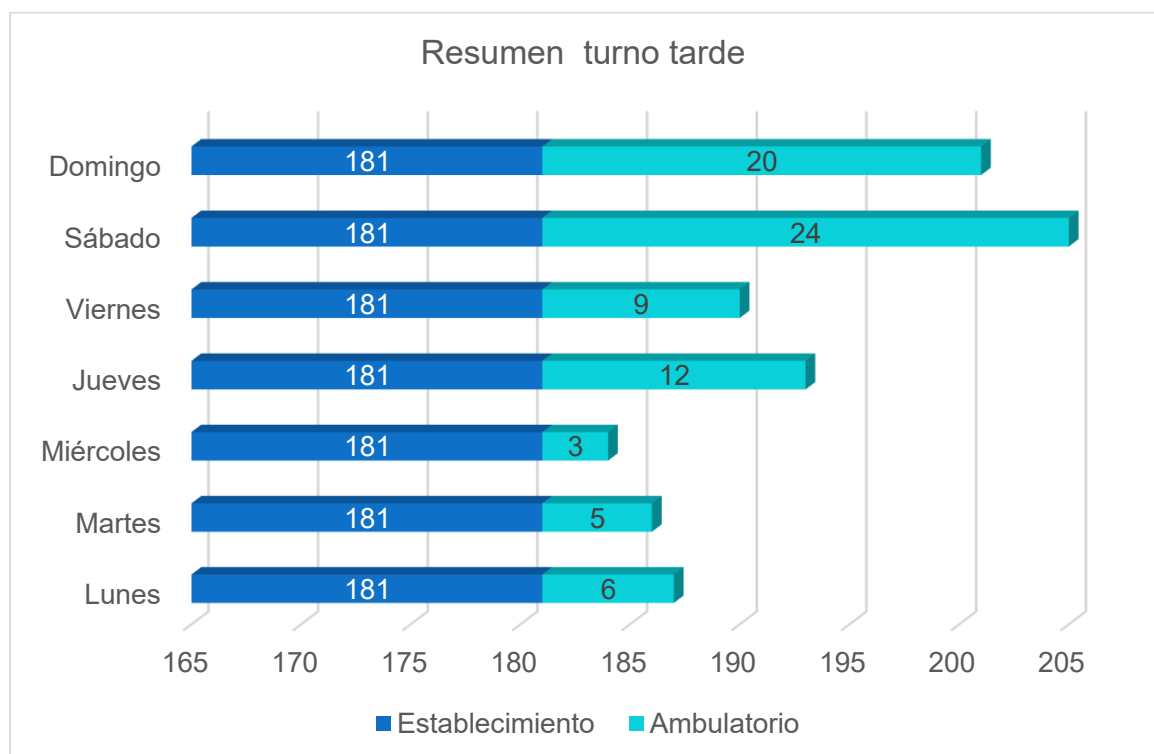


Figura 125. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas

Interpretación:

En cuanto a los comercios en establecimientos, se observa nuevamente una consistencia diaria con 181 unidades activas durante toda la semana. Este dato refuerza la idea de que los comercios establecidos operan de manera continua y uniforme, sin

mostrar fluctuaciones significativas en su actividad. Por otro lado, el comercio ambulatorio en el turno tarde muestra una menor actividad en comparación con el turno de la mañana, con un rango que va desde 3 hasta 24 vendedores. La menor presencia de comercio ambulatorio al inicio de la semana (lunes a miércoles) podría estar relacionada con la disminución del flujo peatonal durante estos días o con la preferencia de los comerciantes ambulatorios de concentrar su actividad en horarios donde la demanda es más alta, como en la mañana o en días específicos del fin de semana.

Es interesante notar que hacia el final de la semana (jueves a domingo), el comercio ambulatorio incrementa significativamente, especialmente el sábado, con 24 unidades activas. Desde un punto de vista arquitectónico y urbanístico, estos resultados indican la necesidad de diseñar entornos comerciales que no solo soporten la actividad constante de los establecimientos fijos, sino que también puedan acomodar de manera eficiente y ordenada el incremento de la actividad ambulatoria en días y horarios específicos. La integración de espacios multifuncionales y la planificación de áreas específicas para vendedores ambulantes podría mejorar la organización y funcionalidad del sector comercial, reduciendo posibles conflictos entre los distintos tipos de comercio y optimizando la experiencia del usuario en la zona.

h. Resumen del conteo de comercio en establecimiento y ambulatorios turno noche

Se muestran los resultados descriptivos del resumen de conteo de comercio en establecimientos y ambulatorios, durante 1 semana de lunes a domingo en las 5 zonas correspondientes al sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari, en el horario de 6:00 a 7:00 pm

Tabla 79. *Resumen del Conteo total del turno noche durante la semana (6:00 - 7:00 pm)*

Zona	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Zona	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
01 - 05	Ambulatorio	12	6	5	9	16	25	20



Figura 126. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas

Interpretación:

Al igual que en los turnos de la mañana y la tarde, el comercio en establecimientos mostró una constancia notable con 181 unidades activas todos los días de la semana. Por otro lado, el comercio ambulatorio en el turno de la noche muestra una tendencia variable, con un aumento significativo en la actividad hacia el fin de semana, especialmente el sábado, con 25 unidades activas, y una disminución marcada a inicios de la semana. La menor actividad ambulatoria de lunes a miércoles podría estar relacionada con la disminución del flujo peatonal y la menor demanda durante estos días, lo que limita la presencia de comerciantes ambulantes en las horas nocturnas.

El incremento hacia el final de la semana, particularmente el viernes y el sábado, sugiere que la vida nocturna y las actividades sociales en estas zonas podrían estar impulsando una mayor demanda de comercio ambulatorio. La infraestructura urbana podría beneficiarse de la implementación de iluminación adecuada, señalización, y espacios designados para vendedores ambulantes, que garanticen un entorno seguro y atractivo tanto para los comerciantes como para los clientes.

- i. Resumen del conteo de comercio en establecimiento y ambulatorios de los tres turnos (mañana tarde y noche).

Se presentan los resultados descriptivos del resumen del conteo de comercios en establecimientos y ambulatorios, realizados durante una semana, de lunes a domingo, en las 5 zonas correspondientes al sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 del Distrito de Mazamari.

Tabla 80. *Resumen del Conteo total de los tres turnos durante la semana*

Turno	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Mañana	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
	Ambulatorio	13	12	9	33	30	47	34
Tarde	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
	Ambulatorio	6	5	3	12	9	24	20
Noche	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
	Ambulatorio	12	6	5	9	16	25	20

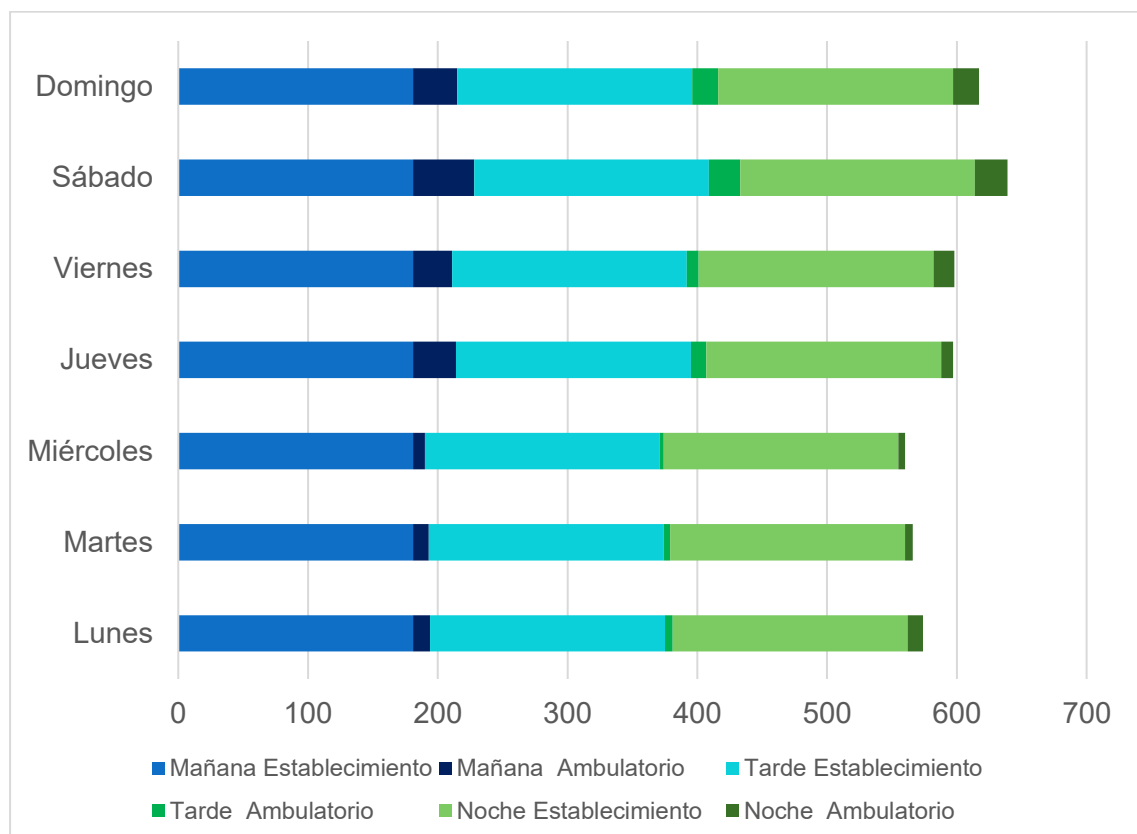


Figura 127. Resumen del Conteo total de comercio en establecimiento y ambulatorio de las 5 Zonas

Interpretación:

La actividad comercial ambulatoria en los barrios de Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari muestra variaciones significativas según el horario del día y el día de la semana, reflejando una dinámica adaptativa del comercio informal a las fluctuaciones de la demanda y la afluencia de personas en estas áreas.

El comercio ambulatorio en el horario de la mañana (7:00 a 8:00 am) destaca como el más activo entre los tres turnos evaluados. Durante los primeros días de la semana, la actividad es relativamente moderada, con 13 y 12 vendedores activos los lunes y martes, respectivamente. Sin embargo, conforme avanza la semana, se observa un incremento notable, alcanzando un pico de 47 vendedores el sábado. Este incremento podría estar relacionado con la preparación de la comunidad para el fin de semana, lo que genera una mayor demanda de productos y servicios en la mañana, consolidando este turno como un periodo clave para el comercio ambulatorio.

En el turno de la tarde (12:00 a 1:00 pm), la actividad comercial ambulatoria es generalmente menor en comparación con la mañana. Los primeros días de la semana, especialmente el miércoles, presentan una actividad mínima, con tan solo 3 vendedores en esta jornada. A medida que se acerca el fin de semana, la actividad aumenta, alcanzando 24 vendedores el sábado y 20 el domingo. Aunque este incremento sigue una tendencia similar a la del turno matutino, la menor cantidad de vendedores sugiere que la tarde no es tan preferida para las ventas ambulantes, posiblemente debido a un menor flujo de personas o a la preferencia de los comerciantes por otras franjas horarias.

El turno de la noche (6:00 a 7:00 pm) muestra una dinámica comparable a la de la tarde, con una baja actividad al inicio de la semana y un repunte hacia el fin de semana. El sábado vuelve a ser el día con mayor presencia de vendedores ambulantes, registrando 25 unidades activas, mientras que el miércoles muestra la menor actividad con solo 5 vendedores. Este patrón sugiere que la noche, aunque menos concurrida que la mañana, sigue siendo un periodo importante para el comercio ambulatorio, especialmente en vísperas del fin de semana, cuando la vida nocturna y las actividades sociales incrementan la demanda.

Ahora el análisis por días de la semana, la actividad ambulatoria es bastante limitada en todos los horarios. El miércoles, en particular, se destaca como el día con menor actividad comercial en todas las franjas horarias, lo que podría indicar una baja afluencia de personas o una menor demanda de productos en esta jornada. La estabilidad económica de la semana aún no parece haberse consolidado en estos días, lo que se refleja en la menor presencia de vendedores.

El jueves representa el comienzo de un incremento en la actividad comercial, particularmente en el turno de la mañana, donde se registra un aumento notable en el número de vendedores ambulantes, alcanzando 33 unidades activas. Este incremento podría estar vinculado a la celebración de mercados semanales o eventos que impulsan la actividad comercial matutina.

Por otro lado, el comercio ambulatorio experimenta un crecimiento constante hacia el fin de semana, alcanzando su máxima expresión el sábado. Este día, el más activo de la semana, registra los picos más altos en todos los horarios, destacando especialmente en la mañana con 47 vendedores. El domingo, aunque presenta una ligera disminución, sigue manteniendo una actividad alta, especialmente en los turnos de tarde y noche, lo que indica que el fin de semana es un periodo de alta demanda que los comerciantes aprovechan al máximo.

El comportamiento del comercio ambulatorio en los barrios de Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari refleja una marcada variabilidad según el horario del día y el día de la semana. La mañana emerge como el turno con mayor actividad, especialmente hacia el fin de semana, mientras que la tarde y la noche, aunque menos activas, también muestran un repunte significativo en esos mismos días.

DIMENSIÓN - ECONÓMICA

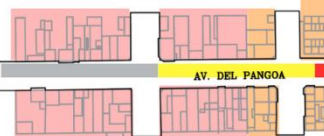
2. ACTIVIDAD COMERCIAL

TIPO DE COMERCIO

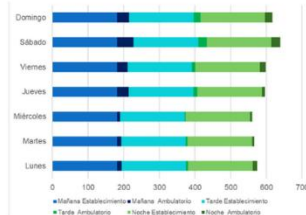
RESULTADO:

El análisis del conteo de comercios en las cinco zonas del sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 en Mazamari revela una estructura comercial diversa y bien equilibrada. Predominan las tiendas de ropa, con 41 establecimientos, lo que indica una alta demanda en este rubro, probablemente atrayendo compradores de la zona y sus alrededores.

Item	Total de zonas	Total
Tienda de abarrotes	27	181
Farmacia/ botica	19	
Ferretería	9	
Hotel/hospedaje	4	
Tienda de ropa	41	
Restaurant	30	
Otros usos	51	



COMERCIO EN ESTABLECIMIENTOS Y AMBULATORIOS



Tiempo	Comercio	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Mañana	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
Tarde	Ambulatorio	5	5	5	5	5	5	5
Noche	Establecimiento	181	181	181	181	181	181	181
	Ambulatorio	5	5	5	5	5	5	5

RESULTADO:

La actividad comercial ambulatoria en los barrios de Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari muestra variaciones significativas según el horario del día y el día de la semana, reflejando una dinámica adaptativa del comercio informal a las fluctuaciones de la demanda y la afluencia de personas en estas áreas.

COMERCIO AMBULATORIO



PARÁMETROS URBANOS DE LA ZONIFICACIÓN COMERCIAL

Artículo 11°. DEFINICIÓN
Son las zonas destinadas para el establecimiento de actividades comerciales, es decir para la venta de bienes y/o servicios.

CLASIFICACIÓN

- C-9 COMERCIO METROPOLITANO
- CE COMERCIO ESPECIALIZADO
- C-5 COMERCIO DISTRITAL
- C-3 COMERCIO VECINAL Y SERVICIOS

RESUMEN DE ZONIFICACIÓN COMERCIAL							
ZONIFICACIÓN	NIVEL DE SERVICIO	USO MÍNIMO	PISO MÍNIMO	ALTURA MÁX. DE EDIFICACIÓN	COEFICIENTE DE EDIFICACIÓN	RESIDENCIAL COMPATIBLE	
COMERCIAL	C-9	COMERCIO METROPOLITANO	400 m ²	20.00 m	Volumen = 40 m ³ 15 PISOS a 65 m	7.0	R4 R5
			300 m ²	12.00 m	Volumen = 40 m ³ 12 PISOS a 36 m		
			200 m ²		Volumen = 30 m ³ 10 PISOS a 30 m		
	CE	COMERCIO ESPECIALIZADO	180 m ²	8.00 m	7 PISOS a 25 m	6.0	R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R22, R23, R24, R25, R26, R27, R28, R29, R30, R31, R32, R33, R34, R35, R36, R37, R38, R39, R40, R41, R42, R43, R44, R45, R46, R47, R48, R49, R50, R51, R52, R53, R54, R55, R56, R57, R58, R59, R60, R61, R62, R63, R64, R65, R66, R67, R68, R69, R70, R71, R72, R73, R74, R75, R76, R77, R78, R79, R80, R81, R82, R83, R84, R85, R86, R87, R88, R89, R90, R91, R92, R93, R94, R95, R96, R97, R98, R99, R100
				6.00 m	5 PISOS a 15 m	4.0	
				100 m ²			
	C-5	COMERCIO DISTRITAL	200 m ²		Volumen = 18 m ³ 6 PISOS a 24 m	5.0	R4, R5 R6, R7, R8, R9, R10, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R22, R23, R24, R25, R26, R27, R28, R29, R30, R31, R32, R33, R34, R35, R36, R37, R38, R39, R40, R41, R42, R43, R44, R45, R46, R47, R48, R49, R50, R51, R52, R53, R54, R55, R56, R57, R58, R59, R60, R61, R62, R63, R64, R65, R66, R67, R68, R69, R70, R71, R72, R73, R74, R75, R76, R77, R78, R79, R80, R81, R82, R83, R84, R85, R86, R87, R88, R89, R90, R91, R92, R93, R94, R95, R96, R97, R98, R99, R100
	C-3	COMERCIO VECINAL Y SERVICIOS	100 m ²	8.00 m	Sect. Zonificación de 12 m ² a 12 m ² 6 PISOS a 24 m	3.5	R4, R5 R6, R7, R8, R9, R10, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R22, R23, R24, R25, R26, R27, R28, R29, R30, R31, R32, R33, R34, R35, R36, R37, R38, R39, R40, R41, R42, R43, R44, R45, R46, R47, R48, R49, R50, R51, R52, R53, R54, R55, R56, R57, R58, R59, R60, R61, R62, R63, R64, R65, R66, R67, R68, R69, R70, R71, R72, R73, R74, R75, R76, R77, R78, R79, R80, R81, R82, R83, R84, R85, R86, R87, R88, R89, R90, R91, R92, R93, R94, R95, R96, R97, R98, R99, R100

LEYENDA

ZONAS CON CENTRALIDAD

ZONA DE RECREACIÓN

ZONIFICACIÓN COMERCIAL

COMERCIO ZONAL

COMERCIO VECINAL

OU

ESCALA DE VALORACIÓN

MUY ALTO

ALTO

MEDIO

BAJO



Figura 128. Dimensión económica – actividad comercial

5.1.2.2 Encuesta

Tabla 81. ¿Estás de acuerdo con el comercio ambulatorio en este sector?

DIMENSIÓN ECONÓMICA							
PREGUNTA 1	Ítem	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Me es indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
¿Estás de acuerdo con el comercio ambulatorio en este sector?	Datos	8	24	72	153	127	384
	%	2%	6%	19%	40%	33%	100%

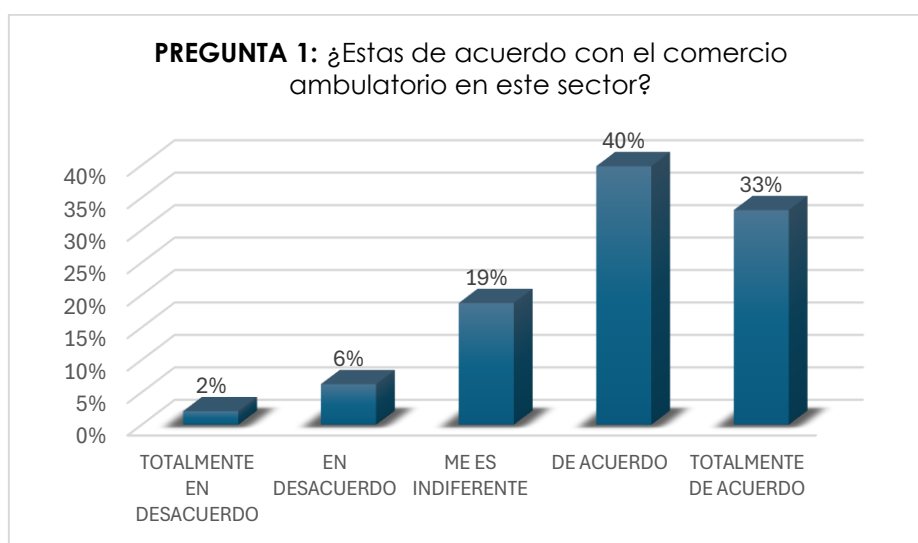


Figura 129. Representación gráfica porcentual de la preg.1 Encuesta.

Interpretación:

De acuerdo con el gráfico mostrado, durante la encuesta, se puede observar que el 73% de los ciudadanos se encuentran a favor del comercio ambulatorio, esto muestra una alta aceptación y respaldo al comercio ambulatorio, ya que en la oposición se tiene un 8% y se considera baja, se cuenta con un 19% de la indiferencia de ciudadanos. Este patrón indica que puede ser útil sensibilizar a este grupo mostrando impactos positivos y negativos del comercio ambulatorio.

Tabla 82. ¿Con qué frecuencia realiza sus compras?

DIMENSIÓN ECONÓMICA							
PREGUNTA 2	Ítem	Nunca	Casi nunca	Ocasionalmente	Cada mes	Una vez por semana	Total
¿Con qué frecuencia realiza sus compras?	Datos	0	0	3	35	346	384
	%	0%	0%	1%	9%	90%	100%

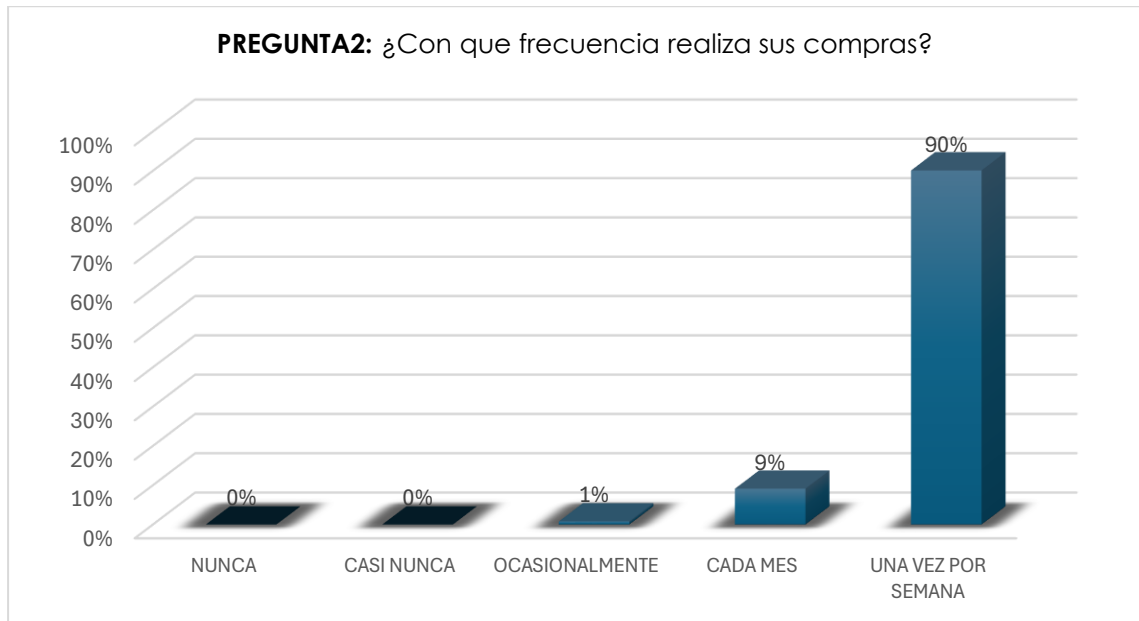


Figura 130. Representación gráfica porcentual de la preg.2 Encuesta.

Interpretación:

La magnitud de porcentaje de personas que realizan sus compras a una vez por semana es del 90% y se considera alta, debido a que la gran mayoría realiza sus compras semanales, lo que esto indica una frecuencia constante y recurrente a estas necesidades básicas en los puntos de ventas.

Tabla 83. ¿Se encuentra de acuerdo con el uso de veredas de los comercios en el sector?

DIMENSIÓN ECONÓMICA							
PREGUNTA 3	Ítem	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Me es indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
¿Se encuentra de acuerdo con el uso de veredas de los comercios en el sector?	Datos	184	98	57	43	2	384
	%	48%	26%	15%	11%	1%	100%

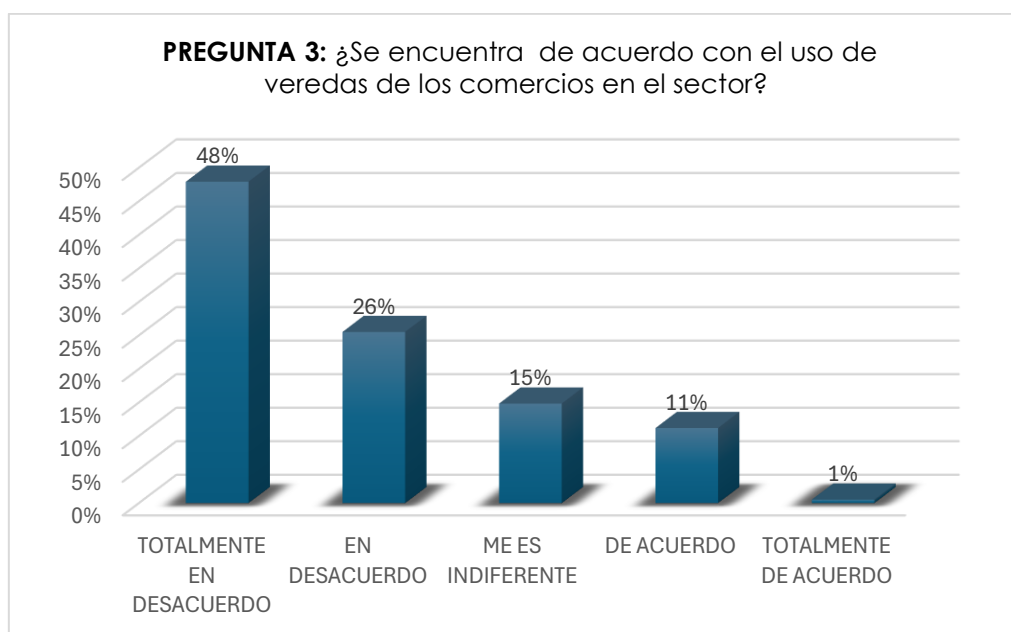


Figura 131. Representación gráfica porcentual de la preg.3 Encuesta.

Interpretación;

El gráfico nos muestra que el 74% (48% totalmente en desacuerdo y 26% en desacuerdo) se encuentran en contra del uso de veredas por los comercios, señalando una preocupación significativa por este tema. El 15% de los encuestados nos indican su indiferencia, lo que indica que este grupo no percibe el tema como problema y solo el 12% (11% de acuerdo y 1% totalmente de acuerdo) apoya el uso de las veredas por los comerciantes.

Tabla 84. *¿Está de acuerdo que se deberían implementarse parámetros respecto a las fachadas comerciales para prever la condición del entorno?*

		DIMENSIÓN ECONÓMICA					
PREGUNTA 4	Ítem	Totalment e en desacuerd o	En desacuerd o	Me es indiferen te	De acuerd o	Totalm ente de acuerd o	Total
¿Está de acuerdo que se deberían implementarse parámetros respecto a las fachadas comerciales para prever la condición del entorno?	Datos	0	14	31	175	164	384
	%	0%	4%	8%	46%	43%	100%

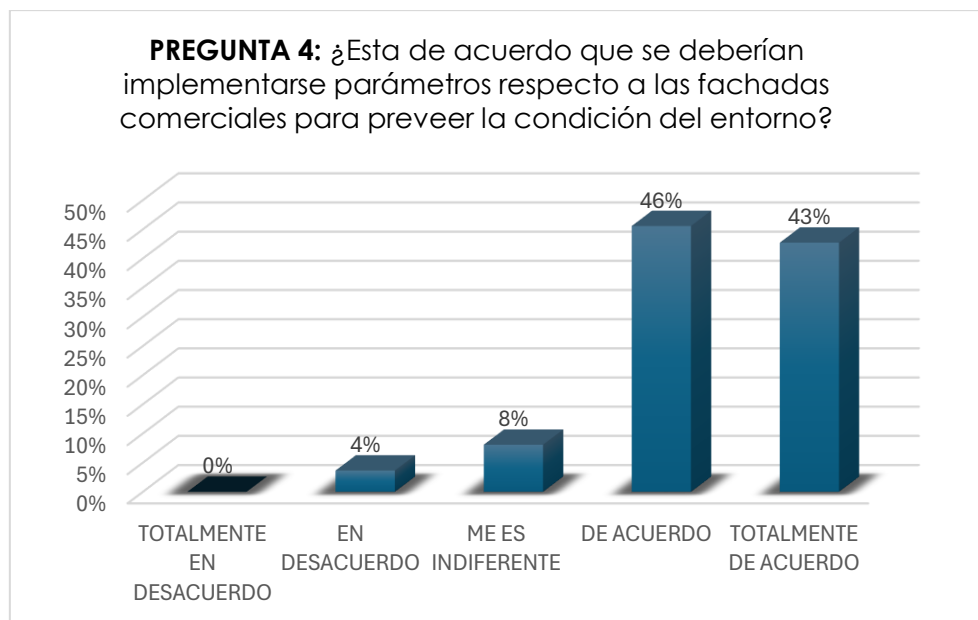


Figura 132. Representación gráfica porcentual de la preg.4 Encuesta.

Interpretación:

Según el gráfico mostrado, el 89% (46% de acuerdo y 43% totalmente de acuerdo) está a favor de implementar parámetros en las fachadas comerciales, lo que refleja una alta aceptación hacia la mejora de la imagen urbana en el sector comercial. El 8% de los pobladores le es indiferente y considera que no relevante el tema, solo el 4% están en desacuerdo mostrando una mínima oposición de la idea.

Tabla 85. *¿Está de acuerdo con que se pueda tener un espacio adecuado para albergar al comercio ambulatorio paulatinamente?*

PREGUNTA 5	Ítem	DIMENSIÓN ECONÓMICA					Total
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Me es indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	
¿Está de acuerdo con que se pueda tener un espacio adecuado para albergar al comercio ambulatorio paulatinamente?	Datos	2	13	33	162	174	384
	%	1%	3%	9%	42%	45%	100%

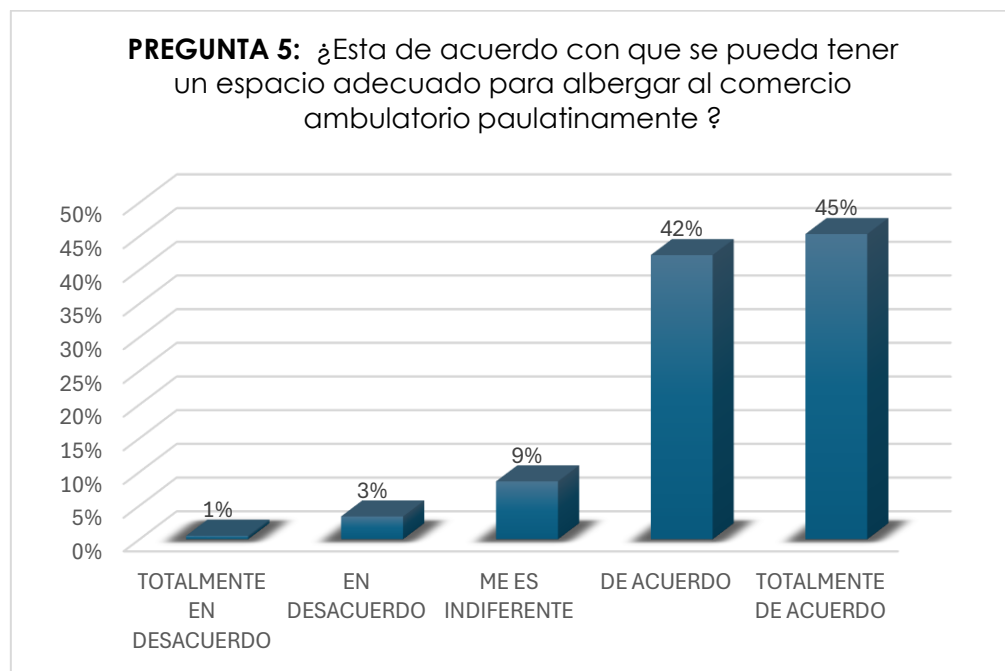


Figura 133. Representación gráfica porcentual de la preg.5 Encuesta.

Interpretación:

Hay un amplio respaldo del 87% ((42% de acuerdo y 45% totalmente de acuerdo)) hacia la creación de tener un espacio adecuado para el comercio ambulatorio, lo que indica la aceptación mayoritaria de esta estrategia paulatina hacia una solución organizada y gradual. El 9% es indiferente a la idea y solo el 4% se encuentra en desacuerdo con la idea.

Tabla 86. *¿Está de acuerdo la implementación de un lugar de comercio especializado?*

DIMENSIÓN ECONÓMICA							
PREGUNTA 6	Ítem	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Me es indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
¿Está de acuerdo la implementación de un lugar de comercio especializado?	Datos	0	7	11	161	205	384
	%	0%	2%	3%	42%	53%	100%

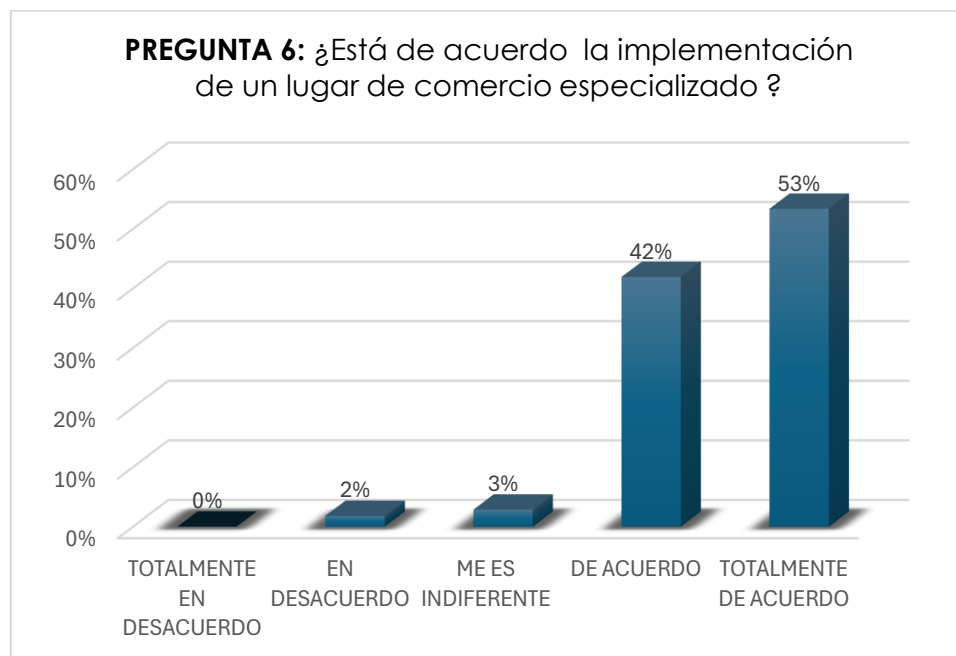


Figura 134. Representación gráfica porcentual de la preg.6 Encuesta.

Interpretación:

Según el gráfico, la implementación de un lugar de comercio especializado cuenta con un amplio respaldo, 95% (42% de acuerdo y 53% totalmente de acuerdo) lo que indica que la idea sería una medida bien recibida por los ciudadanos y con un potencial de beneficiar a muchos de los comerciantes y consumidores. Se muestra que el 3% es indiferente a la idea y solo el 2% está en desacuerdo, mostrando una minoría al rechazo de la idea planteada.

5.1.3. Habitabilidad urbana

5.1.3.1. Calidad de vida

A. Análisis de calidad ambiental

a. Conteo de la Zona N°01 en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba

Tabla 87. *Conteo total de calidad ambiental, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba*

ZONA 1						
Ítem	Excelente	Bueno	Regular	Mala	Pésimo	Total
Gestión de residuos	0	0	0	1	1	2
Movilidad sostenible	0	1	0	0	1	2
Espacios verdes	0	1	0	0	1	2
Confort acústico y visual	0	0	0	2	0	2
Seguridad social	1	0	0	0	1	2
Total	1	2	0	3	4	10
%	10.0%	20.0%	0.0%	30.0%	40.0%	100.0%

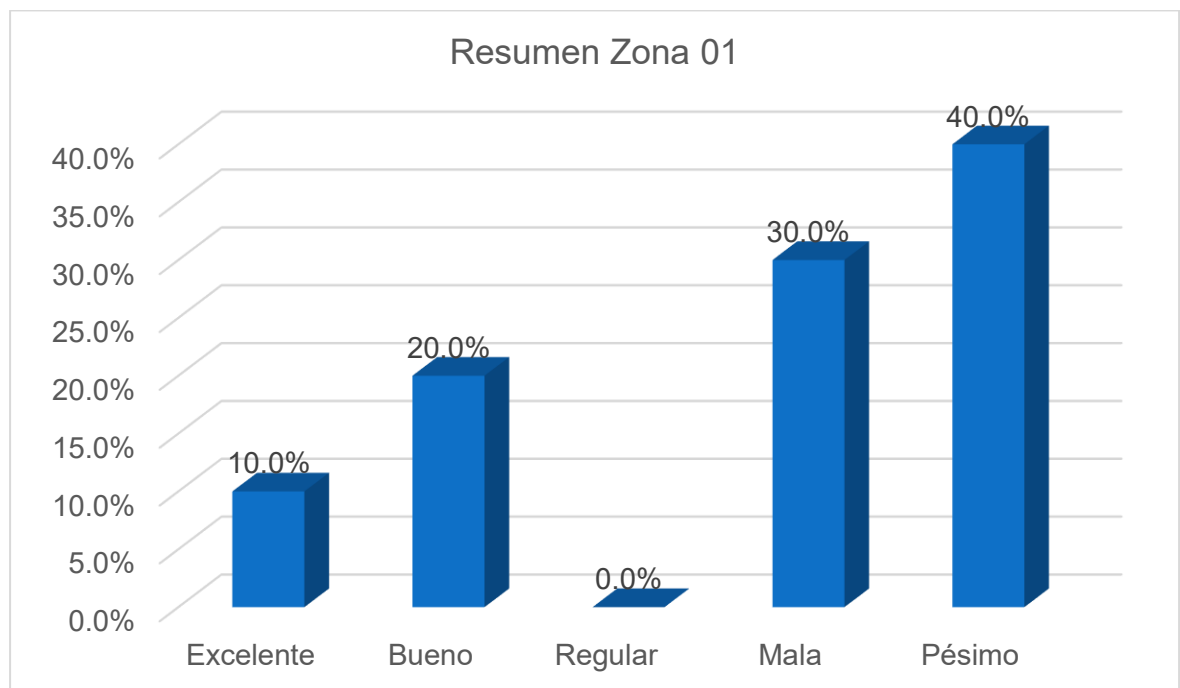


Figura 135. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 01

Interpretación:

En la Zona 1, se identificó que el 40% de los indicadores ambientales fueron calificados como "pésimo", destacándose problemas significativos en la gestión de residuos y en la seguridad social. Esto indica que la recolección y gestión de residuos en esta zona es insuficiente, lo que podría estar ocasionando problemas de salud pública y deterioro ambiental. Además, la seguridad social, posiblemente relacionada con la percepción de seguridad ciudadana y el acceso a servicios básicos, es otro aspecto crítico que impacta negativamente la calidad de vida.

El 30% de los aspectos evaluados fueron considerados en estado 'malo', lo que sugiere que existen fallas significativas en áreas como la movilidad sostenible y los espacios verdes. La movilidad sostenible, clave para una ciudad saludable y accesible, parece ser insuficiente, probablemente por la falta de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas. Por otro lado, los espacios verdes, aunque existen, no cumplen con un nivel óptimo de calidad, lo que podría estar limitando su uso y afectando el bienestar de los residentes.

Por otro lado, solo el 10% de los indicadores, correspondientes a espacios verdes y confort acústico y visual, fueron calificados como "buenos". Esto podría indicar la presencia de áreas verdes que, aunque insuficientes en cantidad o calidad, proporcionan algún alivio al entorno urbano. El confort acústico y visual, relacionado con el nivel de ruido y la estética del entorno, parece ser uno de los pocos aspectos que los residentes consideran aceptable.

b. Conteo de la Zona N°02 en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La cultura

Tabla 88. *Conteo total de calidad ambiental, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura*

ZONA 2						
Ítem	Excelente	Bueno	Regular	Mala	Pésimo	Total
Gestión de residuos	0	0	1	0	1	2
Movilidad sostenible	0	1	0	0	1	2
Espacios verdes	0	0	1	1	0	2
Confort acústico y visual	0	0	2	0	0	2
Seguridad social	0	0	0	0	2	2
Total	0	1	4	1	4	10
%	0.0%	10.0%	40.0%	10.0%	40.0%	100.0%

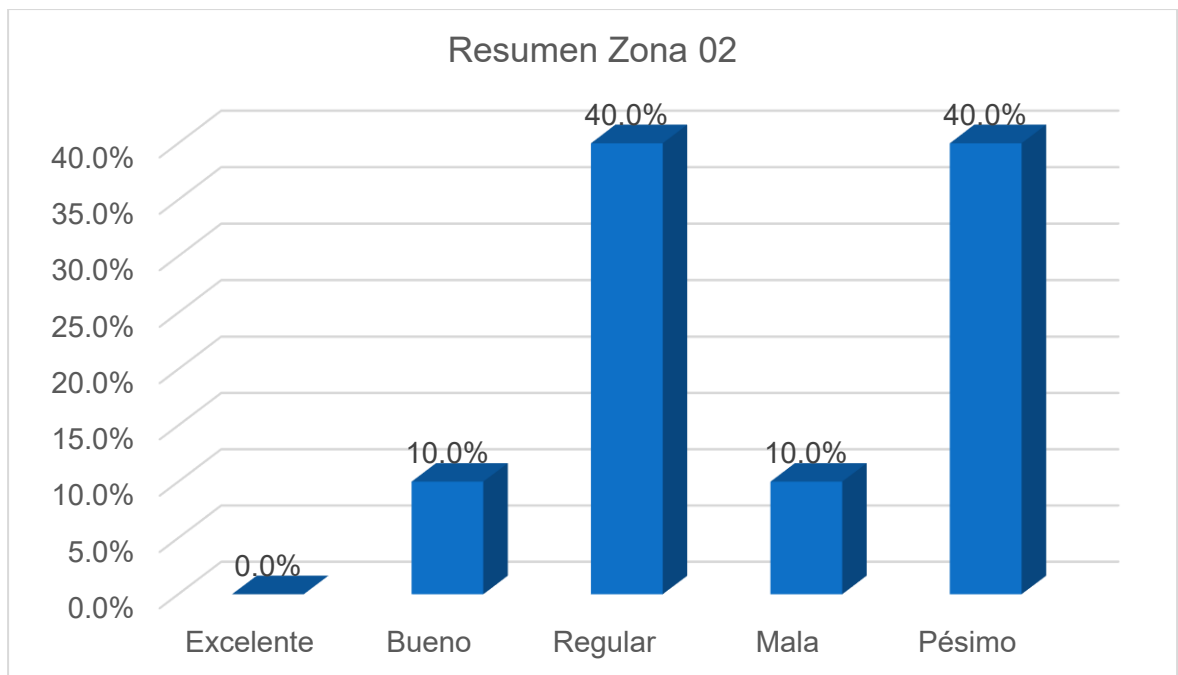


Figura 136. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 02

Interpretación:

La Zona 2 muestra una situación similar a la Zona 1, con el 40% de los indicadores en un estado "pésimo". La gestión de residuos y la seguridad social nuevamente aparecen como los puntos más críticos, lo que refuerza la necesidad de intervenciones urgentes en estas áreas para mejorar la calidad de vida. La percepción de un manejo deficiente de residuos indica problemas que pueden estar relacionados con la acumulación de basura en espacios públicos o la falta de un sistema de recolección eficiente.

El 40% de los aspectos evaluados en esta zona, fueron calificados como "regulares", lo que sugiere que, aunque hay problemas evidentes, algunos aspectos como la movilidad sostenible y los espacios verdes pueden estar funcionando de manera mínima, pero aún requieren mejoras significativas. Esta valoración "regular" indica que estas áreas podrían mejorar con intervenciones relativamente menores pero enfocadas. No se identificaron aspectos en un estado "excelente" o "bueno", lo que indica que la zona en general carece de condiciones ambientales que realmente contribuyan a una calidad de vida alta. La ausencia de calificaciones positivas fuertes, resalta la necesidad de una revisión completa de las políticas y prácticas ambientales en esta zona.

c. Conteo de la Zona N°03 en la Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde

Tabla 89. *Conteo total de calidad ambiental, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde*

ZONA 3						
Ítem	Excelente	Bueno	Regular	Mala	Pésimo	Total
Gestión de residuos	0	0	0	1	1	2
Movilidad sostenible	0	1	0	0	1	2
Espacios verdes	0	1	0	0	1	2
Confort acústico y visual	0	1	1	0	0	2
Seguridad social	0	1	0	0	1	2
Total	0	4	1	1	4	10
%	0.0%	40.0%	10.0%	10.0%	40.0%	100.0%

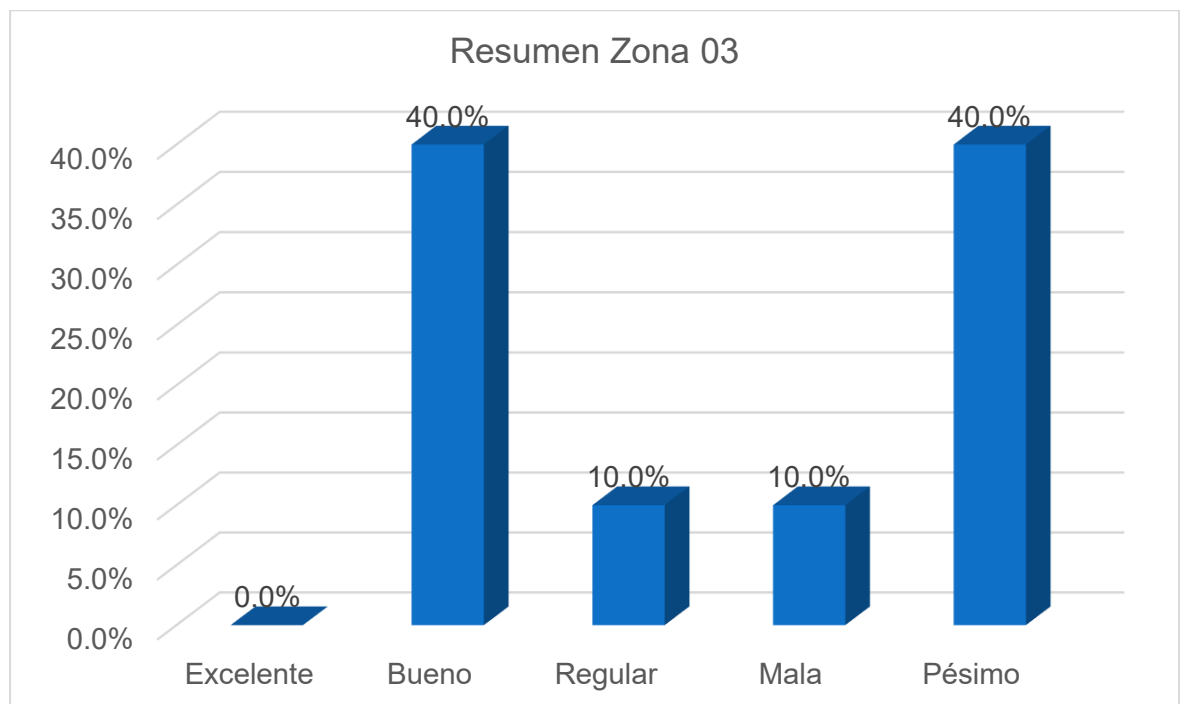


Figura 137. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 03

Interpretación:

En la Zona 3, se identificó una ligera mejora en comparación con las zonas anteriores, con un 40% de los indicadores calificados como "buenos". Esta es la primera zona donde se observan condiciones ambientales más aceptables, especialmente en aspectos relacionados con el confort acústico y visual, y en menor medida, en espacios verdes. Esto sugiere que los residentes pueden estar experimentando un entorno más

agradable en términos de ruido y estética urbana, lo cual es positivo para el bienestar general.

No obstante, el 40% de los indicadores se encuentran en estado 'regular', lo que indica que la zona está en un proceso de transición, con algunos problemas persistentes, especialmente en la gestión de residuos y la movilidad sostenible. Estos aspectos requieren intervención para evitar un deterioro en las condiciones de vida. El 20% de los indicadores se calificaron como "pésimos", lo que señala que, aunque hay áreas con mejoras, todavía existen problemas graves, especialmente en la gestión de residuos y seguridad social, que deben ser abordados para evitar que se extiendan a otras áreas de la zona.

d. Conteo del tipo de comercio de la Zona N°04 en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde

Tabla 90. *Conteo total de calidad ambiental, en la Av. La Cultura y Av. Víctor A. Belaunde*

ZONA 4						
Ítem	Excelente	Bueno	Regular	Mala	Pésimo	Total
Gestión de residuos	0	0	1	0	1	2
Movilidad sostenible	0	0	1	0	1	2
Espacios verdes	0	0	0	0	2	2
Confort acústico y visual	0	0	2	0	0	2
Seguridad social	0	0	0	0	2	2
Total	0	0	4	0	6	10
%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	60.0%	100.0%

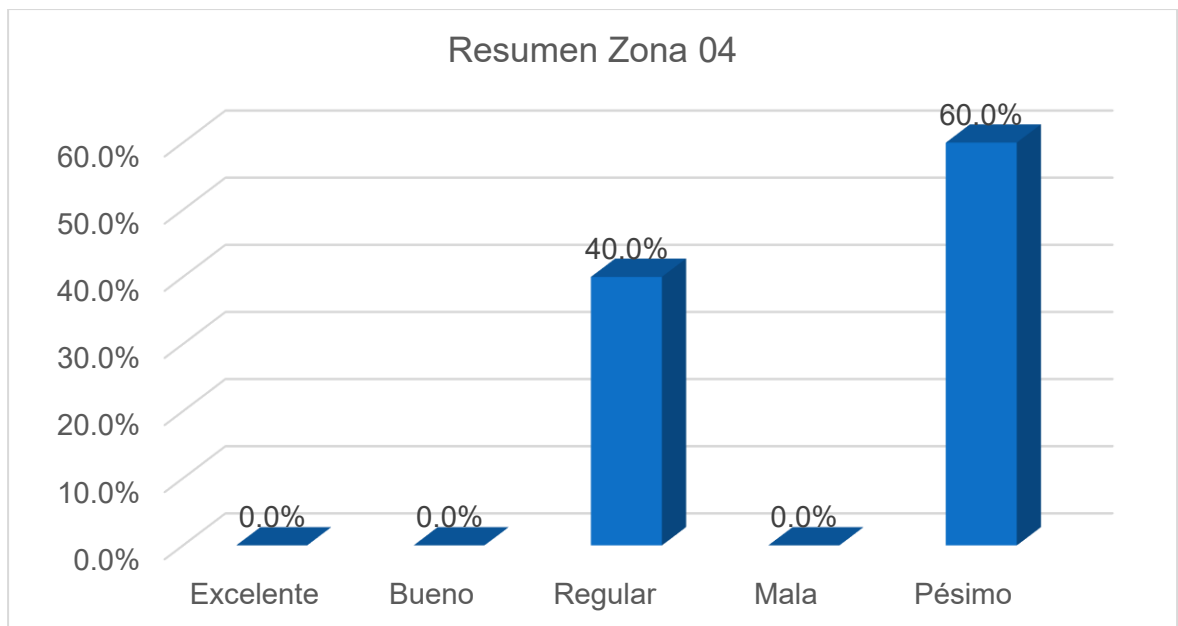


Figura 138. Conteo total de calidad ambiental de la Zona 04

Interpretación:

La Zona 4 presentó una de las situaciones más críticas, con el 60% de los aspectos ambientales evaluados en una condición "pésima". Este alto porcentaje es alarmante y destaca una degradación severa en la calidad ambiental de esta zona. Los problemas más graves parecen estar concentrados en la gestión de residuos, movilidad sostenible, y seguridad social. Esto sugiere un entorno urbano deteriorado, donde la acumulación de basura, la falta de infraestructura para el transporte sostenible y la percepción de inseguridad están afectando gravemente la vida cotidiana de los residentes. El 40% de los indicadores se encuentran en estado "regular", lo que muestra que, aunque la situación es crítica, hay algunos aspectos que, con intervenciones adecuadas, podrían mejorar. Sin embargo, la falta de aspectos calificados como "buenos" o "excelentes" resalta la necesidad de una intervención integral y urgente en esta zona.

e. Conteo de la Zona N°05 en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz

Tabla 91. *Conteo total de calidad ambiental, en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz*

ZONA 5						
Ítem	Excelente	Bueno	Regular	Mala	Pésimo	Total
Gestión de residuos	0	0	1	1	1	3
Movilidad sostenible	0	1	0	0	1	2
Espacios verdes	0	0	0	0	2	2
Confort acústico y visual	0	1	1	0	0	2
Seguridad social	0	0	1	0	1	2
Total	0	2	3	1	5	11
%	0.0%	18.2%	27.3%	9.1%	45.5%	100.0%

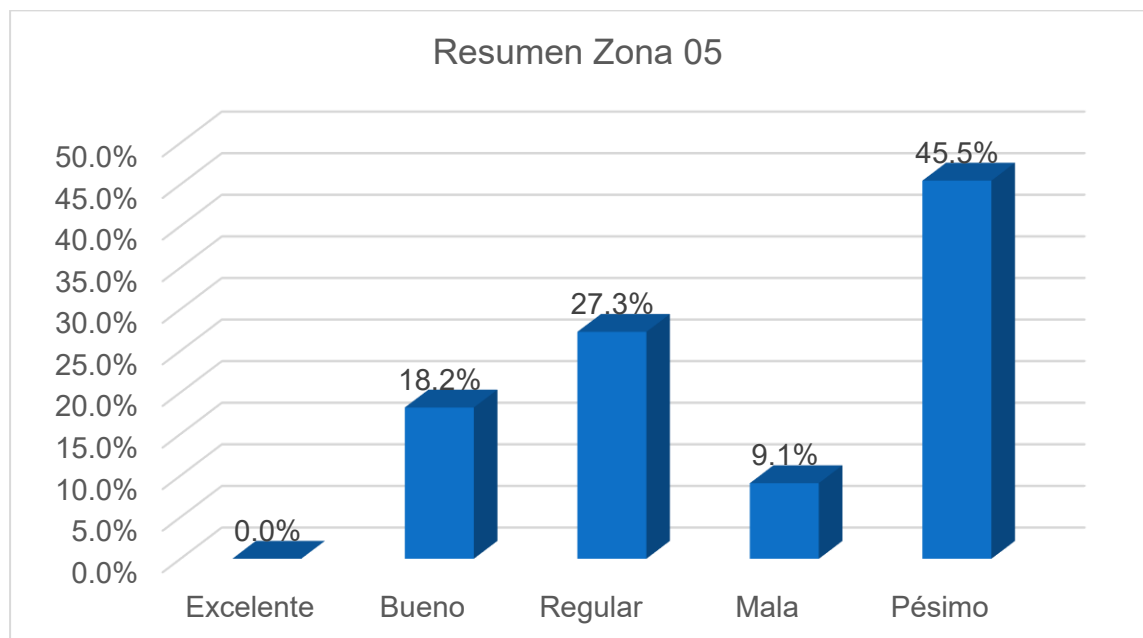


Figura 139. *Conteo total de calidad ambiental de la Zona 05*

Interpretación:

En la Zona 5, se observó que el 45.5% de los aspectos ambientales se encontraban en condición 'pésima', destacando especialmente la gestión de residuos y la seguridad social. Este porcentaje es elevado y refleja una situación que requiere atención urgente. El manejo inadecuado de los residuos y la falta de seguridad social probablemente están generando un entorno insalubre y peligroso para los residentes. Un 27.3% de los aspectos fueron calificados como "regulares", lo que sugiere que, aunque hay problemas significativos, hay áreas, como la movilidad sostenible y los espacios verdes, que podrían mejorar con esfuerzos moderados. Es notable que el 18.2% de los

indicadores en esta zona, fueron calificados como "buenos", lo que muestra que, aunque la situación general es problemática, existen algunos puntos positivos que pueden servir como base para futuras mejoras.

A modo de conclusión general, en todas las zonas evaluadas, se identificaron graves deficiencias en la gestión de residuos y la seguridad social, aspectos que consistentemente obtuvieron las peores calificaciones. La movilidad sostenible y los espacios verdes también mostraron debilidades significativas, aunque en algunas zonas estos aspectos presentaron condiciones más aceptables. El confort acústico y visual fue el único aspecto que recibió calificaciones relativamente mejores en algunas zonas, lo que sugiere que existe potencial para mejorar la calidad de vida en estos lugares mediante intervenciones específicas y bien orientadas. Estas evaluaciones destacan la necesidad urgente de mejorar las condiciones ambientales en las zonas evaluadas para elevar el nivel de vida de sus habitantes.

5.1.3.2. Accesibilidad

A. Análisis de características morfológicas

a. Análisis de las características morfológicas del espacio público (cruce peatonal y vereda)

• Cruce peatonal

Se presentan los resultados descriptivos del conteo sobre el cumplimiento de las características morfológicas del cruce peatonal en las cinco zonas de estudio, con datos obtenidos durante una semana, en un día habitual de trabajo de campo.

Tabla 92. *Conteo total del cumplimiento de las características morfológicas del cruce peatonal, en las cinco Zonas*

Zona de conteo	Cruce peatonal		
	Cumple	Cumple con reparos	No cumple
Zona 01	0	2	2
Zona 02	0	0	4
Zona 03	0	2	2
Zona 04	0	3	1
Zona 05	0	3	1
Total	0	10	10

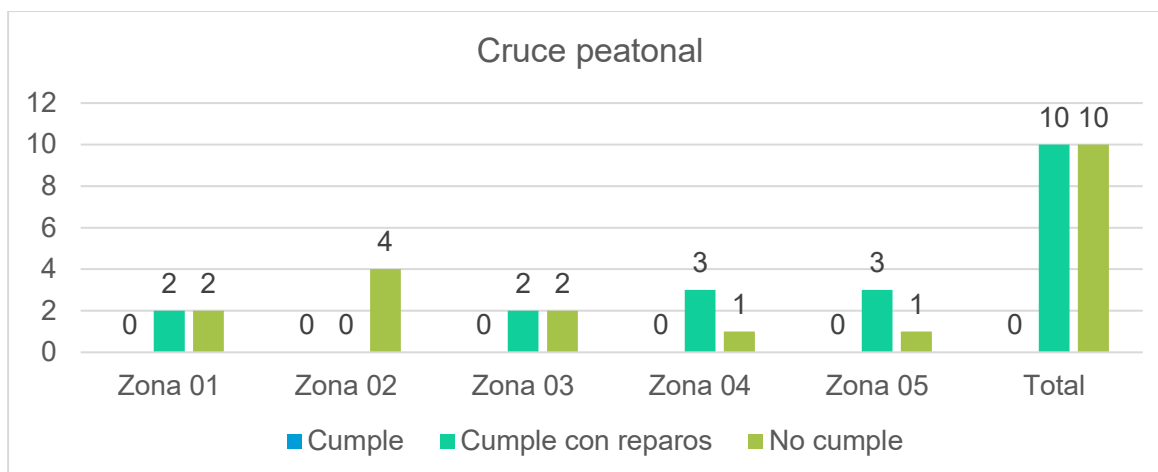


Figura 140. Conteo del cumplimiento de las características morfológicas en el cruce peatonal de las cinco Zonas

Interpretación:

El análisis de los cruces peatonales en las cinco zonas evaluadas muestra una situación preocupante, ya que ninguno de los cruces cumple completamente con las características morfológicas necesarias para garantizar la seguridad de los peatones. La mayoría de los cruces cumplen parcialmente, lo que indica que, aunque existen, presentan deficiencias que podrían comprometer su funcionalidad y seguridad.

En la Zona 1, todos los cruces cumplen con reparos o no cumplen en absoluto, lo que sugiere la necesidad de mejoras significativas. La situación es aún más crítica en la Zona 2, donde ninguno de los cruces evaluados cumple con los requisitos, exponiendo a los peatones a riesgos considerables. Las Zonas 3, 4 y 5 presentan una combinación de cruces que cumplen con reparos y otros que no cumplen, indicando que, si bien hay infraestructura peatonal presente, su calidad es insuficiente. Todas las zonas necesitan intervenciones urgentes para mejorar la seguridad y accesibilidad de los cruces peatonales, con un enfoque prioritario en aquellas zonas donde los cruces no cumplen en absoluto con los estándares mínimos.

- Vereda

Se presentan los resultados descriptivos del conteo sobre el cumplimiento de las características morfológicas de las veredas en las cinco zonas de estudio, con los datos obtenidos durante el tiempo designado para la toma de datos en campo.

Tabla 93. Conteo total del cumplimiento de las características morfológicas de la vereda, en las cinco Zonas

Vereda			
Zona de conteo	Cumple	Cumple con reparos	No cumple
Zona 01	0	4	1
Zona 02	0	3	2
Zona 03	1	3	1
Zona 04	0	3	2
Zona 05	0	4	1
Total	1	17	7

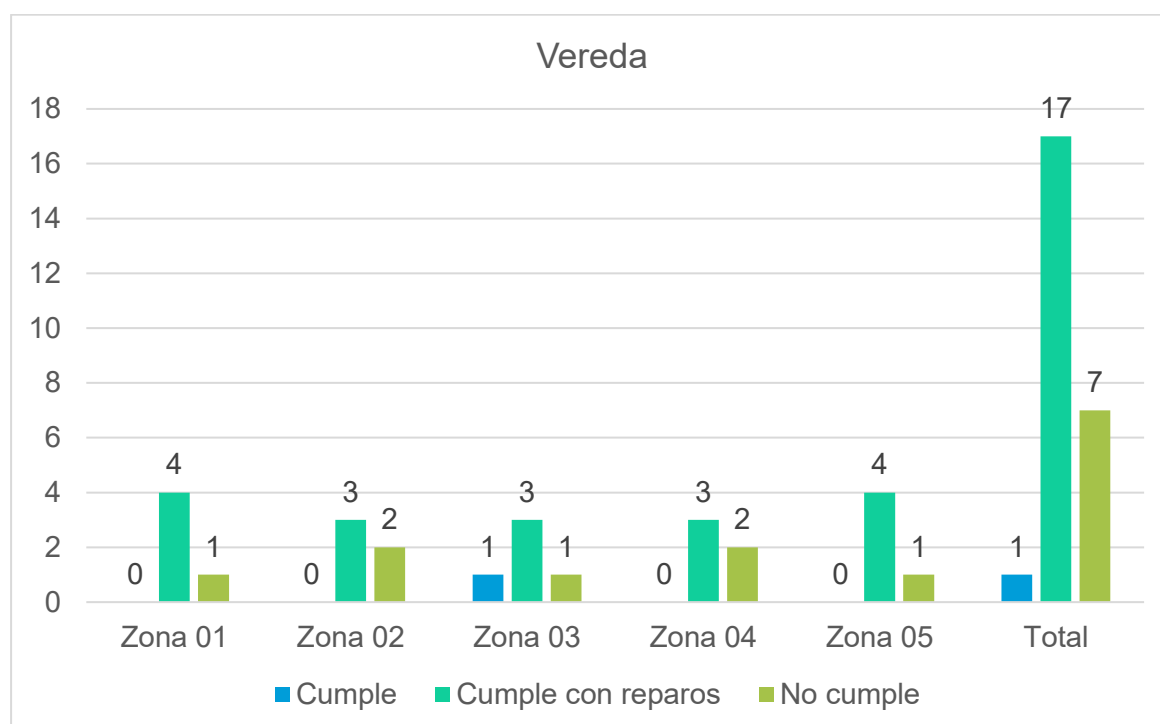


Figura 141. Conteo del cumplimiento de las características morfológicas en el cruce peatonal de las cinco Zonas

Interpretación:

El análisis de las veredas en las cinco zonas evaluadas revela deficiencias generalizadas en la calidad de estas infraestructuras peatonales. Solo una vereda en toda el área de estudio, cumplió completamente con los estándares morfológicos necesarios, mientras que la mayoría de las veredas cumplen con reparos, indicando la necesidad de mejoras significativas. En la Zona 1 y Zona 2, ninguna vereda cumplió plenamente, y varias no cumplen en absoluto, lo que subraya la urgencia de intervenir en estas áreas. La Zona 3 mostró una ligera mejora con una vereda que cumple con los estándares, pero aún enfrenta problemas, con otras veredas que requieren reparos. Las Zonas 4 y 5

presentan una situación crítica, donde todas las veredas requieren mejoras, y algunas ni siquiera cumplen con los requisitos básicos.

En resumen, las veredas en todas las zonas requieren intervenciones urgentes para mejorar la seguridad y accesibilidad de los peatones. La ausencia de veredas adecuadas no solo pone en riesgo la movilidad urbana, sino que también impacta de manera negativa en la calidad de vida de los residentes de estas áreas.

b. Resumen de las características morfológicas del espacio público (cruce peatonal y vereda)

Tabla 94. *Resumen del conteo total del cumplimiento de las características morfológicas de la vereda, en las cinco Zonas*

Resumen de accesibilidad			
Ítem	Cumple	Cumple con reparos	No cumple
Cruce peatonal	0	10	10
Vereda	1	17	7
Total	1	27	17

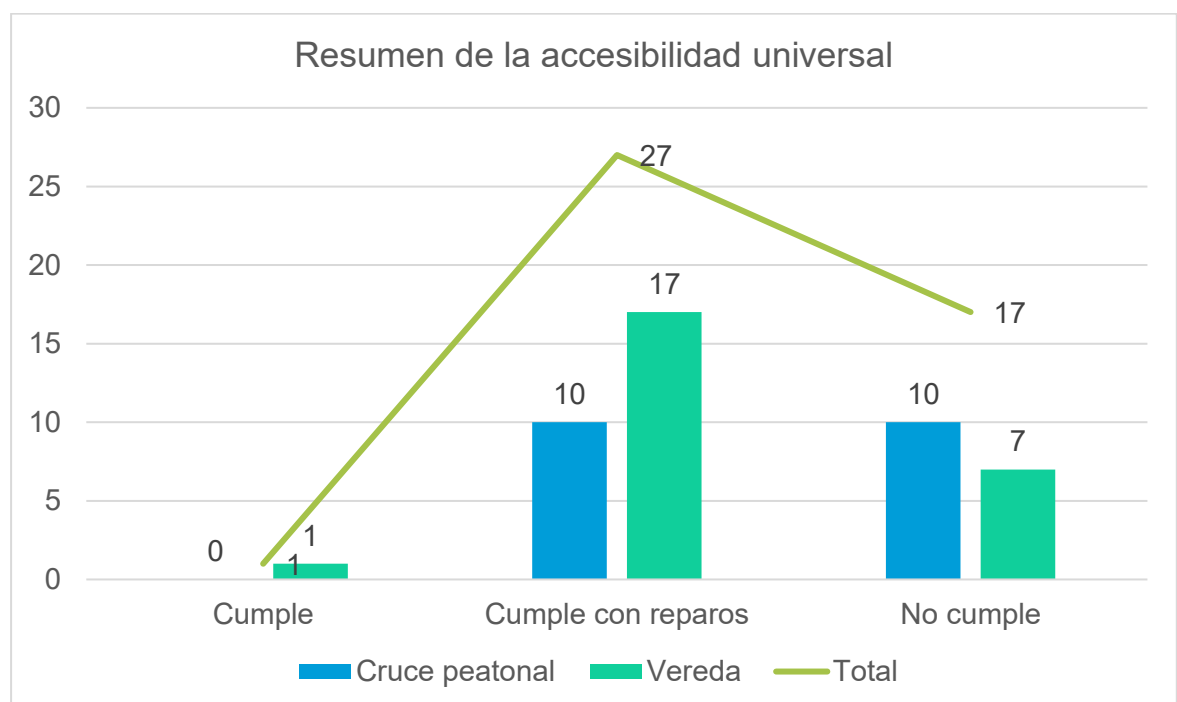


Figura 142. Resumen del conteo del cumplimiento de las características morfológicas en el cruce peatonal de las cinco Zonas

Interpretación:

El análisis reveló que ninguno de los cruces peatonales evaluados, cumplió plenamente con los estándares morfológicos establecidos. De los veinte cruces evaluados, la mitad cumplió con reparos, lo que indica la presencia de infraestructuras que, aunque existentes, presentan deficiencias que pueden comprometer la seguridad de los peatones. Los otros diez cruces peatonales no cumplieron en absoluto, lo que refleja una falta preocupante de infraestructura adecuada en estas áreas.

En cuanto a las veredas, solo una de las veinticinco evaluadas cumplió con los estándares morfológicos. La mayoría de las veredas, un total de diecisiete, cumplió con reparos, lo que sugiere que, aunque estas infraestructuras están presentes, no ofrecen las condiciones óptimas de seguridad y accesibilidad que se requieren. Siete veredas no cumplieron con los requisitos, lo que subraya la necesidad de intervenciones urgentes en estas áreas.

Por tanto, se identificó que tanto los cruces peatonales como las veredas presentan serias limitaciones en cuanto a su calidad y adecuación, con solo una infraestructura cumpliendo plenamente con los estándares. Estos hallazgos resaltan la urgencia de mejorar estas infraestructuras para garantizar un entorno urbano seguro y accesible para todos los usuarios.

B. Análisis de estado actual de mobiliarios urbanos

Estado de conservación de mobiliarios urbanos (semáforos, señaléticas, bancas, botes de basura).

a. Conteo de la Zona N°01 en la Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba.

Tabla 95. *Conteo total de mobiliarios urbanos, en Av. Del Pangoa y Av. Quillabamba*

Zona	Ítem	Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	Total	
Zona 01	Izquierda	Conteo	0	0	10	1	1	12
		%	0.0%	0.0%	83.3%	8.3%	8.3%	100.0%
	Derecha	Conteo	0	1	9	0	0	10
		%	0.0%	10.0%	90.0%	0.0%	0.0%	100.0%

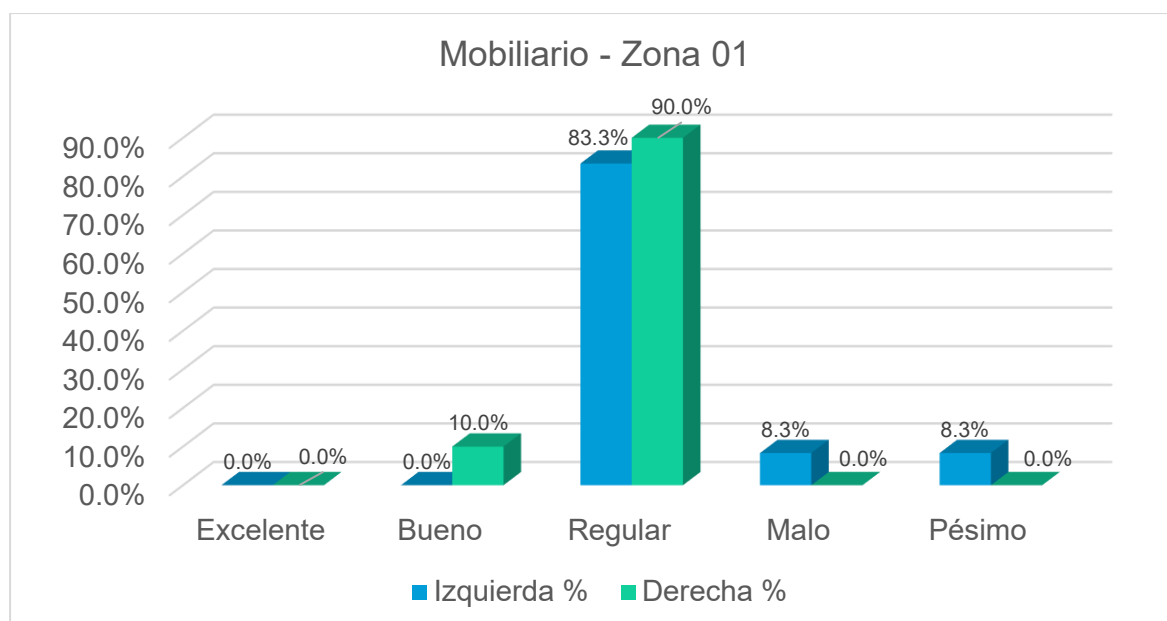


Figura 143. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 01

Interpretación:

En la Zona 01, se identificó que la gran mayoría de los mobiliarios urbanos se encontraban en un estado "regular", con un 83.3% en el lado izquierdo y un 90% en el lado derecho. Esto sugiere que, aunque los elementos están presentes y en funcionamiento, muestran signos de desgaste que requieren atención para evitar un deterioro mayor. Además, se detectó que un 8.3% de los mobiliarios en el lado izquierdo estaban en un estado "malo" o "pésimo", lo que indica que algunos elementos ya han superado su vida útil y necesitan ser reemplazados o reparados urgentemente.

b. Conteo de la Zona N°02 en la Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura.

Tabla 96. Conteo total de mobiliarios urbanos, en Av. Mártires de Tsiriari y Av. La Cultura

Zona	Ítem		Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	Total
Zona02	Izquierda	Conteo	0	0	3	10	0	13
		%	0.0%	0.0%	23.1%	76.9%	0.0%	100.0%
	Derecha	Conteo	0	0	3	1	0	4
		%	0.0%	0.0%	75.0%	25.0%	0.0%	100.0%

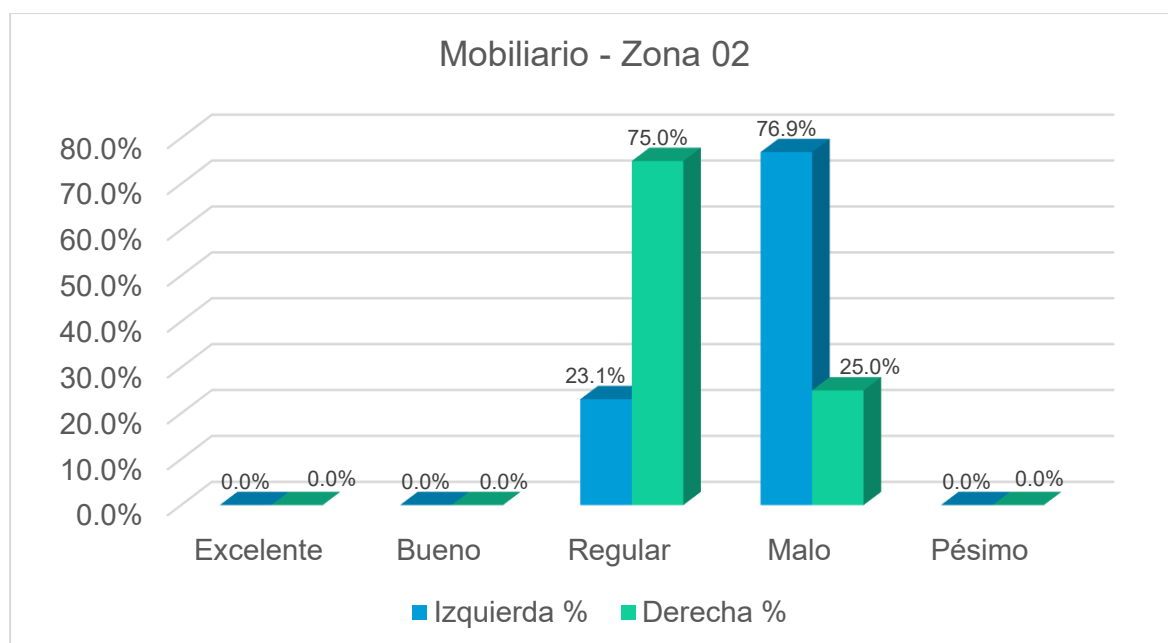


Figura 144. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 02

Interpretación:

El estado de conservación de la Zona 02 fue más alarmante, en particular en el lado izquierdo, donde el 76.9% de los mobiliarios urbanos se consideraron "malos". Esto demuestra un deterioro significativo de la infraestructura urbana en esta zona, que podría estar afectando la funcionalidad y seguridad de elementos como semáforos y señaléticas. El 23.1% restante estaba en estado "regular", sin señales de elementos en buen estado, lo que indica una falta generalizada de mantenimiento adecuado. Aunque se evaluaron menos elementos en el lado derecho, la mayoría también estaban en estado "regular" o "malo".

c. Conteo de la Zona N°03 en la Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde.

Tabla 97. Conteo total de mobiliarios urbanos, en Av. Carlos A. Botto y Av. Víctor A. Belaunde

Zona	Ítem	Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	Total	
Zona 03	Izquierda	Conteo	0	1	4	1	0	6
		%	0.0%	16.7%	66.7%	16.7%	0.0%	100.0%
	Derecha	Conteo	0	1	4	1	0	6
		%	0.0%	16.7%	66.7%	16.7%	0.0%	100.0%

Interpretación:

La Zona 03, mostró una mejor situación en comparación con la Zona 02, con un 66.7% de los mobiliarios urbanos en estado "regular" en ambos lados, izquierdo y derecho. Sin embargo, un 16.7% de los elementos en ambos lados fueron calificados como "malos", indicando que hay áreas específicas que requieren atención inmediata. Solo un 16.7% de los mobiliarios en ambos lados fueron considerados "buenos", lo que refleja un mantenimiento algo mejor que en otras zonas, pero aún insuficiente para garantizar un entorno urbano óptimo.

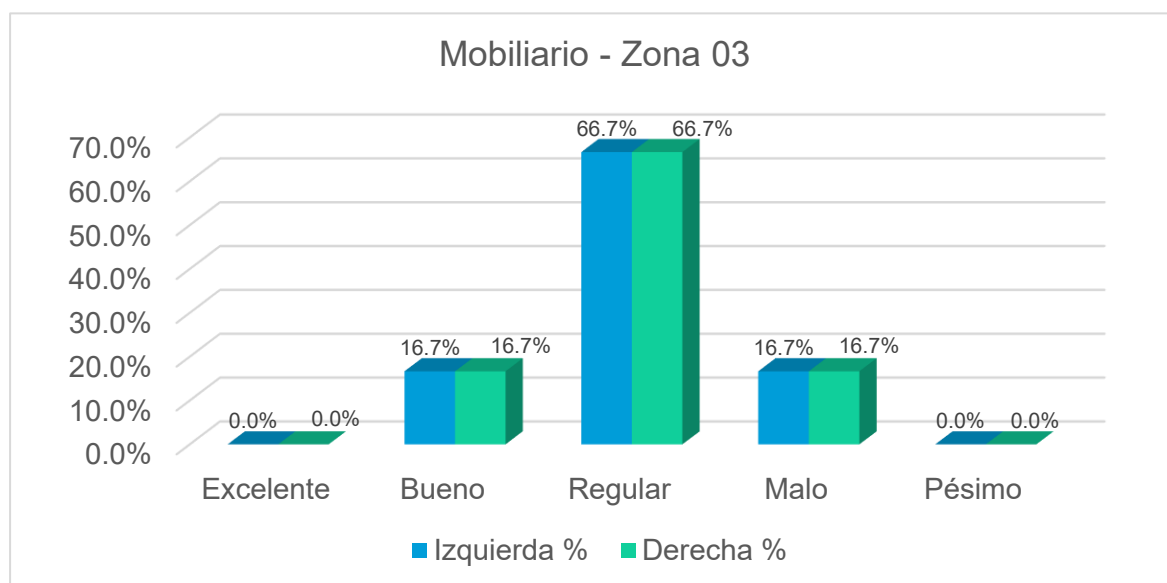


Figura 145. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 03

- d. Conteo del tipo de comercio de la Zona N°04 en la Av. La cultura y Av. Víctor A. Belaunde

Tabla 98. Conteo total de mobiliarios urbanos, en la Av. La cultura y Av. Víctor A. Belaunde

Zona	Ítem		Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	Total
Zona 04	Izquierda	Conteo	0	0	3	0	0	3
		%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	Derecha	Conteo	0	0	3	0	1	4
		%	0.0%	0.0%	75.0%	0.0%	25.0%	100.0%

Interpretación:

En la Zona 04, todos los mobiliarios urbanos en el lado izquierdo estaban en estado "regular", lo que implica que, aunque los elementos no están en mal estado, tampoco están en las mejores condiciones. En el lado derecho, la mayoría de los mobiliarios también estaban en estado "regular", pero un 25% fue clasificado como

"pésimo", lo que sugiere la presencia de elementos que han sido gravemente descuidados y necesitan ser reparados o sustituidos de inmediato.

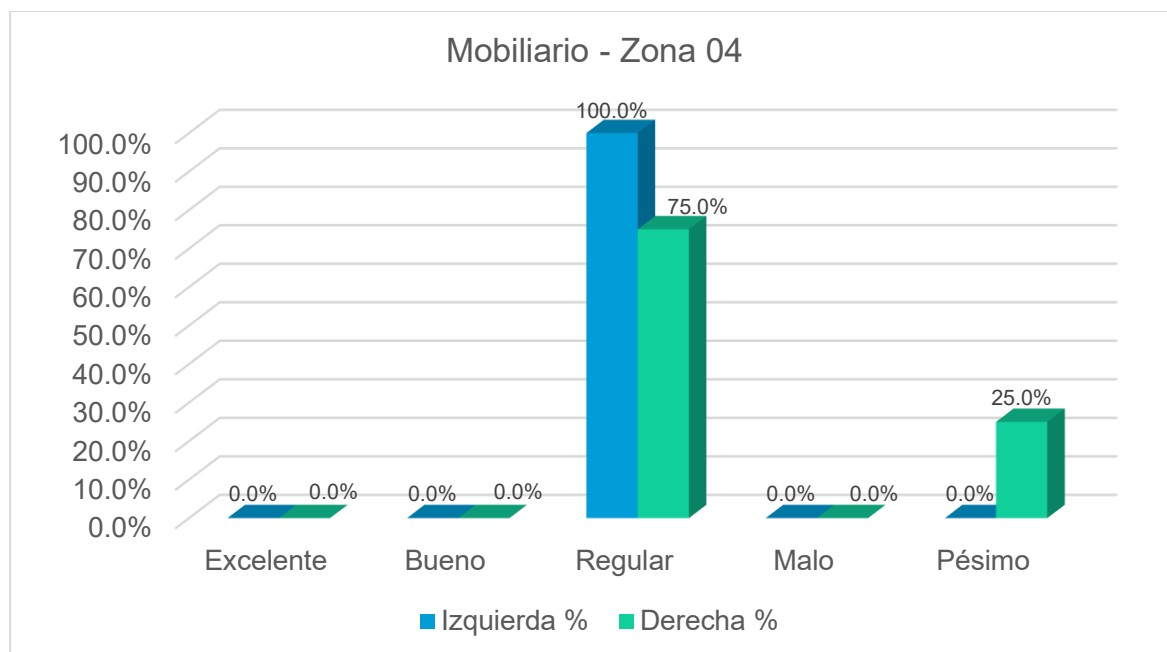


Figura 146. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 04

e. Conteo de la Zona N°05 en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz.

Tabla 99. Conteo total de mobiliarios urbanos, en la Av. Víctor A. Belaunde y Av. Jorge Sánchez Díaz

Zona	Ítem		Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	Total
Zona 05	Izquierda	Conteo	0	2	17	1	0	20
		%	0.0%	10.0%	85.0%	5.0%	0.0%	100.0%
	Derecha	Conteo	0	1	4	1	0	6
		%	0.0%	16.7%	66.7%	16.7%	0.0%	100.0%

Interpretación:

En la Zona 05, se identificó una situación de naturaleza diversa. En la sección izquierda, la mayoría de los mobiliarios urbanos (85%) se encontraban en un estado "regular", con un 10% en un estado "bueno", lo cual representa un indicativo positivo de algunos esfuerzos de conservación. No obstante, un 5% se encontraba en condiciones "deficientes", lo que sugiere que no toda la infraestructura ha sido objeto de la misma atención. En el lado derecho, a pesar de que la mayoría de los elementos se encontraban en un estado "regular", un 16.7% fue clasificado como "buenos", lo cual indica un estado de conservación ligeramente superior en comparación con otras áreas.

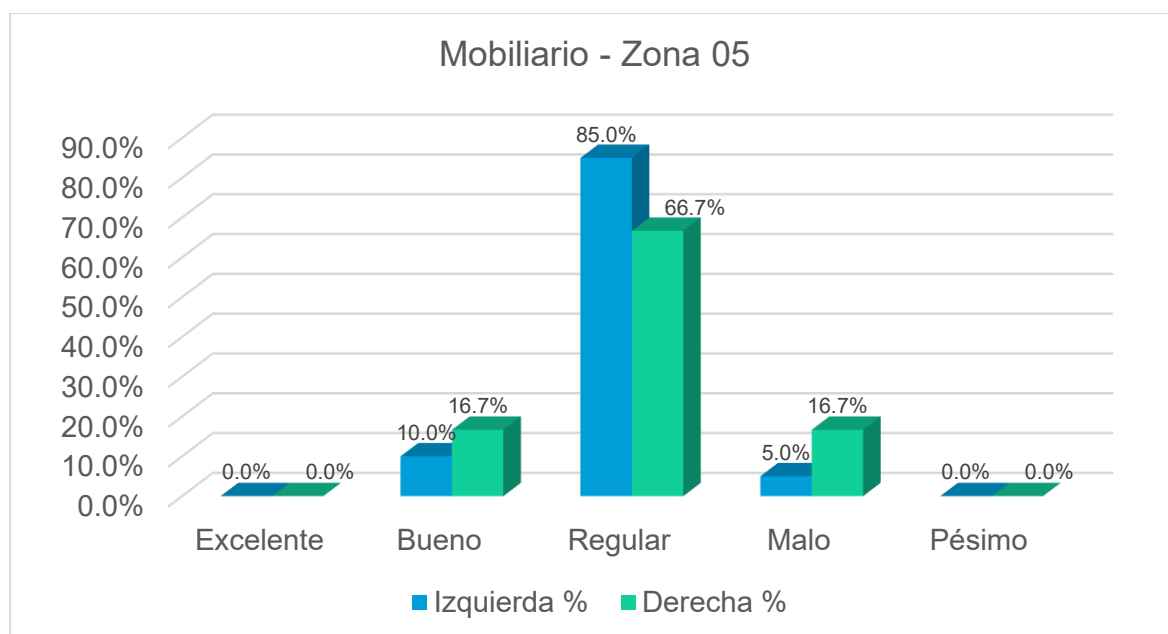


Figura 147. Conteo total de mobiliarios urbanos – Zona 05

f. Resumen del estado actual de mobiliario

Tabla 100. Estado actual del mobiliario de la zona de estudio

Zona	Lado	Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	Total, parcial
Zona 01	Izquierda	0	0	10	1	1	22
	Derecha	0	1	9	0	0	
Zona 02	Izquierda	0	0	3	10	0	17
	Derecha	0	0	3	1	0	
Zona 03	Izquierda	0	1	4	1	0	12
	Derecha	0	1	4	1	0	
Zona 04	Izquierda	0	0	3	0	0	7
	Derecha	0	0	3	0	1	
Zona 05	Izquierda	0	2	17	1	0	26
	Derecha	0	1	4	1	0	
Total	Derecha	0	3	23	3	1	84
	Izquierda	0	3	37	13	1	
Total (%)	% Derecha	0.0%	3.6%	29.5%	16.7%	50.0%	
	% Izquierda	0.0%	3.6%	47.4%	72.2%	50.0%	

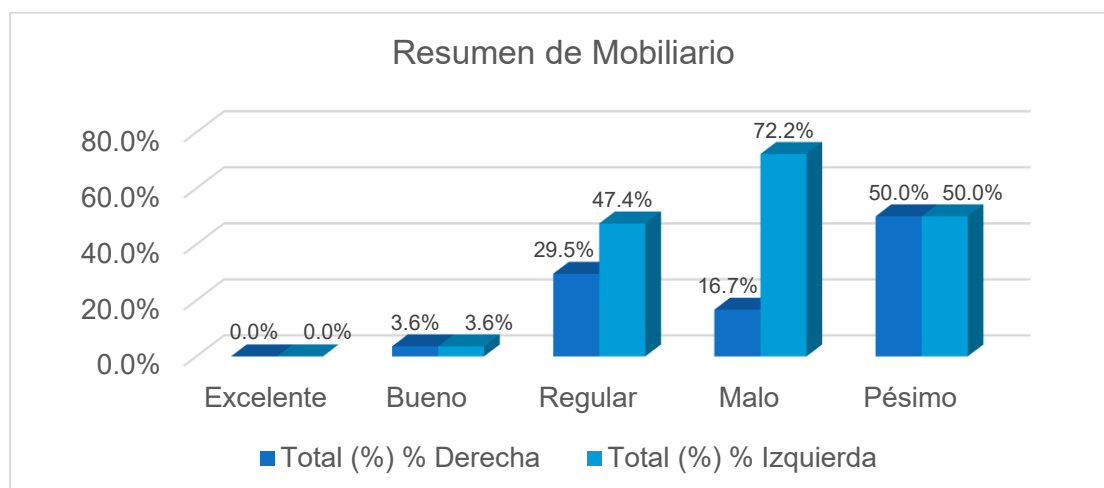


Figura 148. Resumen del conteo del estado de mobiliario

Interpretación:

El estado de conservación de los mobiliarios urbanos en las cinco zonas evaluadas, muestra un panorama preocupante, con la mayoría de los elementos en condiciones "regulares" o peores. En general, los porcentajes indican que un gran número de mobiliarios están en estado "malo" o "pésimo", especialmente en las Zonas 02 y 04, donde se observó un deterioro significativo. Solo una pequeña fracción de los mobiliarios está en estado "bueno", y no se registró ninguno en estado "excelente", lo que evidencia la falta de un mantenimiento adecuado.

El lado izquierdo de las zonas, presenta un 72.2% de mobiliarios en condiciones desfavorables, mientras que el lado derecho no se queda atrás con un 50% en estado similar. Estos datos destacan la urgente necesidad de intervenciones para mejorar la infraestructura urbana, ya que el deterioro continuo podría comprometer gravemente la funcionalidad y seguridad del espacio público, además de afectar la calidad de vida de los residentes.

En general, el estado de conservación de los mobiliarios urbanos en las zonas evaluadas es mayormente "regular", con presencia significativa de elementos en estado "malo" o "pésimo" en varias zonas, especialmente en la Zona 02 y en el lado derecho de la Zona 04. Estos resultados sugieren una necesidad urgente de mantenimiento y mejora de la infraestructura urbana para asegurar su funcionalidad y seguridad, así como para mejorar la calidad del entorno urbano en general.

DIMENSIÓN - HABITABILIDAD URBANA

1. CALIDAD URBANA

• ESPACIOS VERDES

PRESENCIA DE ARBOLEADO Y ÁREAS VERDES



Las zonas registradas muestran buenos espacios verdes, las cuales se aprecian algunos árboles en algunas aceras de las zonas registradas y parques, se necesita de un buen tratamiento ya que se encuentran descuidados.

• SEGURIDAD URBANA

INSEGURIDAD CIUDADANA



Se tienen zonas en las que se generan espacios de oscuridad por la falta de iluminación, esto reduce la presencia de las personas generando inseguridad en estos espacios vacíos, además de que los establecimientos como las áreas públicas no cuentan con cámaras de vigilancia en su mayoría.

• CONFORT ACÚSTICO



Las 5 zonas de Mazamari se registra una fuerte contaminación acústica, debido al fuerte tránsito de las motos, moto taxi y autos, de acuerdo con la contaminación visual y debido a que estas zonas tienen un déficit de botes de basura se observa fuerte los desechos en el suelo.

2. ACCESIBILIDAD

• MOBILIARIOS URBANOS

a) ILUMINACIÓN ARTIFICIAL
Faroles ubicados en las AV. La Cultura y AV. Del Pangoa.

b) BANCOS URBANOS

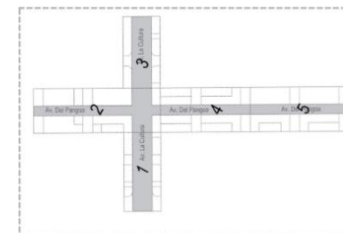


d) LETREROS Y SEMÁFOROS



En cada zona registrada se encuentran en estado regular los semáforos debido al descuido de que algunos se encuentran despintados y otros oxidados.

ZONIFICACIÓN PARA LA TOMA DE DATOS



En las 5 zonas se observaron la decadencia de bancas urbanas, de modo que los transeúntes no pueden disfrutar de estos asientos para descansar mientras realizan sus compras, se les ve cansados sin ningún espacio donde poder sostenerse por un momento.



Se encuentran señaléticas en mal estado con medidas inadecuadas que no logran una buena visualización para las personas, debido a la ubicación ya que se logra ver que son tapadas por los árboles, se encuentran descuidados como despintados y oxidados.

c) BOTES DE BASURA



En las 5 zonas se registran la ausencia de los tachos y/o botes de basura, debido a que las personas no realizan un buen uso de este mobiliario, se puede ver que han sido sacados de su ubicación.

Figura 149. Dimensión – Habitabilidad urbana.

5.1.3.3. Encuesta

Tabla 101. ¿Cómo califica usted las veredas, son accesibles y están en buen estado?

HABITABILIDAD URBANA							
PREGUNTA 1	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿Cómo califica usted que las veredas son accesibles y están en buen estado?	Dato	0	3	27	119	235	384
	%	0%	1%	7%	31%	61%	100%

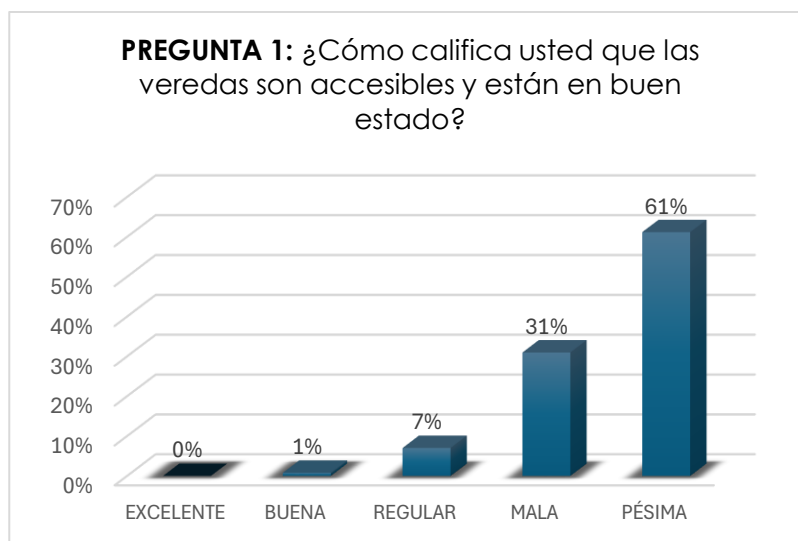


Figura 150. Representación gráfica porcentual de la preg.1 Encuesta.

Interpretación:

El estado y la accesibilidad de las veredas son percibidas como muy deficientes, 92% (31% mala y 61% pésima) muestra una fuerte insatisfacción de la comunidad. El 7% regular, indicando una minoría de aceptación y 1% en buen estado la accesibilidad de las veredas.

Tabla 102. ¿Cómo calificaría el estado de los mobiliarios y las señaléticas de tránsito?

HABITABILIDAD URBANA							
Pregunta 2	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿Cómo calificaría el estado de los mobiliarios y las señaléticas de tránsito?	Datos	0	0	14	163	207	384
	%	0%	0%	4%	42%	54%	100%

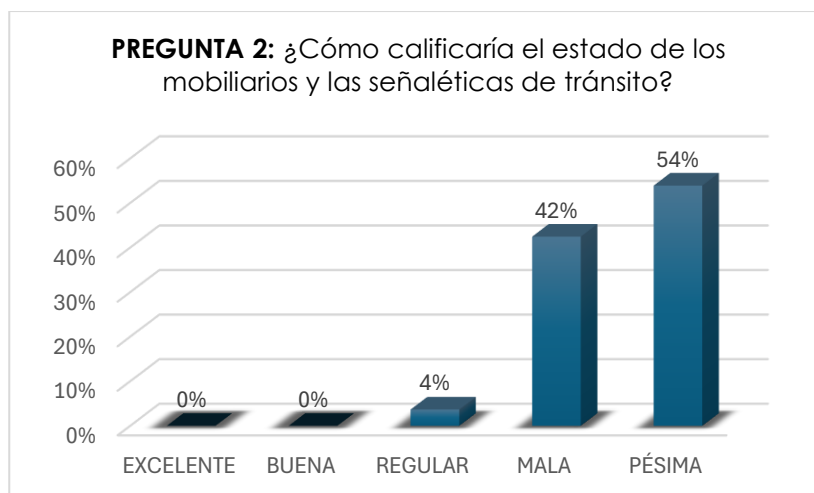


Figura 151. Representación gráfica porcentual de la preg.2 Encuesta.

Interpretación:

El estado de los mobiliarios y señaléticas de tránsito urbanos es percibido como muy deficiente con un 96% (42% mala y 54% pésima), destacando así la necesidad de mejorar estos aspectos ya que muestran deficiencia e indican un alto nivel de insatisfacción por parte de la comunidad, el 4% mostro una minoría de percepción sobre el estado actual de estos aspectos.

Tabla 103. ¿Cómo calificaría el estado de las áreas verdes?

HABITABILIDAD URBANA							
PREGUNTA 3	Ítem	Excelent e	Buena	Regula r	Mala	Pésim a	Total
¿Cómo calificaría el estado de las áreas verdes?	Datos	0	0	20	178	186	384
	%	0%	0%	5%	46%	48%	100%

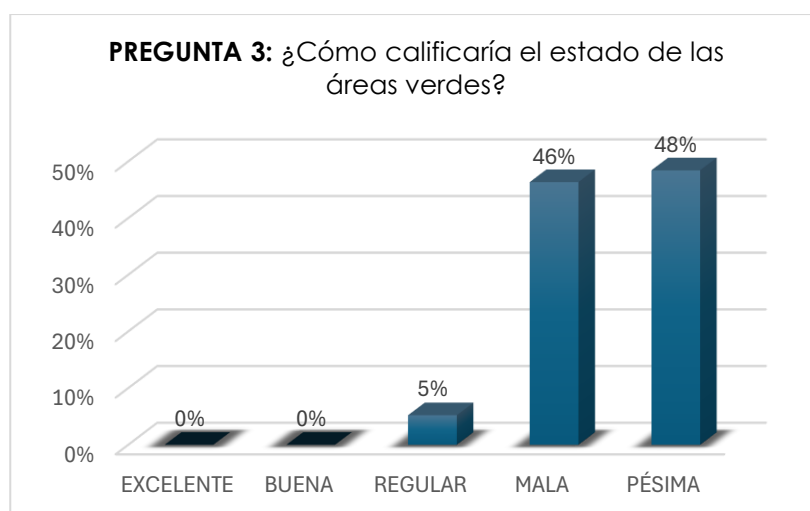


Figura 152. Representación gráfica porcentual de la preg.3 Encuesta.

Interpretación:

Según indica el grafico, se muestra una percepción mayoritaria de que el estado actual de las áreas verdes es muy deficiente, teniendo 94% (46% mala y 48% pésima) de insatisfacción en la comunidad, el 5% regular, indicando una percepción neutral de una minoría.

Tabla 104. *¿Considera que el diseño urbano del sector está diseñado para personas adultas mayores, embarazadas y niños?*

HABITABILIDAD URBANA							
Pregunta 4	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿Considera que el diseño urbano del sector está diseñado para personas adultas mayores, embarazadas y niños?	Datos	0	0	59	131	194	384
	%	0%	0%	15%	34%	51%	100%

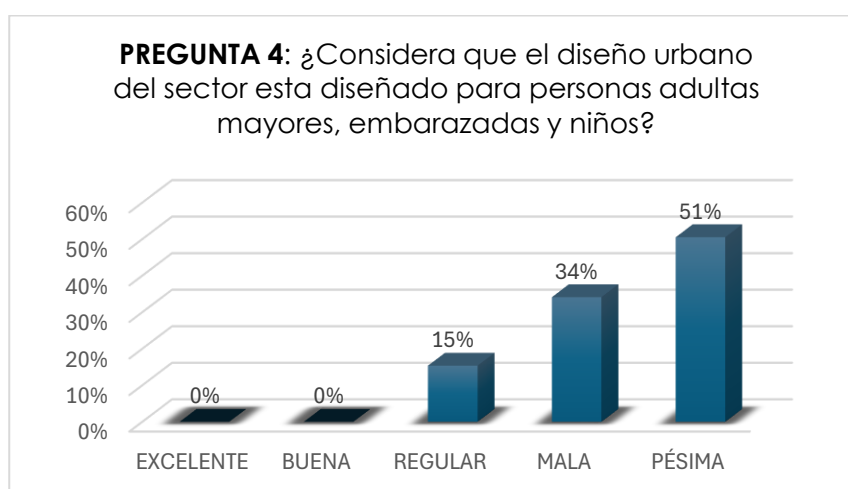


Figura 153. Representación gráfica porcentual de la preg.4 Encuesta.

Interpretación:

El diseño urbano del sector, es percibido como inadecuado para adultos mayores, embarazadas y niños, con el 85% de las respuestas en las categorías "Mala" (34%) y "Pésima" (51%). Nadie lo calificó como "Excelente" o "Buena", lo que refleja graves deficiencias en accesibilidad, seguridad y adaptación a las necesidades de estos grupos vulnerables. Solo un 15% lo considera "Regular", señalando que algunos elementos funcionales podrían estar presentes, pero son insuficientes.

Tabla 105. *Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am)*

HABITABILIDAD URBANA							
Pregunta 5	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿cómo evalúa usted la existencia de rampas o accesorios adecuados para personas con movilidad reducida en el sector?	Datos	0	0	67	98	219	384
	%	0%	0%	17%	26%	57%	100%

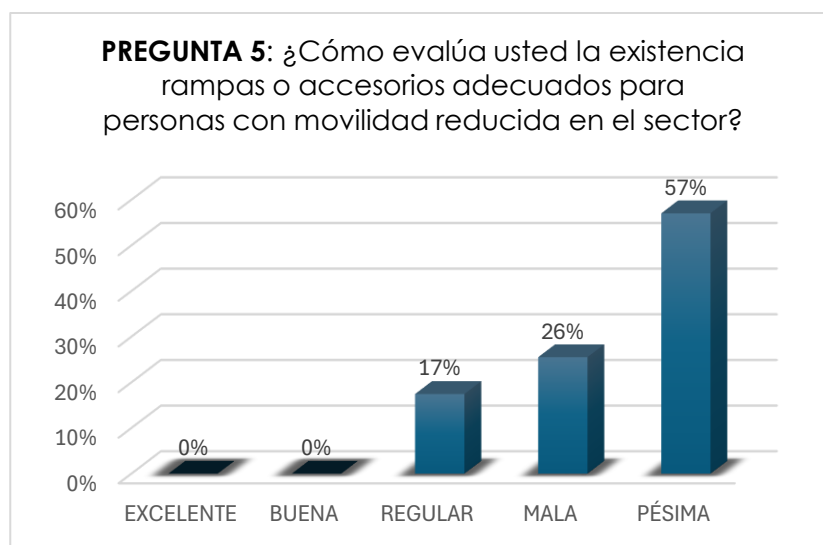


Figura 154. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas

Interpretación:

El sector presenta serias carencias en infraestructura para personas con movilidad reducida, con el 83% de los encuestados calificando la situación como "Mala" (26%) o "Pésima" (57%). Nadie considera que las rampas o accesorios sean "Buenos" o "Excelentes", y solo el 17% los califica como "Regulares". Esto evidencia un problema significativo de exclusión y falta de accesibilidad en el diseño urbano.

Tabla 106. *Conteo total del turno mañana, en las cinco Zonas de estudio (7:00 - 8:00 am)*

HABITABILIDAD URBANA							
Pregunta 6	Ítem	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	Total
¿Cómo calificaría la iluminación pública en el sector?	Datos	0	2	73	126	183	384
	%	0%	1%	19%	33%	48%	100%

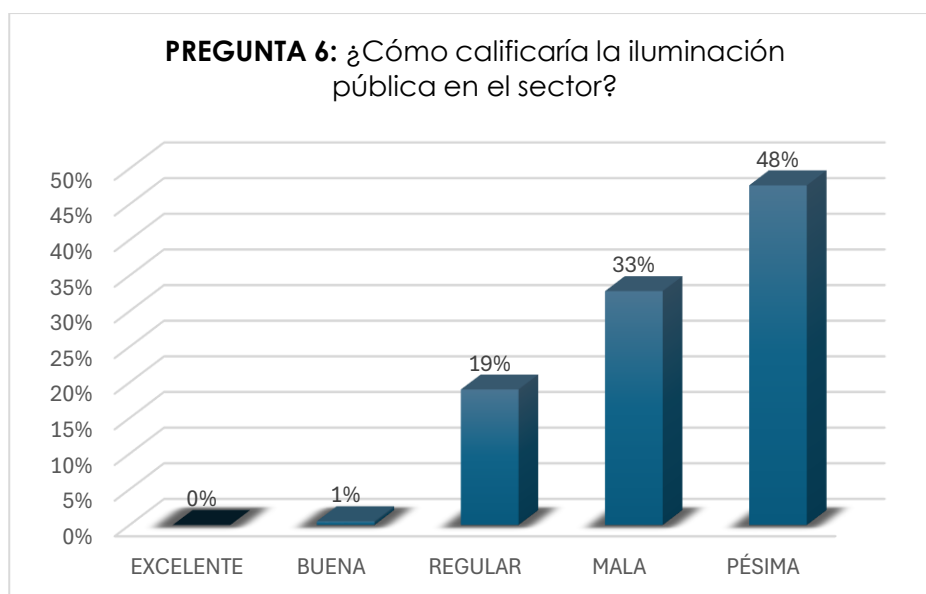


Figura 155. Conteo de paraderos en el turno mañana de las cinco Zonas

Interpretación:

La iluminación pública en el sector es percibida como mayoritariamente deficiente, con un 81% de los encuestados calificándola como "Mala" (33%) o "Pésima" (48%). Solo el 1% considera que es "Buena", y nadie la califica como "Excelente". Esto evidencia problemas generalizados en la infraestructura de alumbrado público que afectan la seguridad y la movilidad en el área.

5.2. Discusión de resultados

En la investigación, se ha encontrado que la centralidad urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se ha desarrollado como resultado de la concentración de actividades comerciales, la disposición urbana y la conectividad del área, lo que ha impactado en la organización espacial, la dinámica económica y la calidad de vida urbana. Lo hallado, se parece a lo encontrado por Torres (17) en su estudio sobre la centralidad urbana espontánea en Ciudad Kennedy, Bogotá. En dicho estudio, Torres observó que la configuración espacial y la actividad económica en una centralidad urbana no planificada, puede generar un nodo de actividad económica que atrae flujos de personas y bienes, similar a lo que se ha observado en Mazamari. Este hallazgo es también similar al encontrado por Jensen y Birche (21) en su estudio sobre nuevas centralidades en la periferia de La Plata, Argentina, donde se destacó que la falta de planificación coherente en áreas periféricas, puede llevar a una centralización espontánea que afecta la calidad de vida de los residentes. En ambos casos, la centralidad urbana emerge como un elemento clave que puede fortalecer o debilitar la estructura urbana y la habitabilidad dependiendo de cómo se gestione.

A nivel nacional, un estudio que respalda esta conclusión es el de Larota y Lovon (25), quienes presentaron una propuesta urbano-arquitectónica para crear una nueva centralidad en Umapalca, Arequipa. Su investigación también reveló que la mejora en la conectividad vial y en el acceso a servicios es crucial para asegurar el éxito de una centralidad urbana, lo cual es congruente con lo observado en Mazamari, donde la infraestructura insuficiente y problemas de congestión han impactado negativamente la calidad de vida en la zona. Este hallazgo, es paralelo al estudio de Medina y Ramos (24) sobre el sector Andrés A. Cáceres en Arequipa, donde la reordenación de los sistemas urbanos fue vista como un medio para mejorar la calidad de vida, destacando la importancia de una planificación adecuada para evitar problemas de congestión y deterioro de la habitabilidad, tal como se ha documentado en Mazamari.

De manera similar, el estudio de Astudillo (22) en Santiago de Chile sobre los desafíos de las subcentralidades urbanas en nodos intermodales, refuerza la idea de que la conectividad y la infraestructura juegan un papel fundamental en la consolidación de centralidades urbanas efectivas. Astudillo destacó que la falta de integración entre la infraestructura de transporte y el entorno urbano puede limitar la cohesión social y reducir la calidad de vida, un aspecto también relevante en el caso de Mazamari, donde la centralidad ha generado ciertos problemas de congestión y falta de infraestructura adecuada.

En la misma línea, el estudio de Montalván y Reategui (83) sobre la expansión territorial y la dinámica de centralidades urbanas en Yurimaguas, revela que el crecimiento urbano informal y la falta de infraestructura básica pueden impactar negativamente la habitabilidad y la calidad de vida, lo cual es similar a lo que se ha observado en Mazamari. Su estudio resalta la necesidad de una intervención planificada para mejorar la calidad de vida en las áreas con centralidades emergentes, lo que coincide con la necesidad de mejorar la infraestructura en los barrios Villa Flavia y Sector 1.

En suma, los hallazgos del estudio sobre la centralidad urbana en Mazamari, encuentran respaldo en investigaciones tanto internacionales como nacionales, que destacan la importancia de una planificación urbana adecuada para evitar problemas de congestión y deterioro de la calidad de vida. El aporte de esta discusión para el estudio de Mazamari subraya la necesidad urgente de intervenir en la infraestructura urbana y mejorar la conectividad y la accesibilidad, lo que podría contribuir a una centralidad urbana más equilibrada y sostenible, que eleve la calidad de vida de los residentes y usuarios de la zona.

Por el lado teórico, la centralidad urbana en Mazamari, tal como se describe en la conclusión, se alinea con las definiciones de centralidad urbana propuestas por Fontana y

Mayorga (32) y Krafta (34), quienes subrayan que la centralidad surge de la concentración de funciones urbanas en puntos estratégicos, lo que genera un nodo de atracción. Sin embargo, como señala Vladimir, esta centralidad también puede generar dinámicas complejas que, si no se gestionan adecuadamente, pueden afectar negativamente la cohesión social y la habitabilidad. La concentración de actividades comerciales en Mazamari ha creado un espacio público dinámico y un epicentro económico, pero también ha exacerbado problemas de infraestructura y movilidad, lo que es consistente con lo que Morales (33) y Krafta (34), indican sobre los riesgos de una centralidad excesivamente concentrada.

Sobre el primer resultado específico, Enfocado en la estructura urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se encontró que se caracteriza por una configuración espacial que agrupa actividades comerciales y de servicios en áreas específicas. Este hallazgo es similar al de Torres (17) en su estudio sobre la consolidación de una centralidad urbana espontánea en Ciudad Kennedy, Bogotá. Torres observó que la estructura urbana de Ciudad Kennedy se organizó en torno a los principales corredores viales, donde se concentró la actividad comercial, generando un nodo central de actividad económica. Este fenómeno permitió la atracción de flujos de personas y bienes, lo cual es comparable a lo observado en Mazamari, donde la estructura urbana ha facilitado la formación de un nodo central de actividad económica. De manera similar, el estudio de Jensen y Birche (21) en La Plata, Argentina, destacó que la configuración espacial y la estructura urbana en las áreas periféricas, pueden conducir a la creación de subcentralidades que concentran actividades comerciales. En su investigación, la concentración de servicios y comercios en ciertas áreas específicas facilitó la consolidación de centralidades urbanas que atraen flujos de personas y bienes, lo que es congruente con el desarrollo observado en Mazamari.

A nivel nacional, Medina y Ramos (24), en su estudio sobre el sector Andrés A. Cáceres en Arequipa, encontraron que la estructura urbana del sector estaba organizada de tal manera que concentraba actividades comerciales en nodos específicos. Este tipo de organización espacial generaba una centralidad urbana que, al igual que en Mazamari, facilitaba la atracción de flujos de personas y bienes, fortaleciendo así el rol del sector como un eje comercial importante. Larota y Lovon (25), en su propuesta para establecer una nueva centralidad urbana en Umapalca, Arequipa, también destacan la importancia de una estructura urbana que concentre actividades comerciales y de servicios en áreas específicas. Su estudio sugiere que una configuración espacial bien organizada es clave para generar nodos centrales de actividad económica que atraen flujos de personas, lo que respalda el hallazgo observado en Mazamari.

Además, el estudio de Astudillo (22) en Santiago de Chile, refuerza este enfoque al analizar cómo la estructura urbana y la conectividad pueden influir en el desarrollo de subcentralidades urbanas. Astudillo observó que la concentración de actividades en nodos específicos dentro de la estructura urbana, facilita la atracción de flujos de personas y bienes, lo que es esencial para el desarrollo económico de estas áreas. Este hallazgo resulta relevante para entender la configuración espacial de Mazamari y su influencia en la centralidad urbana. Finalmente, Montalván y Reátegui (83), en su análisis de la dinámica de centralidades urbanas en Yurimaguas, observaron que la estructura urbana que concentra actividades comerciales en áreas específicas, puede generar nodos de actividad económica que atraen flujos significativos de personas y bienes. Este enfoque coincide con lo observado en Mazamari, donde la configuración espacial ha permitido la creación de un nodo central de actividad económica.

En resumen, la estructura urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 de Mazamari, caracterizada por la concentración de actividades comerciales en áreas específicas, refleja un fenómeno identificado en estudios tanto internacionales como nacionales. Estos estudios destacan la importancia de una configuración espacial que favorezca la atracción de flujos de personas y bienes, lo cual es fundamental para el desarrollo económico y la consolidación de centralidades urbanas. El aporte de esta discusión al estudio en Mazamari resalta la necesidad de continuar fortaleciendo la estructura urbana para optimizar la función de la centralidad comercial en el distrito, asegurando un desarrollo económico sostenible y una organización espacial eficiente

A nivel teórico, la conclusión sobre la estructura urbana en Mazamari, se alinea con lo que Martínez (42) describe en el enfoque físico y funcional de la estructura urbana. La configuración espacial en Mazamari, que concentra actividades comerciales en nodos específicos, refleja la organización física y funcional de la ciudad, donde las funciones públicas y privadas se agrupan en áreas que se convierten en polos de atracción. Además, Capel (44) señala que la estructura urbana implica la organización y relación entre elementos clave, lo que es evidente en Mazamari, donde la concentración de actividades en ciertos puntos estratégicos ha definido un patrón de desarrollo económico y social. Este hallazgo es coherente con la idea de que la estructura urbana no es estática, sino que evoluciona en función de las dinámicas económicas y sociales, consolidando nodos de actividad que estructuran la ciudad de manera eficiente.

Para el segundo resultado específico, se halló que el desarrollo económico del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se ha incrementado significativamente debido a la concentración de negocios y la creciente demanda de servicios, lo que ha fortalecido su papel como centro comercial clave dentro del

distrito. Este hallazgo es similar a lo encontrado por Reina y Mora (15) en su estudio sobre la nueva centralidad urbana en Portoviejo, Ecuador. En su investigación, se observó que la concentración de negocios y servicios en áreas específicas no solo fortaleció la economía local, sino que también transformó el área en un nodo clave dentro de la estructura urbana. Este fenómeno es comparable a lo observado en Mazamari, donde la concentración de negocios ha generado un aumento en la demanda de servicios y ha fortalecido el papel del sector comercial como centro económico importante. Otro estudio, que respalda esta conclusión es el de Sánchez y Hernández (19), quienes analizaron la evolución del comercio en Madrid, España, y su impacto en la centralidad urbana. Su investigación reveló que la concentración de actividades comerciales en zonas clave impulsó el desarrollo económico, convirtiendo estas áreas en polos comerciales esenciales. Este hallazgo es congruente con lo observado en Mazamari, donde la concentración de negocios ha sido un motor importante para el crecimiento económico del sector.

Por el lado nacional, el estudio de Reátegui (28)El estudio sobre la nueva centralidad urbana en San Juan Bautista, Loreto, proporciona un respaldo importante. Reátegui descubrió que la concentración de actividades comerciales y servicios en una zona determinada fortaleció la economía local, promovió la identidad cultural y mejoró la calidad de vida. Este fenómeno es paralelo a lo que se ha observado en Mazamari, donde la creciente demanda de servicios ha potenciado el desarrollo económico y consolidado el rol del barrio Villa Flavia y Sector 1, como un centro comercial clave. De manera similar, Gámez (27) en su estudio sobre el sistema turístico urbano en Iquitos, Reátegui también refuerza la importancia de concentrar actividades económicas en áreas específicas para fomentar el desarrollo económico. Su investigación reveló que la centralización de actividades comerciales y servicios en ubicaciones estratégicas no solo mejoró la competitividad económica, sino que también consolidó el papel de estas áreas dentro de la ciudad. Este hallazgo es relevante para el caso de Mazamari, donde la concentración de negocios ha tenido un impacto similar en el fortalecimiento del sector comercial.

Asimismo, Duarte (20), en su propuesta para fortalecer la centralidad en Punzara, Loja, Ecuador, también encontró que el desarrollo económico se ve significativamente impulsado cuando las actividades comerciales se concentran en áreas específicas. Duarte observó que la creación de espacios comerciales y de servicios en nodos clave, no solo aumentó la actividad económica, sino que también atrajo flujos de personas y bienes, reforzando la centralidad urbana. Este aspecto es congruente con lo observado en Mazamari, donde la concentración de negocios ha sido fundamental para el crecimiento económico del sector. Finalmente, Castro (18), en su análisis del centro histórico de Girardot, Colombia,

concluyó que la concentración de actividades económicas en el centro histórico de la ciudad fue clave para mantener su rol como núcleo comercial y económico. La creciente demanda de servicios en esta área consolidó su papel como centro comercial vital, similar a lo que se ha visto en Mazamari, donde la concentración de negocios ha fortalecido la economía local y ha elevado el barrio Villa Flavia y Sector 1 como un centro comercial clave.

Entonces, el desarrollo económico del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari, encuentra respaldo en estudios previos que destacan la importancia de la concentración de negocios y servicios para fortalecer la economía local. La comparación con estos estudios resalta cómo la demanda creciente y la concentración de actividades comerciales pueden transformar un área en un nodo económico vital dentro de una ciudad o distrito. El aporte de esta discusión para el estudio de Mazamari, subraya la importancia de continuar promoviendo y gestionando de manera adecuada el crecimiento económico en el sector, asegurando su sostenibilidad y su papel como centro comercial clave.

En el ámbito teórico, el incremento en el desarrollo económico en Mazamari, como resultado de la concentración de negocios, es consistente con lo que Gurudi y Mendiguren (29) establecen en la dimensión económica, donde se destaca que la actividad continuada y la concentración de funciones económicas en una zona, pueden generar un alto grado de autonomía y riesgo económico. Lemoine et al. (61) también enfatizan que las actividades comerciales, cuando se agrupan en áreas específicas, pueden dinamizar el entorno socioeconómico, aumentando la demanda de servicios y fortaleciendo el rol de estas áreas como centros económicos clave. Esto confirma que la centralidad urbana, al facilitar la concentración de negocios y servicios, actúa como un motor para el desarrollo económico, consolidando la importancia de estos nodos dentro de la estructura urbana.

En cuanto al tercer resultado específico, se logró hallar que la habitabilidad urbana en el sector comercial del barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se ve afectada por la centralidad urbana, que ha resultado en una infraestructura insuficiente y problemas de congestión, lo que impacta negativamente en la calidad de vida de los residentes y usuarios de la zona. Esta conclusión es parecida a lo encontrado por Coulomb (16) en su análisis sobre la relación entre patrimonio cultural y centralidad urbana en el contexto de las ciudades. Coulomb observó que la centralización de actividades en áreas específicas, puede llevar a la saturación del espacio urbano, generando problemas de infraestructura insuficiente y afectando negativamente la calidad de vida. En Mazamari, la centralidad urbana ha provocado problemas similares, donde la concentración de actividades económicas ha excedido la capacidad de la infraestructura existente, creando desafíos en la habitabilidad. Otro estudio parecido fue el de Torres (17), En su estudio sobre la consolidación de una

centralidad urbana espontánea en Ciudad Kennedy, Bogotá, Torres también respalda esta observación. Encontró que, a medida que la centralidad urbana se consolida, la demanda sobre la infraestructura puede exceder su capacidad, lo que resulta en congestión y deterioro de la calidad de vida, un hallazgo que es directamente aplicable a la situación observada en Mazamari.

La opinión de la población de Mazamari, refleja una creciente preocupación por la falta de atención a estos problemas. Los residentes han expresado su descontento por la saturación de los espacios, la insuficiencia de la infraestructura urbana y el deterioro de la calidad del entorno urbano. En este contexto, la falta de áreas verdes adecuadas, la contaminación acústica causada por el exceso de mototaxis y la ausencia de una red de transporte accesible son factores que agravan las condiciones de habitabilidad. A pesar de los esfuerzos por promover el crecimiento económico, la comunidad destaca que el bienestar de los habitantes está siendo afectado por una gestión deficiente del espacio público y de la centralidad.

El aporte de esta discusión al estudio de Mazamari resalta la necesidad urgente de mejorar la infraestructura y gestionar correctamente la centralidad urbana. Es esencial que el desarrollo económico se acompañe de políticas urbanas que aseguren una planificación integral, que incluya la mejora de la infraestructura existente, la creación de áreas verdes accesibles y sostenibles, y el diseño de espacios públicos que faciliten una adecuada interacción social. Solo de esta manera se podrá garantizar que el desarrollo económico no perjudique la calidad de vida de los residentes y usuarios de la zona, sino que actúe como un motor para el bienestar de la comunidad.

En el contexto nacional, el estudio de Armas y Reátegui (29) Sobre la nueva centralidad urbana en el borde de Moronacocha, Iquitos, Armas y Reátegui, destacan que la creación de una centralidad urbana sin una infraestructura adecuada puede acarrear problemas significativos de habitabilidad. En su investigación, concluyeron que la ausencia de una planificación adecuada y la insuficiencia de infraestructura, conducen a la congestión y al deterioro de la calidad de vida, problemas que son similares a los que enfrenta Mazamari. Por su lado, Duarte (20), en su estudio sobre la centralidad en Punzara, Loja, también refuerza esta idea al señalar que una infraestructura deficiente puede limitar la capacidad de una centralidad urbana para mejorar la calidad de vida de los residentes. Duarte observó que, sin una infraestructura adecuada, los beneficios de la centralidad urbana pueden verse contrarrestados por problemas como la congestión, un fenómeno que ha impactado negativamente la habitabilidad en Mazamari.

Otro estudio, con conclusiones parecidas, es el de Arroyo y Huayanca (84). El estudio sobre la centralidad urbana y el comercio informal en el terminal pesquero de Villa María del Triunfo, Lima, revela que una centralización excesiva sin una adecuada planificación, puede generar problemas de habitabilidad, como la congestión y el deterioro de la infraestructura urbana. Este hallazgo es relevante para Mazamari, donde la centralidad urbana ha dado lugar a problemas similares que afectan la calidad de vida en la zona. Finalmente, el estudio de Montalván y Reátegui (83) En Yurimaguas, el estudio sobre la expansión territorial y la dinámica de centralidades urbanas, destaca que la insuficiencia de la infraestructura en áreas de centralidad emergente, puede dar lugar a una habitabilidad urbana deficiente. La investigación reveló que la falta de servicios básicos y la congestión urbana son problemas recurrentes en zonas donde la centralidad se desarrolla sin contar con la infraestructura adecuada. Este hallazgo es consistente con los problemas observados en Mazamari, donde la centralidad urbana también ha generado desafíos similares en términos de infraestructura y calidad de vida para los residentes.

Por el lado de la teoría, la conclusión sobre la afectación de la habitabilidad urbana debido a la centralidad en Mazamari, se relaciona con lo que Morales (25) y López de Asiain et al. (48) sostienen sobre la habitabilidad urbana, que está directamente vinculada a la calidad de vida en las ciudades. La infraestructura insuficiente y la congestión mencionadas en Mazamari, reflejan lo que Rodríguez y Rodríguez (23) describen como problemas derivados de la concentración excesiva de actividades en un área específica, lo que puede sobrecargar los recursos urbanos y reducir la calidad de vida. Además, la centralidad urbana, al generar una alta demanda de transporte y servicios, puede crear tensiones en la movilidad y accesibilidad, tal como se señala en las características de la centralidad urbana (25). Esto evidencia que, aunque la centralidad puede ser un motor económico, también plantea desafíos significativos para la habitabilidad, que deben ser abordados mediante una planificación urbana equilibrada.

En conclusión, la habitabilidad urbana en el sector comercial del barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari, se ve afectada negativamente por la centralidad urbana, un fenómeno que encuentra respaldo en diversos estudios que subrayan la importancia de una infraestructura adecuada para mantener la calidad de vida en áreas de centralidad. La congestión y la insuficiencia de infraestructura en Mazamari reflejan un problema común en otras ciudades, donde el rápido desarrollo económico y la concentración de actividades no son acompañados por una planificación urbana que garantice la sostenibilidad de la habitabilidad. El aporte de esta discusión para el estudio de Mazamari, subraya la necesidad urgente de mejorar la infraestructura y gestionar adecuadamente la centralidad urbana para asegurar que

el desarrollo económico no comprometa la calidad de vida de los residentes y usuarios de la zona.

Las conclusiones destacadas, enfatizan la relevancia de la centralidad urbana en el campo de la arquitectura. Los resultados subrayan la necesidad de una planificación urbana integral que no solo contemple la distribución espacial y la estructura de la ciudad, sino también la capacidad de la infraestructura para manejar la concentración de actividades comerciales. La formación de centros de actividad económica, como se ha evidenciado en Mazamari, requiere un diseño urbano que promueva la conectividad y el flujo adecuado de personas y bienes, previniendo la congestión y el colapso de la infraestructura. Este enfoque arquitectónico debe incorporar soluciones innovadoras que fusionen zonas comerciales, residenciales y de servicios de manera cohesionada y sostenible, asegurando así una mejora continua en la calidad de vida urbana.

Desde una perspectiva de desarrollo social, la concentración de actividades económicas en el sector comercial de Mazamari ha impulsado el crecimiento económico local, aunque también ha generado retos en cuanto a la habitabilidad. La planificación urbana debe ir más allá del crecimiento económico, incorporando estrategias que mejoren la calidad de vida de los habitantes, como la optimización de la infraestructura básica, la disminución de la congestión y la creación de espacios públicos que fomenten la cohesión social. El desarrollo social debe ser un objetivo central en la planificación de centralidades urbanas, garantizando que el avance económico no se logre a costa del bienestar de la comunidad.

Por otro lado, los resultados de este estudio abren oportunidades para futuras investigaciones que puedan explorar con mayor detalle las interacciones entre centralidad urbana, desarrollo económico y calidad de vida. Una línea de investigación podría enfocarse en una evaluación comparativa de diferentes modelos de centralidades urbanas en contextos similares, analizando cómo las variaciones en la planificación y gestión urbana, afectan la sostenibilidad y habitabilidad a largo plazo. Además, sería valioso investigar las mejores prácticas en la integración de infraestructura y servicios en áreas de rápida centralización, con el fin de minimizar los impactos negativos en la habitabilidad.

Finalmente, hay varios aspectos que necesitan atención, como la necesidad de una planificación urbana más equilibrada que anticipe y mitigue los efectos negativos de la centralidad urbana en la habitabilidad. La mejora de la infraestructura básica, la implementación de soluciones de movilidad sostenible y la promoción de un entorno urbano que favorezca la interacción social, son elementos clave que deben ser priorizados. Además, es fundamental que la planificación urbana sea inclusiva, teniendo en cuenta no solo el

desarrollo económico, sino también las necesidades y aspiraciones de todos los residentes, especialmente en áreas donde la centralidad urbana podría generar desigualdades.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

GENERALIDADES

6.1. Propuesta

La estrategia, fundamentada en los resultados obtenidos de la evaluación de la Centralidad Urbana del sector comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se enfoca en la mejora integral de la Avenida La Cultura y la Avenida Del Pangoa.

El principal objetivo de esta iniciativa, es transformar la imagen urbana de estas avenidas, logrando una apariencia visual más atractiva y coherente con el entorno. Se busca crear un espacio más funcional y acogedor que facilite la experiencia de los usuarios, promoviendo la interacción social y el dinamismo comercial.

Además, esta propuesta busca descentralizar la actividad comercial, distribuyendo los flujos de personas y recursos, lo que ayudará a reducir la congestión en áreas específicas. Todo esto se enmarca en un enfoque sostenible, que prioriza el uso de materiales ecológicos y la implementación de prácticas que promuevan un entorno más saludable y sostenible para la comunidad.

6.1.1. La estrategia adecuada de intervención

- Espacios con Stands: Crear áreas designadas con stands para pequeños comerciantes, ofreciendo un espacio organizado y atractivo que promueva el comercio especializado. Estos stands, permitirán a los emprendedores exhibir y vender sus productos de manera formal, contribuyendo a la economía local.
- Combatir el Comercio Ambulatorio e Informal:

Regulación y Espacios Asignados: Al crear estos espacios con stands, se pretende disminuir el comercio ambulatorio e informal, ofreciendo alternativas adecuadas y reguladas. Esta medida no solo ordena el espacio público, sino que también garantiza la calidad y seguridad de los productos ofrecidos.

- Mercado mejorado y ordenado: Rediseñar el mercado para que se integre armónicamente con el entorno urbano, utilizando materiales y colores que complementen la arquitectura local. Esto puede incluir techos decorativos, áreas de descanso y caminos bien pavimentados que mejoren la circulación de los visitantes.
- Diseño de Parqueo para autos menores: Implementar un sistema de parqueo bien definido y organizado para autos menores, asegurando una distribución eficiente del espacio y

facilitando el acceso a las áreas comerciales y recreativas. Este diseño debe incluir señalización clara y espacios reservados para personas con discapacidad.

- Una intervención integral de la calle, debe estar en sintonía con la estructura urbana, funcional y ambiental del entorno. Esto implica contar con aceras y calzada niveladas y espaciosas, mobiliario urbano adecuado, áreas de sombra, mejorar la iluminación, y señalización clara, siempre con un enfoque en priorizar la comodidad y seguridad del peatón.
- Sostenibilidad: Integrar elementos sostenibles y espacios verdes que no solo embellezcan el área, sino que también favorezcan un entorno más ecológico, teniendo en cuenta a los transeúntes que circulan por estas avenidas.
- Señalización y Accesibilidad: Instalar señalización clara que indique la ubicación del parqueo y del mercado, asegurando que los visitantes puedan desplazarse fácilmente por la zona.
- Implementación de bancas cómodas y accesibles a lo largo del circuito de la alameda de la Av. La Cultura, fomentando espacios de descanso y socialización.
- Instalar casetas informativas y turísticas en puntos estratégicos en cada parte del circuito de la alameda de la Av. La Cultura, que brinden información sobre la historia, actividades y lugares de interés de Mazamari.
- Paneles informativos turísticos que nos indiquen los lugares de interés y ofrezcan datos importantes sobre la flora y fauna de Mazamari.
- Luminarias en óptimas condiciones, para mejorar la seguridad y la atmosfera del circuito durante la noche.
- Coberturas de Color Gris: Implementar toldos enrollables en los espacios públicos y comerciales, utilizando un tono gris que unifique estéticamente el entorno, brindando sombra y comodidad a los visitantes.
- Pintura de Zócalos: Realizar el pintado de zócalos en todas las viviendas del área con un color gris, creando una apariencia coherente y moderna que resalte la arquitectura local.
- Tachos de Basura y Reciclaje: Colocar contenedores de basura y reciclaje con un diseño que armonice con el nuevo esquema de color, fomentando el cuidado del entorno.



La intervención de la propuesta está limitada en la Av. Del Pangoa, desde su intersección con la Av. Mártires de Tsirian hasta la Av. República Suiza, y la Av. La Cultura, desde su cruce con la Carretera Marginal hasta la Av. Perú, del Distrito de Mazamari.

Figura 156. Propuesta: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.

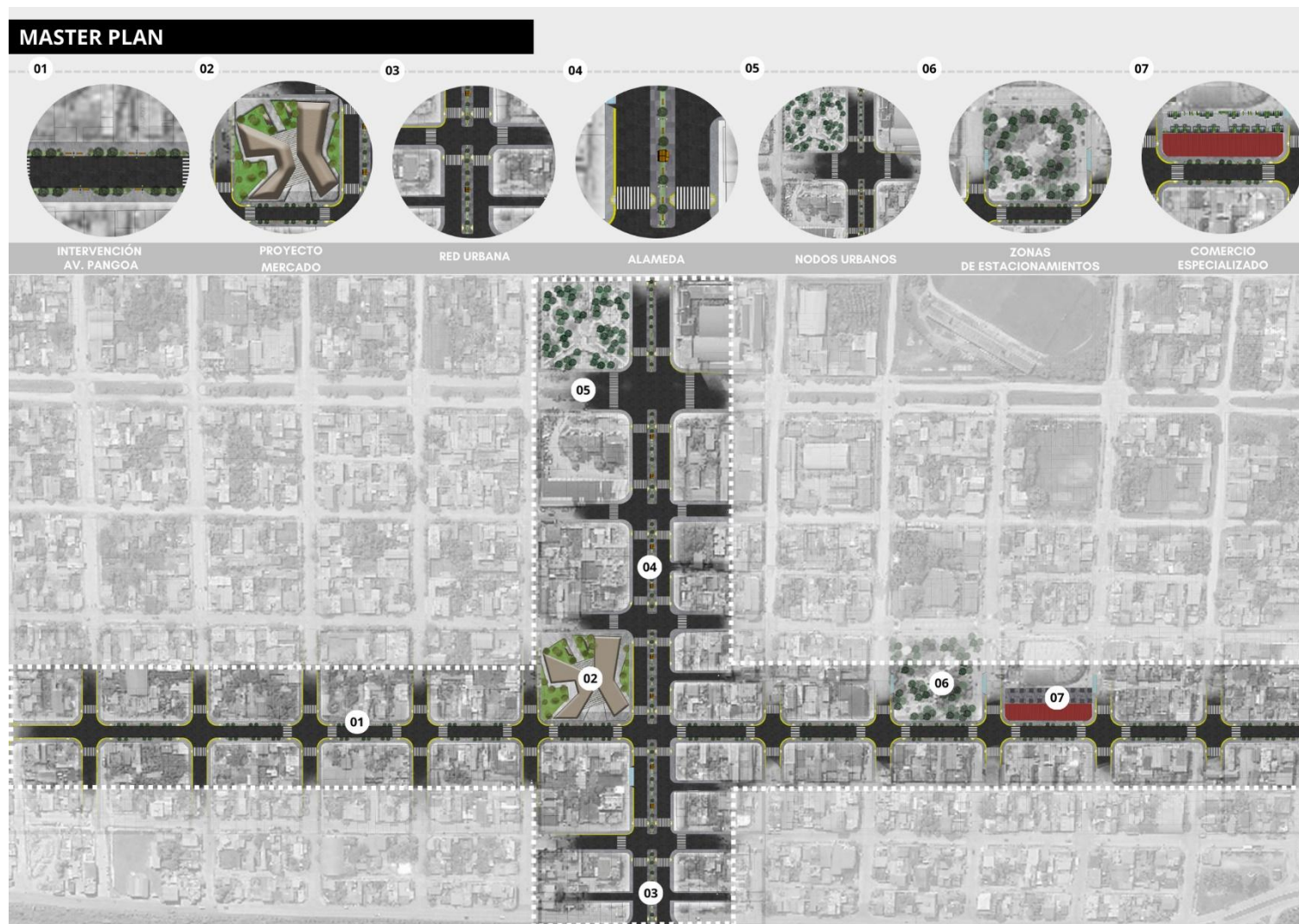


Figura 157. Master Plan: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.

PROPUESTAS A NIVEL MICRO

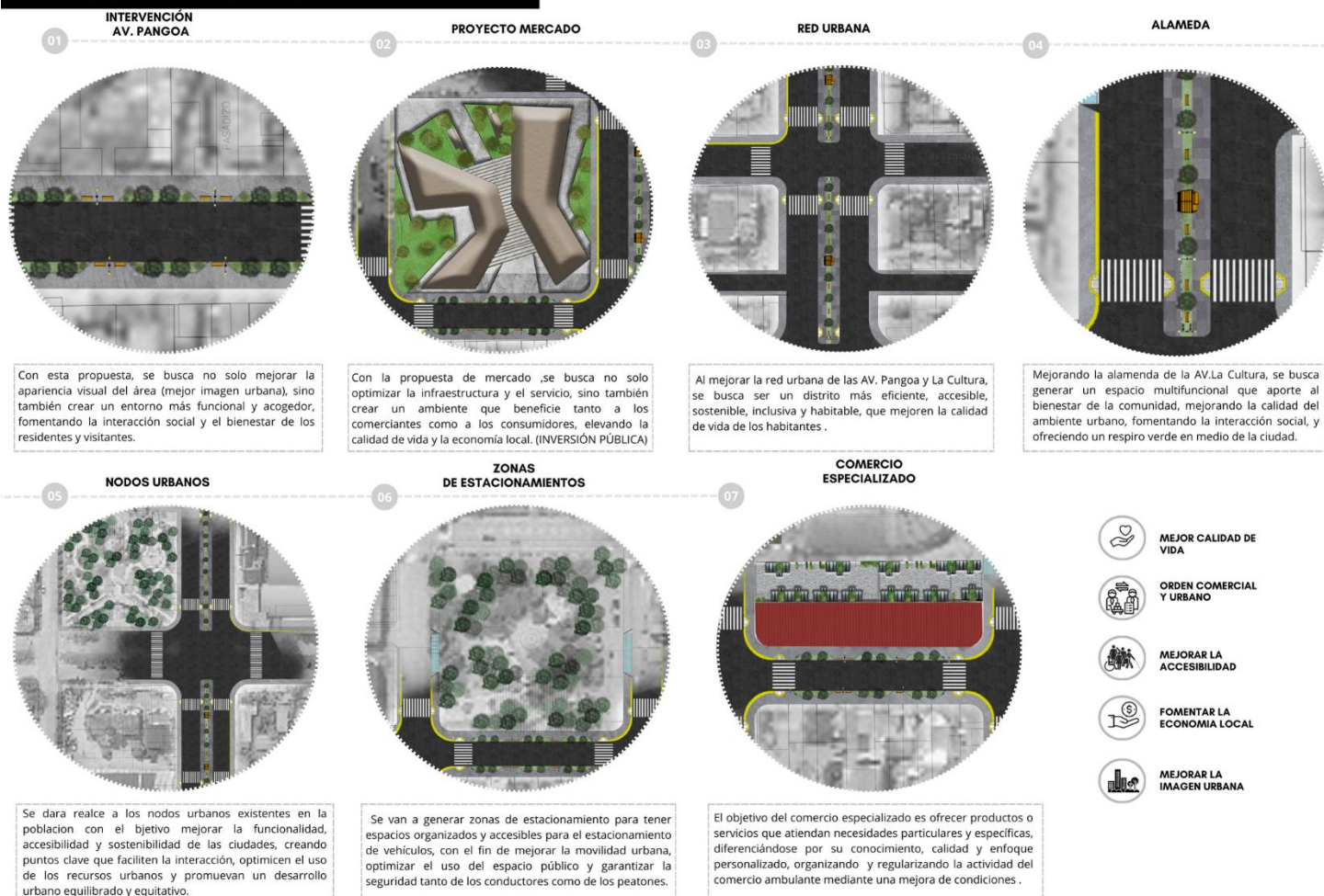


Figura 158. Propuesta a Nivel Micro: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pangoa.

CORTES Y VISTAS DE LA INTERVENCIÓN

VISTAS 3D DE LA PROPUESTA

ALAMEDA - AV. DEL PANGO



MERCADO



AV. DEL PANGO - AV. SAN JUAN



COMERCIO ESPECIALIZADO



AV. DEL PANGO - AV. BELAUDE



ALAMEDA - AV. CULTURA



Este sistema vial propuesto está especialmente diseñado para optimizar la movilidad y accesibilidad en áreas comerciales, promoviendo un flujo vehicular eficiente tanto para clientes como para la distribución de mercancías. Fomentando la sostenibilidad, la seguridad y la conectividad, este sistema contribuirá al crecimiento económico de la zona comercial, mejorará la experiencia del consumidor y facilitará la operación de los comercios, creando un entorno urbano próspero y dinámico.

IMAGEN ACTUAL



IMAGEN PROPUESTA



CORTE DE LA AV. DEL PANGO



CORTE DE LA AV. LA CULTURA



Figura 159. Cortes del sistema vial: Intervención de la Av. La Cultura y la Av. Del Pango.

PROPUESTAS

TRATAMIENTO OPTIMO DE LA AV. LA CULTURA - ALAMEDA



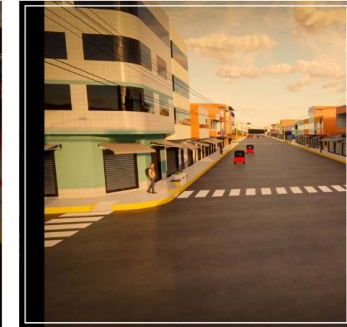
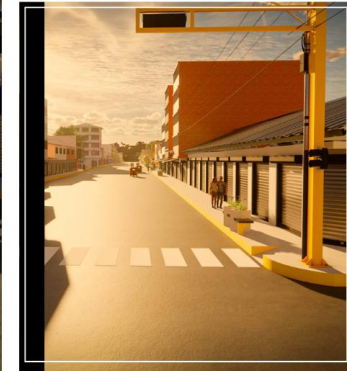
FINALIDAD

Tener una Alameda mejorada e incluir estos elementos de equipamientos urbanos enriquecerá la experiencia de los usuarios y contribuirá en un entorno más sostenible, atractivo y dinámico, dejando de lado que el circuito de la alameda sea un lugar de paso.

Figura 161. Propuesta: Tratamiento óptimo de la Av. La Cultura - Alameda

PROPUESTAS

TRATAMIENTO VISUAL - AV. DEL PANGO



FINALIDAD

Con esta propuesta, se busca no solo mejorar la apariencia visual del área (mejor imagen urbana), sino también crear un entorno más funcional y acogedor, fomentando la interacción social y el bienestar de los residentes y visitantes.

Figura 162. Propuesta: Tratamiento visual – Av. Del Pango

PROPUESTAS

COMERCIO ESPECIALIZADO - REHUBICACION PAULATINA DEL COMERCIO



FINALIDAD

- Tener un espacio que se pueda identificar y de esa manera desentralizar el desorden en los otros sectores.
- Tener un espacio adecuado para albergar a los comerciantes informantes

Figura 163. Propuesta: Comercio especializado – Reubicación paulatina del comercio

PROPUESTAS

COMERCIO - MERCADO Y PARADERO DE AUTOS



FINALIDAD

Estas propuestas buscan no solo mejorar la funcionalidad y la estética del parqueo y el mercado, sino también fortalecer la conexión y el orden, creando un entorno más atractivo y accesible para la comunidad.

Figura 164. Propuesta: Comercio – Mercado y Paradero de autos

CONCLUSIONES

Se encontró, que la centralidad urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, se ha desarrollado como resultado de la concentración de actividades comerciales, la disposición urbana y la conectividad del área, lo que ha impactado en la organización espacial, la dinámica económica y la calidad de vida urbana. Es así que la centralidad urbana se ha configurado un espacio comercial dinámico que actúa como un nodo central dentro del distrito, atrayendo flujos significativos de personas y bienes, y consolidándose como un motor económico crucial. Esta centralidad ha fortalecido el tejido urbano al concentrar funciones económicas y sociales, pero también ha generado importantes desafíos, especialmente en términos de movilidad, accesibilidad y habitabilidad. En suma, la concentración de actividades comerciales y la conectividad del área, han promovido un aumento significativo en el comercio, consolidando a estos sectores como núcleos económicos dentro del distrito. Esta centralidad ha impulsado el crecimiento urbano, atrayendo más inversiones, flujo de personas y bienes, lo que ha fortalecido la economía local y dinamizado el tejido urbano. Sin embargo, este crecimiento también ha tenido efectos negativos, ya que ha sido en gran parte desordenado y sin una planificación urbana adecuada, lo que ha afectado la calidad visual del entorno urbano. La falta de una estructura coherente y regulada, ha generado problemas como la saturación del espacio público, la congestión vehicular y la proliferación de construcciones informales, lo que ha deteriorado la imagen urbana.

Se concluye, que la estructura urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, presenta una organización espacial que ha facilitado la concentración estratégica de actividades comerciales y de servicios en áreas determinadas, estableciendo estos lugares como puntos clave de actividad económica. Esta configuración ha facilitado no solo la atracción de flujos de personas y bienes, sino también la integración funcional del sector con el resto de la ciudad, lo que ha potenciado su papel como un centro vital dentro del tejido urbano de Mazamari. Sin embargo, esta centralización también plantea desafíos en términos de equilibrio espacial, dado que la concentración excesiva en ciertas áreas puede llevar a un desarrollo urbano desigual si no se gestiona adecuadamente.

Se halló que el desarrollo económico del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023, ha experimentado un crecimiento significativo, impulsado principalmente por la concentración de negocios y la creciente demanda de servicios. Esta dinámica ha fortalecido el papel de la zona como un centro

comercial clave dentro del distrito, atrayendo no solo a residentes locales sino también a visitantes de áreas circundantes. La interacción entre la oferta comercial y la demanda de servicios, ha generado un ecosistema económico fuerte que impulsa el dinamismo económico del distrito en su totalidad. No obstante, este crecimiento debe ser respaldado por políticas que fomenten la diversificación económica y una distribución equitativa de los recursos, garantizando que los beneficios del desarrollo se extiendan a toda la comunidad y no queden concentrados en áreas específicas.

En conclusión, la habitabilidad urbana en el sector comercial de los barrios Villa Flavia y Sector 1 de Mazamari en 2023, está considerablemente influenciada por la centralidad urbana, que ha provocado una infraestructura deficiente y problemas de congestión, afectando negativamente la calidad de vida de los residentes y usuarios de la zona. La alta concentración de actividades comerciales y la constante afluencia de personas, han sobrecargado la infraestructura existente, presentando desafíos en términos de movilidad, accesibilidad y gestión del espacio público. Esta situación resalta la necesidad de una planificación urbana integral que aborde estos problemas y mejore la calidad de vida a través de la expansión de la infraestructura, la optimización del transporte y la creación de espacios públicos que fomenten la cohesión social.

RECOMENDACIONES

Se recomienda a la municipalidad distrital de Mazamari la implementación de un plan maestro de desarrollo urbano para abordar los desafíos de movilidad, accesibilidad y habitabilidad derivados de la centralidad urbana. Este plan debe contemplar la diversificación de las funciones urbanas, enfocándose en la mejora de la infraestructura existente, particularmente en lo relacionado con el transporte público y las vialidades, para gestionar eficazmente el flujo de personas y mercancías. Además, es crucial crear nuevos espacios públicos y optimizar los ya existentes, con el objetivo de aliviar la presión en las áreas más congestionadas y garantizar un crecimiento económico sostenible que no ponga en riesgo el bienestar de los habitantes.

Se recomienda al alcalde de la municipalidad, fomentar un desarrollo urbano equilibrado en el distrito de Mazamari mediante la planificación de nuevas áreas comerciales y de servicios en zonas menos desarrolladas. Esto evitaría un crecimiento desigual y reduciría la sobrecarga en áreas de alta concentración, como Villa Flavia y Sector 1. Además, es esencial mejorar la conectividad entre estas zonas mediante la modernización de la infraestructura de transporte y comunicaciones, lo que promovería una distribución más equitativa de las actividades económicas y sociales en todo el distrito.

Se sugiere al área de desarrollo económico del municipio, con el objetivo de mantener y promover el crecimiento económico en el barrio Villa Flavia y Sector 1, la implementación de políticas que impulsen la diversificación económica y la equidad en la distribución de recursos. Esto incluye apoyar a las pequeñas y medianas empresas en zonas menos desarrolladas y fomentar nuevas oportunidades comerciales y de servicios que respondan a las necesidades cambiantes de la población. Además, es crucial garantizar que este crecimiento sea inclusivo y que los beneficios económicos lleguen a todos los sectores de la comunidad, evitando la concentración excesiva en áreas específicas.

Se recomienda al área de planificación social del municipio de Mazamari, desarrollar un plan integral de mejoras infraestructurales en las áreas urbanas afectadas por la centralidad, con el objetivo de mejorar la habitabilidad. Este plan debe contemplar la expansión de las redes de transporte público, la creación de nuevas vías para descongestionar las zonas más críticas y la renovación y ampliación de los espacios públicos accesibles. Además, es esencial implementar políticas de movilidad sostenible que mejoren la accesibilidad y reduzcan el impacto ambiental, promoviendo así una mejor calidad de vida para los residentes y usuarios de la zona.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. **Ríos, L., & Carrión, F.** *La centralidad urbana*. s.l. : Urbanismo, 2001.
2. **Arroyo, J.** *Espacio público: Entre afirmaciones y desplazamientos*. s.l. : Universidad Nacional del Litoral, 2020.
3. *El Perú fracturado: formalidad, informalidad y economía delictiva*. **Durand, F.** 6, Perú : Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2007, Vol. 5.
4. *Rebel cities: from the right to the city to the urban revolution*. **Harvey, David.** 119, 2014, EURE (Santiago), Vol. 40.
5. *The global City. New York, London, Tokyo*. **Sassen, Saskia.** 2, s.l. : Columbia University, Political Science Quarterly, Vol. 107.
6. *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. **Pinson, Gilles.** 2012, Les Annales de la Recherche Urbaine, Vol. 107, págs. 131-133.
7. **Beuf, A.** *Centralidad y policentralidad urbanas: interpretaciones, teorías, experiencias*. s.l. : Espiral, revista de geografías y ciencias sociales, 2020. págs. 131-155.
8. **Jordán, Ricardo, Riffo, Luis y Prado, Antonio.** *Desarrollo sostenible, urbanización desigualdad en América Latina y el Caribe. Dinámicas y desafíos para el cambio estructural*. Santiago : CEPAL, 2017.
9. **Caldeira, Teresa P. R.** *City of walls. Crime, segregation, and citizenship in São Paulo*. s.l. : University of California, 2017. 9780520221437.
10. *La informalidad laboral en el Perú*. **Sánchez, M. y Chafloque, R.** 4, Perú : ENAHO, 2019, Vol. 3.
11. **Driant, Jean-Claude.** *Las barriadas de Lima. Historia e interpretación*. Lima : Centro de estudios y promoción del desarrollo DESCO, 1991. 84-89302-09-X.
12. *Planificación y diseño urbano*. **Terán, F.** 1, España : Redalyc, 2015, Vol. 1.
13. **Hernandez Sampieri, Roberto, Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar.** *Metodología de la Investigación*. Mexico : Mc Graw Hill, 1997.
14. **Morales, V.** *El futuro de las ciudades: Espacio público y ciudadanía en la centralidad urbana*. Ecuador : FLACSO , 2022.
15. **Reina, R. y Mora, P.** *Nuevas centralidades en la zona urbana del cantón portoviejo. caso: centralidad ecu 911*. Portoviejo : USGP PORTOVIEJO, 2021.
16. *Patrimonio Cultural, Centralidad urbana y "modelo de ciudad"*. **Coulomb.** 3, México : Universidad de las Américas, México, 2021, Vol. 8.

17. *Consolidación de una centralidad urbana espontánea. El caso de Ciudad Kennedy, Bogotá.* **Torres, A.** 3, Bogotá : Dialnet, 2018, Vol. 2.
18. **Castro, D. y Riveros, L.** *Centro histórico de la ciudad de Girardot como centralidad urbana.* Universidad Piloto de Colombia . Girardot : s.n., 2020.
19. *Centralidad, movilidad y proximidad. Evolución del comercio en la ciudad pre-COVID. Evolución del comercio en la ciudad pre-COVID.* **Sánchez-Toscano, Salgado G. y Hernández, Aja A.** 104, Madrid : s.n., 2022, Revista Invi, Vol. 37. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63525>.
20. **Duarte, Oatricio Andrés.** *Propuesta urbano - arquitectónica para el fortalecimiento de la centralidad de Punzara, Loja - Ecuador.* Loja : UIDE, Arizona State University, 2022.
21. *Arquitectura, XIII Jornadas de Sociología y Nuevas centralidades urbanas en la Periferia Platense.* **Jensen, Karina y Birche, Mariana.** Buenos Aires : Universidad de Buenos Aires, 2019.
22. **Astudillo, Vicente.** *Subcentros en Nodos Intermodales. Oportunidades y desafíos de los espacios con alta conectividad.* Santiago : Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, diseño y estudios urbanos, 2021.
23. **Sánchez, G.** *La configuración de la centralidad en el Área Urbana de Madrid: El caso del comercio.* Madrid : Universidad Politécnica de Madrid (UPM), 2023.
24. **Medina, K. y Ramos, J.** *Nuevo Modelo de Centralidad Urbana Comercial – Sector de Andrés A. Cáceres.* Arequipa : Universidad Católica de Santa María, 2018.
25. **Larota, A. y Lovon, D.** *Umapalca, nueva centralidad urbana: centro de emprendimiento e innovación para la compensación de servicios urbano-rurales en la zona sur de Arequipa Metropolitana.* Arequipa : Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, 2019.
26. **Montalvan Tuesta, H. M., & Reategui Mozombite, C. M.** *La expansión territorial y la dinámica de centralidades urbanas en los asentamientos humanos del Parapapura en la ciudad de Yurimaguas, 2023.* Tarapoto, Perú : Universidad César Vallejo, 2023.
27. **Gamez, Luis Valentin.** *Estudio del sistema turístico urbano basado en el enfoque de centralidades urbanas en la Metrópoli de Iquitos, 2022.* Trujillo : Universidad César Vallejo, Programa Académico de Mestría en Arquitectura, 2023.
28. **Reategui, Gianella Lucero.** *Nueva Centralidad Urbana: Centro Cívico para el Distrito de San Juan Bautista, Loreto 2021.* Iquitos : Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Programa Académico de Arquitectura, 2021.
29. **Armas, G. y Reategui, G.** *Nueva centralidad en el borde urbano de moronacocha – Iquitos, 2022.* Universidad Científica del Perú. 2022.
30. **Arroyo, Jheyry y Huayanca, L.** *Centralidad urbana y comercio informal: caso terminal pesquero en Villa María del Triunfo, Lima 2019. Complejo comercial pesquero para el desarrollo económico y social de Lurín, Lima 2019.* Lima : Universidad César Vallejo, 2020.

31. *Centralidades metropolitanas: abordajes multidimensionales para su comprensión.* **Rodríguez, María Carla y Rodríguez, María Florencia.** 12, Buenos Aires : Instituto de Investigaciones Gino Germani, 12 de 2020, Quid 16, Vol. 16.
32. *De centro moderno a centralidad urbana: el conjunto Tequendama-Bavaria 1950-1982 en Bogotá.* **Fontana, María Pía y Mayorga, Miguel Y.** Colombia : ETSCCAPBUPC, 07 de 2013, Dearq 12, págs. 56-75.
33. *Espacio Público y Nuevas Centralidades Urbanas en México. La concepción socio-espacial del Centro Cívico de Querétaro.* **Morales, Luis Vladimir.** Santiago de Chile : s.n., 07 de 2019, SIIU.
34. *Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana.* **Krafta, Rômulo.** 2, Quito : Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos, 2008, Centro-h, págs. 55-72. 1390-4361.
35. **Naciones Unidas.** *La crisis urbana en america latina y el caribe: reflexiones sobre alternativas de solucion.* Santiago de Chile : Naciones Unidas, 1989.
36. *La relación entre la centralidad urbana y los atropellamientos en Ciudad Juárez, México.* **Hernández, V. y De Haro, L.** 2, México : Hacia la Promoción de la Salud, 2014, Vol. 19.
37. *Centralidad urbana y sistema de centralidades. Tomada de “Nueva centralidad en interfase urbano-rural (I-UR) Caso: sector Umopalca, zona sur de Arequipa Metropolitana” por Lovon y Larota 2020, p. 49.* **Lovon-Caso, D. J., & Larota-Sanz, A. D.** 48-59, Bogota : Revista de Arquitectura (Bogotá), 2020, Vol. 22(2).
38. **Carrión, M. y Ramírez, P.** *El futuro de las ciudades.* Ecuador : FLACSO Ecuador, 2022.
39. *Los usos y la apropiación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia.* **Páramo, Pablo y Burbano Arroyo, Andrea Milena.** Bogotá : Universidad Católica de Colombia, 2014, Revista de Arquitectura, Vol. 16, págs. 6-15. 1657-0308.
40. *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares.* **Moranta, Tomeu Vidal y Urrútia, Enric Pol.** 3, s.l. : Universitat de Barcelona, 2005, Anuario de Psicología, Vol. 36, págs. 281-297.
41. *La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades.* **Fonseca Rodríguez, Jessica Montserrat.** México : Universidad de Guadalajara, 2015, Revista de Tecnología y Sociedad. 2007-3607.
42. *El papel de los arquitectos en el análisis y la construcción de ciudades.* **Martínez, M.** 4, México : Ibero, 2013, Vol. 2.
43. **Carrión, F.** *La ciudad construida urbanismo en América Latina.* Ecuador : FLACSO, 2001. 9978-67-057-2.
44. *La forma urbana en la ciudad postcapitalista.* **Capel, H.** 11, Barcelona : Biblio 3W, 2016, Vol. 1.

45. **Real Academia Española.** Diccionario del estudiante. *transporte*. [En línea] 17 de agosto de 2024. <https://www.rae.es/diccionario-estudiante/transporte#:~:text=transporte%20%7C%20Diccionario%20del%20estudiante%20%7C%20RAE&text=1.,Hecho%20de%20transportar%20o%20transportarse..>
46. **El transporte público urbano en Venezuela: ¿Hacia la inclusión social?** **Urdaneta, J. y Ocaña, A.** 3, Venezuela : Universidad de Zulia, 2013, Vol. 18.
47. **El peruano.** *Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15*. Lima : MTC, 2006.
48. **Serrano, J. y Torche, F.** *Movilidad Social en México: Población, desarrollo y crecimiento*. México : Centro de Estudios Espinosa Yglesias, a. c., 2010.
49. **Bonifaz, J. y Castro, W.** *Retos para una movilidad urbana de futuro*. Lima : Universidad del Pacífico, 2016.
50. **Ardila, R.** *Calidad de vida: una definición integradora*. México : Revista Latinoamericana de Psicología, 2003. 978-607-02-7596-8.
51. **Telecomunicaciones, Ministerio de Transportes y.** Facebook. *Facebook*. [En línea] Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2021. <https://www.facebook.com/profile/100064840024457/search/?q=piramide>.
52. *Medición del flujo de personas para controlar la iluminación y climatización de edificios.* **Rodiebo, I., Olivas, D. y García, C.** 1, México : Revista Electro, 2022, Vol. 44.
53. *Diseño de mobiliario urbano para lograr la dinámica social en la ciudad.* **Utrilla, S. y Jiménez, J.** 1, México : Quivera, 2010, Vol. 1.
54. **SUTRAN.** *APRUEBAN LA DIRECTIVA D-008-2016-SUTRAN/06.3.5-001*. Lima : SUTRAN, 2016.
55. **Arroyo, J.** *Espacio público entre afirmaciones y desplazamientos*. Argentina : Universidad Nacional del Litoral, 2020.
56. *Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias.* **Dziekonsky, M., y otros.** 4, s.l. : Revista Austral de Ciencias Sociales, 2015, Vol. 2.
57. *El espacio público como ideología.* **Delgado, M.** 1, Barcelona : Jornadas Marx, 2007, Vol. 2.
58. *En busca de un lugar común.* **Rabotnikot, N.** 2, México : Investigaciones Filosóficas, 2005, Vol. 1.
59. **El peruano.** *Reglamento nacional de edificaciones art 9° norma TH0.10*. Lima : MTC, 2016.
60. **MTC.** *D.S. N.º 063-70-VI*. Lima : Gobierno del Perú, 2010.
61. **Lemoine, F., Delgado, Y. y Hernández, N.** *Análisis de la actividad Comercial para la sostenibilidad en los negocios del CANTÓN SUCRE*. Lima : Gobierno del Perú, 2020.

62. **Durand, F.** *El problema cocalero y el comercio informal para uso tradicional*. s.l. : Debate Agrario, 2014.
63. **Osorio, M.** *Establecimiento de comercio en relación con los hosting web*. Lima : ADVC, 2015.
64. **Sánchez, M. y Chafloque, R.** *La informalidad laboral en el Perú*. Lima : USMP, 2019.
65. *La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida*. **S., Moreno.** 2, Colima, Mexico : Universidad de Colima, Mexico, 2008, Vol. 3.
66. *Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto*. **Urzúa, A. y Caqueo, A.** 1, s.l. : Terapia Psicológica, 2012, Vol. 30.
67. **The OMS L Group.** *Calidad de vida para un envejecimiento saludable*. s.l. : OMS, 2002.
68. **Compendio de la Legislación Ambiental Peruana.** *Compendio de la Legislación Ambiental Peruana. Vol V: Calidad Ambiental*. Lima : MINAM, 2013.
69. *Estimación de un índice de calidad ambiental urbano, a partir de imágenes de satélite*. **Santana, L. y Escobar, L.** 2, Chile : Revista de Geografía Norte Grande, 2010, Vol. 45.
70. *Gestión de residuos sólidos urbanos*. **André, F. y Cerdá, E.** 12, España : s.n., 2006, Vol. 2.
71. *Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos (PIGARS)* . **Gobierno del Perú.** 3, Lima : s.n., 2020, Vol. 1.
72. *Caracterización de residuos sólidos urbanos en Sumbe: herramienta para gestión de residuos*. **Fazenda, A. y Tavares, M.** 4, Cuba : Redalyc, 2016, Vol. 22.
73. **Llaneza, J.** *Ergonomía y psicología aplicada. Manual para la formación del especialista*. Valladolid : Lex Nova S. A., 2009.
74. *Color y Arquitectura*. **Chauvie, V. y Risso, A.** 1, 2003, Vol. 1.
75. *El concepto de seguridad social: una aproximación a sus alcances y límites*. **Pérez, A. y Calderón, Y.** 3, 2013, Vol. 1.
76. *Manual de accesibilidad universal : ciudades y espacios para todos*. **Boudeguer, A.** 2, 2010, Vol. 2.
77. *Manual de Accesibilidad Universal*. **Boudeguer, A. y Squella, C.** 1, Chile : s.n., 2010, Vol. 1.
78. **Ruiz, R.** *El Método Científico y sus Etapas*. México : Elsevier, 2007.
79. **Ñaupas, Humberto, y otros.** *Metodología de la investigación cuantitativa - cualitativa y redacción de la tesis*. Bogotá : Ediciones de la U, 2018. 978-958-762-876-0.
80. **Municipalidad de Mazamari.** Facebook. [En línea] 2013. <https://www.facebook.com/MazamariOficial/photos/buenas-tardes-mazamarinos-de-preguntita-del-d%C3%ADa-como-buen-mazamarino-me-imagino-/561509307266712/>.

81. **Gobierno del Perú.** Gobierno del Perú. *Ordenanza Municipal N°14-2017*. [En línea] Municipalidad Distrital de Mazamari, 31 de 08 de 2017. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3905839/ROF_MDM.pdf.pdf.
82. **INEI.** INEI. *Resumen Ejecutivo*. [En línea] INEI, 2012. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1285/PDF/resumen.pdf.
83. **Montalvan, Hugo Miguel y Reategui, Cleydith Milagros.** *La expansión territorial y la dinámica de centralidades urbanas en los asentamientos humanos del Parapampa en la ciudad de Yurimaguas, 2023*. Tarapoto : Universidad César Vallejo, Facultad de Ingeniería y Arquitectura, 2023.
84. **Arroyo Concha, J. J., & Huayanca Herrera, L. A.** *Centralidad urbana y comercio informal: caso terminal pesquero en Villa María del Triunfo, Lima 2019. Complejo comercial pesquero para el desarrollo económico y social de Lurín, Lima 2019. 2020*. Lima : Universidad César Vallejo, 2020.
85. **Aguirre, M.** *Evaluación de casos de dengue de la 1° a la 26° semana epidemiológica del año 2022 en la región Junín*. Facultad de Ciencias de la Salud, Universidad Peruana Los Andes. Huancayo : s.n., 2022. pág. 36, Tesis de titulación.
86. *Establecimiento de comercio en relación con los hosting web*. **Osorio, M.** 2, 2015, ADVOCATUS, Vol. 1.
87. *El futuro de las ciudades*. **Carrión, F., y otros.** 2, Ecuador : FLACSO Ecuador, 2022, Vol. 3.
88. *Análisis de la actividad comercial para la sostenibilidad en los negocios del Cantón Sucre*. **Lemone, F., Delgado, Y. y Hernández, N.** 3, La Plata : Ciencias administrativa Revista Digital, 2020, Vol. 5.
89. *Nueva centralidad en interfase urbano-rural (I-UR) Caso: sector Umopalca, zona sur de Arequipa Metropolitana*. **Lovon, D. y Larota, A.** 2, Bogotá : Revista de Arquitectura (Bogotá), 2021, Vol. 2.
90. *Estructura y dinámica urbana*. **Horacio, R.** 2019.
91. **Ramírez, P.** *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México : Universidad Nacional Autónoma de México, 2016.
92. *Consolidación de una centralidad urbana espontánea. El caso de Ciudad Kennedy, Bogotá*. **Torres, A.** Bogotá : Universidad de los Andes, 01 de 01 de 2018, Revista Ciudades, Estados y Política. 2389-8437.
93. **Morales, V.** *El futuro de las ciudades: Espacio público y ciudadanía*. Ecuador : FLACSO, 2022.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA							
Título: "Centralidad Urbana del sector Comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari-2023"							
Área: Arquitectura							
Línea: Urbanismo							
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN			MARCO TEÓRICO	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA
Problema General	Objetivo General	Hipótesis	Antecedentes	Variable			Tipo de Investigación
¿Cómo se viene dando la centralidad urbana del sector comercial en el barrio villa flavia y sector 1 del distrito de mazamari - 2023?	Describir la centralidad urbana del sector comercial en el barrio villa flavia y sector 1 del distrito de mazamari - 2023	La centralidad urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023 se ha desarrollado como resultado de la concentración de actividades comerciales, la disposición urbana y la conectividad del área, lo que ha impactado en la estructura urbana, la dinámica económica y la calidad de vida urbana.	INTERNACIONAL: - Coulomb René (2021), en su tesis artículo "Patrimonio Cultural, Centralidad urbana y modelo de ciudad". - Torres León (2018), en su artículo "Consolidación de una centralidad urbana espontánea. El caso de Ciudad Kennedy, Bogotá". - Reyna y Mora (2021), en sus tesis de posgrado "Nuevas Centralidades en la zona Urbana del Cantón Portoviejo. caso: Centralidad ECU 911". - Castro (2020), en su tesis de pregrado: "Centro Histórico de la Ciudad de Girardot como Centralidad Urbana". - Astudillo (2021), "Subcentros en Nodos Intermodales. Oportunidades y desafíos de los espacios con alta conectividad". - Jensen y Birche, (2019), en su estudio "Nuevas centralidades urbanas en la Periferia Platense". NACIONAL: - Medina y Ramos (2018), en su tesis de pregrado: "Nuevo modelo de centralidad Urbana Comercial – Sector de Andrés A. Cáceres". - Armas Y Reátegui (2022), en su tesis de pregrado: "Nueva Centralidad en el borde urbano de Moronacocha - Iquitos, 2022". - Larota y Lovon (2019) en su tesis de pregrado "Umapalca, nueva centralidad urbana: centro de emprendimiento e innovación para la compensación de servicios urbano-rurales en la zona sur de Arequipa Metropolitana". - Montalvan y Reategui, (2023), desarrollaron la tesis "La expansión territorial y la dinámica de centralidades urbanas en los asentamientos humanos del Parapampa en la ciudad de Yurimaguas, 2023". - Arroyo y Huayanca, (2020), en su tesis de pregrado del "Centralidad urbana y Comercio informal: Caso terminal pesquero en Villa María del Triunfo, Lima 2019".	CENTRALIDAD URBANA	Estructura Urbana (organización y funcionamiento)	Transporte: - paraderos formal e informal - porcentaje vehicular Movilidad: - flujo de personas Espacio público: - Apropiación de veredas y aceras Planificación urbana: - Parámetros urbano (Normativa)	Método de Investigación: Científico Enfoque: (Cualitativo - Cuantitativo) Tipo de Investigación: Investigación básica Alcance o Nivel de Investigación: Descriptivo Diseño de Investigación: No Experimental - Transversal Esquema o Gráfico: Variables: V1: CENTRALIDAD URBANA Población: Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari Muestra: Av. Del Pangao de la intersección con la Av. Mártires de Tsirian hasta la Av. Republica Suiza, así mismo, por la Av. La Cultura de la intersección con la Carretera Marginal hasta la Av. Perú. Técnica de recolección de datos: Encuestas, ficha de conteo de paraderos, vehículos, peatones, estacionamientos, apropiación del espacio público, tipo de comercio, comercios en establecimiento y ambulatorio, parámetros urbanos, calidad ambiental, ficha de registro accesibilidad universal, ficha de registro de estado actual, fichas de encuestas para la población. Técnica de procesamiento de datos: Utilizado los programas estadísticos: SPSS Programa de Diseño: Photoshop, Auto Cad, SketchUp y otros.
Problemas específico	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicos			Dimensión Económica	Actividad comercial - Tipos de comercio - Comercio ambulatorio y en establecimiento	
• ¿Cuáles son las características de la estructura urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y sector 1 del distrito de Mazamari - 2023? • ¿Cómo se viene desarrollando la dimensión económica del sector comercial en el barrio Villa Flavia y sector 1 del distrito de Mazamari - 2023? • ¿Cómo es la habitabilidad urbana en el sector comercial en el barrio Villa Flavia y sector 1 del distrito de Mazamari - 2023?	• Caracterizar la estructura urbana del sector comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023. • Determinar la dimensión económica del sector comercial en el Barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari - 2023. • Diagnosticar la habitabilidad urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y sector 1 del distrito de Mazamari - 2023.	• La estructura urbana del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023 se caracteriza por una configuración espacial que concentra actividades comerciales y de servicios en áreas específicas, lo que genera un nodo central de actividad económica y facilita la atracción de flujos de personas y bienes. • El desarrollo económico del sector comercial en el barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023 se ha incrementado significativamente debido a la concentración de negocios y la creciente demanda de servicios, lo que ha fortalecido su papel como centro comercial clave dentro del distrito. • La habitabilidad urbana en el sector comercial del barrio Villa Flavia y Sector 1 del distrito de Mazamari en 2023 se ve afectada por la centralidad urbana, que ha resultado en una infraestructura insuficiente y problemas de congestión, lo que impacta negativamente en la calidad de vida de los residentes y usuarios de la zona.			Habitabilidad Urbana	Calidad de vida - Calidad ambiental (Gestión de residuos, movilidad sostenible, espacios verdes, confort acústico y visual, seguridad social.) Accesibilidad Universal (Normativa) - Características morfológicas - Estado actual de mobiliarios urbanos.	

Anexo 2. Toma de datos

A) Acera y rampas de las av. La cultura y av. Del Pangoa.



B) Asientos y otros mobiliarios de la av. La cultura y la av. Del Pangoa.



C) Conteo de flujo de personas y movilidad de la av. La cultura y la av. Del Pangoa.



D) Conteo tipos de comercio de la av. La cultura y la av. Del Pangoa.



E) conteo de comercio ambulatorio y en establecimiento de la av. La cultura y la av. Del Pangoa.



F) conteo de puntos de estacionamientos (formales e informales) de la av. La cultura y la av. Del Pangoa.



Anexo 3. Ficha de validación de juicio de expertos

FICHA DE VALIDACIÓN DE EXPERTO

El/la estudiante debe adjuntar el instrumento de recolección de datos y la matriz de consistencia, de la investigación titulada: "CENTRALIDAD URBANA DEL SECTOR COMERCIAL EN EL BARRIO VILLA FLAVIA Y SECTOR 1 DEL DISTRITO DE MAZAMARI-2023"

Instrucciones: Marque con una "X" según considere la valoración de acuerdo a cada ítem.

Criterios de Evaluación	PARA: Congruencia y claridad del instrumento					PARA: Tendenciosidad (propensión hacia determinados fines)				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. El instrumento tiene estructura lógica.					X					X
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.					X					X
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.					X					X
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.					X					X
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.					X					X
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.					X					X
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.					X					X
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.					X					X
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.					X					X
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.					X					X
Sumatoria Parcial					50					50
Sumatoria Total					50					50

Observaciones:

..... FALTA LA INSTRUMENTO PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN

Nombres y Apellidos del Experto: MARIA JIMENA MATOS LOPEZ Especialidad: ARQUITECTURA

DNI: 46653156

Nro. Celular: 960189618

Firma:

FICHA DE VALIDACIÓN DE EXPERTO

El/la estudiante debe adjuntar el instrumento de recolección de datos y la matriz de consistencia, de la investigación titulada: "CENTRALIDAD URBANA DEL SECTOR COMERCIAL EN EL BARRIO VILLA FLAVIA Y SECTOR 1 DEL DISTRITO DE MAZAMARI-2023"

Instrucciones: Marque con una "X" según considere la valoración de acuerdo a cada ítem.

Criterios de Evaluación	PARA: Congruencia y claridad del instrumento					PARA: Tendenciosidad (propensión hacia determinados fines)				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. El instrumento tiene estructura lógica.					X					X
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.				X				X		X
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.					X				X	X
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.					X				X	X
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.					X				X	X
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.					X				X	X
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.					X				X	X
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.					X				X	X
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.					X				X	X
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.					X				X	X
Sumatoria Parcial				4	45				4	45
Sumatoria Total				49					49	50

Observaciones:

Nombres y Apellidos del Experto: Jorge Revilla Espinoza Especialidad: Arquitecto

DNI: 19807817

Nro. Celular: 955955011

Firma: [Firma]

FICHA DE VALIDACIÓN DE EXPERTO

El/la estudiante debe adjuntar el instrumento de recolección de datos y la matriz de consistencia, de la investigación titulada:
"CENTRALIDAD URBANA DEL SECTOR COMERCIAL EN EL BARRIO VILLA FLAVIA Y SECTOR 1 DEL DISTRITO DE MAZAMARI-
2023"

Instrucciones: Marque con una "X" según considere la valoración de acuerdo a cada ítem.

PARA: Congruencia y claridad del instrumento						PARA: Tendenciosidad (propensión hacia determinados fines)									
5 = Óptimo 4 = Satisfactorio 3 = Bueno 2 = Regular 1 = Deficiente						5 = Mínimo 4 = Poca 3 = Regular 2 = Bastante 1 = Fuerte									
Criterios de Evaluación	Congruencia					Claridad					Tendenciosidad				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. El instrumento tiene estructura lógica.					X					X					X
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.					X					X				X	
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.				X						X				X	
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.					X				X						X
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.				X					X						X
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.					X					X				X	
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.					X					X					X
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.				X						X				X	
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.					X					X					X
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.					X					X					X
Sumatoria Parcial				12	35				08	40				16	30
Sumatoria Total					47					48					46

Observaciones:

Los ítems de los indicadores deben ser más puntuales

Nombres y Apellidos del Experto: Dante Paul Mansilla Villanueva Especialidad: DR. EN EDUCACIÓN Y ARQUITECTO

DNI.: 70011015

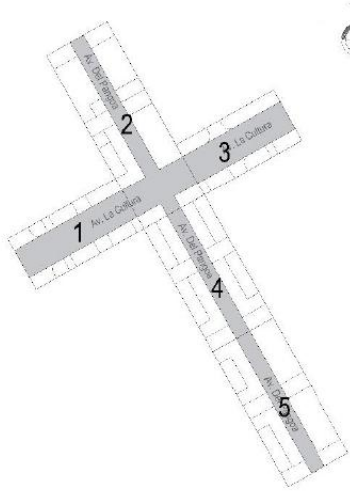
Nro. Celular: 998881106

Firma: [Firma]

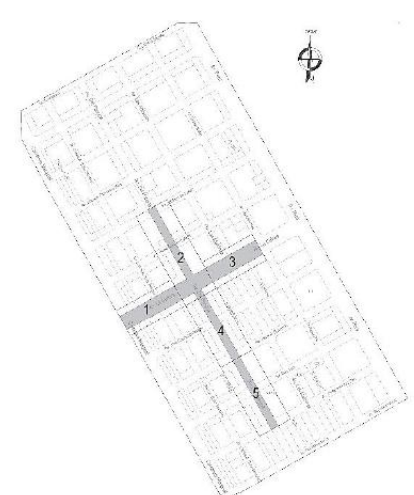
Anexo 4. Fichas de instrumentos

FICHA DE CONTEO DE PARADEROS		
FICHA N° 1	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de paraderos al momento de registrar.
DÍA	.../.../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
TURNO		-En caso exista algún acontecimiento inusual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



SECTOR COMERCIAL-MAZAMARI



2. Cuadro: Conteo de Paraderos

LUGAR DE CONTEO	CONTEO DE PARADEROS	
	ACERA IZQUIERDA ⇓	ACERA DERECHA ⇑
ZONA 1		
ZONA 2		
ZONA 3		
ZONA 4		
ZONA 5		

Lugar de conteo

←————→

Ubicación para el conteo de paraderos.

OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

TESISTA: KATERYN CABELLO BARRA Y ALEXSANDRA CAMILA RUIZ GASPAR

FICHA DE CONTEO DE VEHÍCULOS		
FICHA N° 2	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de vehículos al momento de registrar.
DÍA	.../.../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
TURNO		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

CONTEO DE USO PREDOMINANTE DE VEHÍCULOS			
LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	CALZADA IZQUIERDA ⇩	CALZADA DERECHA ⇧
ZONA 1	MOTOKARES		
	MOTO LINEALES		
	AUTOS		
	COMBIS		
	BUSES		
	CAMIONES		
	BICICLETAS		
ZONA 2	MOTOKARES		
	MOTO LINEALES		
	AUTOS		
	BUSES		
	COMBIS		
	CAMIONES		
	BICICLETAS		
ZONA 3	MOTOKARES		
	MOTO LINEALES		
	AUTOS		
	BUSES		
	COMBIS		
	CAMIONES		
	BICICLETAS		
ZONA 4	MOTOKARES		
	MOTO LINEALES		
	AUTOS		
	BUSES		
	COMBIS		
	CAMIONES		
	BICICLETAS		
ZONA 5	MOTOKARES		
	MOTO LINEALES		
	AUTOS		
	BUSES		
	COMBIS		
	CAMIONES		
	BICICLETAS		

Lugar de conteo

←-----→

OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

Ubicación para el conteo de vehículos.

LEYENDA

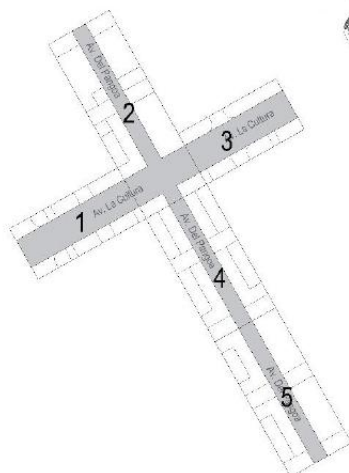
CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

TESISTA: KATERYN CABELLO BARRA Y ALEXSANDRA CAMILA RUIZ GASPAR

FICHA DE CONTEO DEL FLUJO DE PERSONAS POR GRUPO ETARIO Y SEXO

FICHA N° 3	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de flujo de personas por grupo etario y sexo al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
TURNOS		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

.....

LEYENDA

ÍTEM	
FEMENINO	F
MASCULINO	M

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

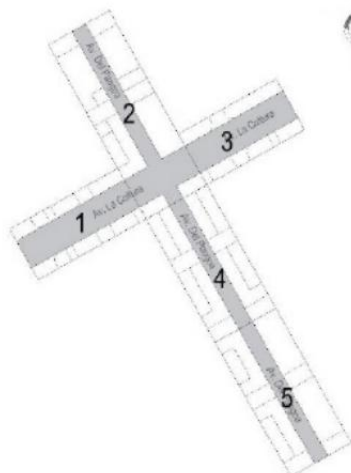
CONTEO DE USO PREDOMINANTE DEL SUELO

LUGAR DE CONTEO	EDAD	SEXO	ACERA IZQUIERDA		CALZADA		ACERA DERECHA	
			↑	↓	↑	↓	↑	↓
ZONA 1	NIÑOS (0-11)	F						
		M						
	JOVENES (12-30)	F						
		M						
	ADULTOS (31-60)	F						
		M						
	ANCIANOS (61-más)	F						
		M						
ZONA 2	NIÑOS (0-11)	F						
		M						
	JOVENES (12-30)	F						
		M						
	ADULTOS (31-60)	F						
		M						
	ANCIANOS (61-más)	F						
		M						

FICHA DE CONTEO DEL FLUJO DE PERSONAS POR GRUPO ETARIO Y SEXO

FICHA N° 3	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de flujo de personas por grupo etario y sexo al momento de registrar.
DÍA	.../.../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
TURNO		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

LEYENDA

ÍTEM	
FEMENINO	F
MASCULINO	M

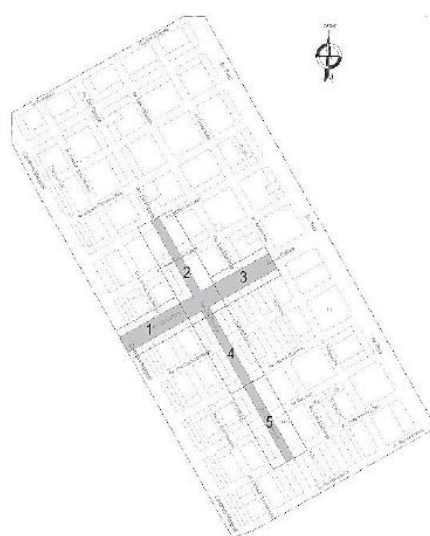
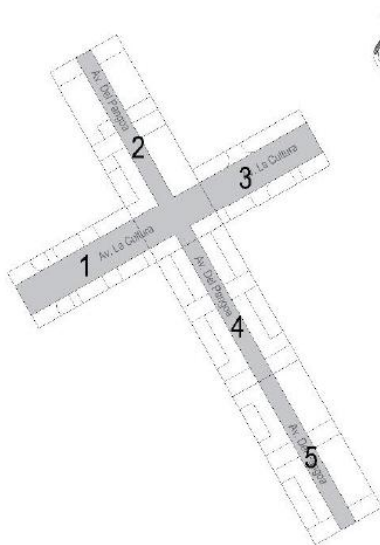
CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

LUGAR DE CONTEO	EDAD	SEXO	CONTEO DE USO PREDOMINANTE DEL SUELO					
			ACERA IZQUIERDA		CALZADA		ACERA DERECHA	
			↑	↓	↑	↓	↑	↓
ZONA 3	NIÑOS (0-11)	F						
		M						
	JOVENES (12-30)	F						
		M						
	ADULTOS (31-60)	F						
		M						
	ANCIANOS (61-más)	F						
		M						
ZONA 4	NIÑOS (0-11)	F						
		M						
	JOVENES (12-30)	F						
		M						
	ADULTOS (31-60)	F						
		M						
	ANCIANOS (61-más)	F						
		M						
ZONA 5	NIÑOS (0-11)	F						
		M						
	JOVENES (12-30)	F						
		M						
	ADULTOS (31-60)	F						
		M						
	ANCIANOS (61-más)	F						
		M						

FICHA DE CONTEO DE ESTACIONAMIENTOS		
FICHA N° 4	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de estacionamientos formales e informales al momento de registrar.
DÍA	.../.../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
TURNO		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO

SECTOR COMERCIAL-MAZAMARI



2. Cuadro: Conteo de Estacionamientos Formales e Informales.

LUGAR DE CONTEO	CONTEO DE ESTACIONAMIENTOS	
	CALZADA IZQUIERDA ↴	CALZADA DERECHA ↵
ZONA 1		
ZONA 2		
ZONA 3		
ZONA 4		
ZONA 5		

Lugar de conteo



Ubicación para el conteo de estacionamientos.

OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

LEYENDA

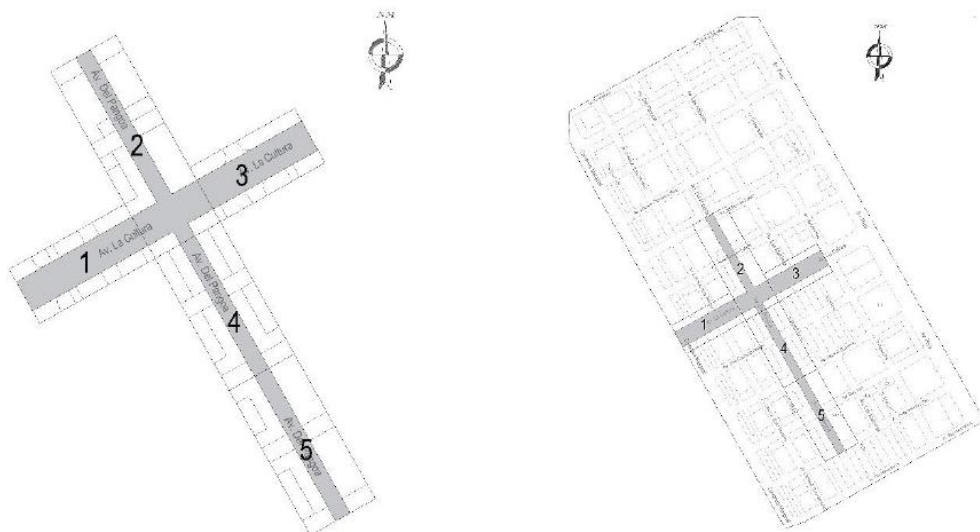
CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

FICHA DE CONTEO DE LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

FICHA N° 5	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de la apropiación del espacio público al momento de registrar. -Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores. -En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.
DÍA	.../...../2023	
TURNO		

1. PLANO

SECTOR COMERCIAL-MAZAMARI



2. Cuadro: Conteo de Apropiación del espacio Público.

CONTEO DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO			
LUGAR DE CONTEO	ACERA IZQUIERDA ↓	CALZADA	ACERA DERECHA ↑
ZONA 1			
ZONA 2			
ZONA 3			
ZONA 4			
ZONA 5			

Lugar de conteo


 Ubicación para el conteo de apropiación del espacio público.

OBSERVACIONES:

.....

LEYENDA

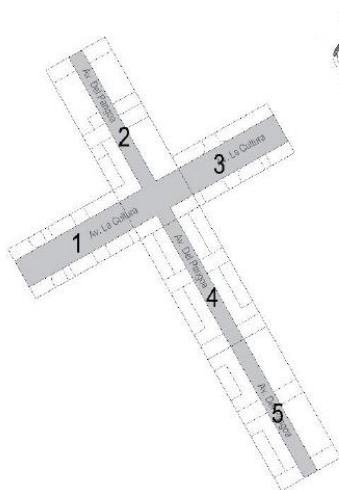
CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

TESISTA: KATERYN CABELLO BARRA Y ALEXSANDRA CAMILA RUIZ GASPAR

FICHA DE CONTEO DE TIPOS DE COMERCIO

FICHA N° 6	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo tipos de comercio encontrados al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

LEYENDA

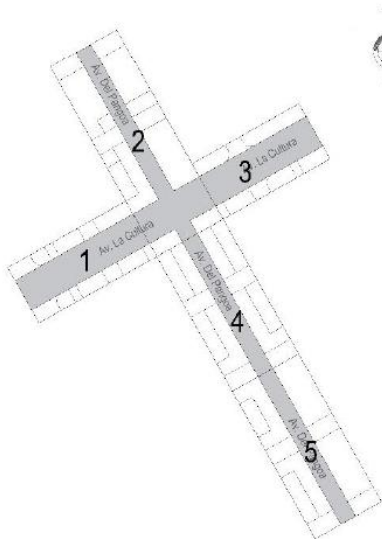
ÍTEM	
TIENDA DE ABARROTES	T. A
FARMACIA/BOTICA	F/B
FERRETERIA	FE
HOTEL/HOSPEDAJE	H
HOTEL/HOSPEDAJE	OU

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

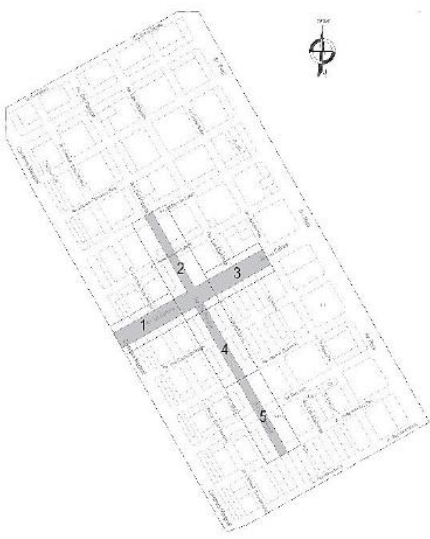
LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	CONTEO DE TIPOS DE COMERCIOS	
		CALZADA IZQUIERDA ↓	CALZADA DERECHA ↑
ZONA 1	T. A		
	F/B		
	FE		
	H		
	OU		
ZONA 2	T. A		
	F/B		
	FE		
	H		
	OU		
ZONA 3	T. A		
	F/B		
	FE		
	H		
	OU		
ZONA 4	T. A		
	F/B		
	FE		
	H		
	OU		
ZONA 5	B/LC		
	F/B		
	FE		
	H		
	OU		

FICHA DE CONTEO DE COMERCIOS EN ESTABLECIMIENTO Y AMBULATORIO			
FICHA N° 7	ANEXO N°	INSTRUCCIONES	
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de comercios formales e informales al momento de registrar. -Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores. -En caso exista algún acontecimiento inusual durante el registro evidenciar en observaciones.	
DÍA	.../.../2023		
HORA			

1. PLANO



SECTOR COMERCIAL-MAZAMARI



2. Cuadro: Conteo de Comercios Formales e Informales.

		CONTEO DE COMERCIOS F - I	
LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	ACERA IZQUIERDA ↓	ACERA DERECHA ↑
ZONA 1	CE		
	CA		
ZONA 2	CE		
	CA		
ZONA 3	CE		
	CA		
ZONA 4	CE		
	CA		
ZONA 5	CE		
	CA		

Lugar de conteo

↔

OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

Ubicación para el conteo de comercios.

LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

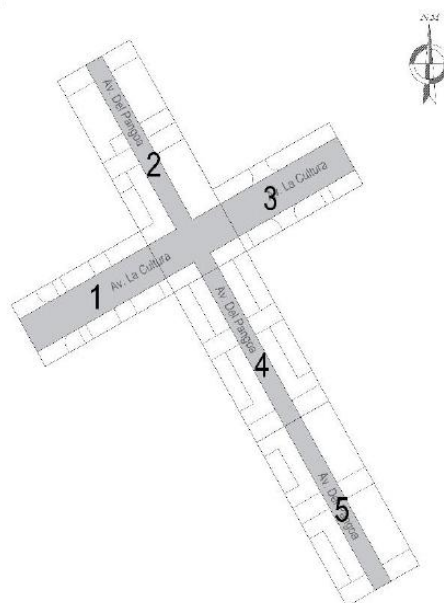
ÍTEM	
COMER.ESTABLECIMIENTO	CE
COMER.AMBULATORIO	CA

TESISTA: KATERYN CABELLO BARRA Y ALEXSANDRA CAMILA RUIZ GASPAR

FICHA DE CONTEO DEL USO DE PARAMETRO URBANO

FICHA N° 8	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada el conteo de la predominancia de uso de suelo CV Y CZ según la zonificación comercial al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inusual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



		PARÁMETRO URBANO					
LUGAR DE CONTEO	ITEM	ACERA IZQUIERDA ↓			ACERA DERECHA ↑		
		CUMPLE	CUMPLE CON REPAROS	NO CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE CON REPAROS	NO CUMPLE
ZONA 1	ALTURA DE EDIFICACIÓN						
	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE						
	TAMAÑO DE LOTE						
ZONA 2	ALTURA DE EDIFICACIÓN						
	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE						
	TAMAÑO DE LOTE						
ZONA 3	ALTURA DE EDIFICACIÓN						
	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE						
	TAMAÑO DE LOTE						
ZONA 4	ALTURA DE EDIFICACIÓN						
	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE						
	TAMAÑO DE LOTE						
ZONA 5	ALTURA DE EDIFICACIÓN						
	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE						
	TAMAÑO DE LOTE						

LEYENDA

ÍTEM	
COMERCIO VECINAL	CV
COMERCIO ZONAL	CZ

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
III	5

OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

FICHA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL - VEREDA

FICHA N° 9	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada si se cumplen con las características de accesibilidad universal de las veredas al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inusual durante el registro evidenciar en observaciones.

CARACTERÍSTICAS ESPACIO PÚBLICO - VEREDA							
LUGAR DE CONTEO	ITEM	ACERAS IZQUIERDA-DERECHA					
		La pendiente transversal no debe ser superior al 2%.	Ningún obstáculo en la vereda debe interferir en la ruta accesible. Postes, tirantes, mobiliario, etc.	El pavimento de las zonas destinadas al uso peatonal debe ser estable, como baldosas u hormigón.	Una vereda de 150 cm de ancho permite la circulación de una silla de ruedas y de una persona a la vez, existiendo el espacio suficiente para girar en 360°	La vereda no debe verse interrumpida con rampas vehiculares, escaleras o desniveles, es decir deben ser continuas.	vereda con franja de circulación y franja de elementos claramente definida.
ZONA 1	CUMPLE						
	CUMPLE CON REPAROS						
	NO CUMPLE						
ZONA 2	CUMPLE						
	CUMPLE CON REPAROS						
	NO CUMPLE						
ZONA 3	CUMPLE						
	CUMPLE CON REPAROS						
	NO CUMPLE						
ZONA 4	CUMPLE						
	CUMPLE CON REPAROS						
	NO CUMPLE						
ZONA 5	CUMPLE						
	CUMPLE CON REPAROS						
	NO CUMPLE						

OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

FICHA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL – CRUCES PEATONAL

FICHA N° 9	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		- Los cruces peatonales se ubican preferentemente en las esquinas e intersecciones de calles.
DÍA	.../...../2023	- Los rebajes de vereda cumplen la función de salvar la diferencia de nivel entre la vereda y la calzada, de manera que exista continuidad en los itinerarios peatonales.
HORA		- Marcar de manera legible y ordenada si se cumplen con las características morfológicas de las veredas al momento de registrar.

CARACTERÍSTICAS ESPACIO PÚBLICO – CRUCE PEATONAL						
LUGAR DE CONTEO	ITEM	ACERA IZQUIERDA-DERECHA				
		El ancho mínimo a considerar para un rebaje de veredas corresponde al ancho del paso de cebra o a la demarcación en la calzada que enfrenta, o en su defecto a un ancho mínimo de 120 cm.	El nivel entre la vereda y calzada debe igualarse a cota cero. No se debe instalar ningún elemento que interrumpa la circulación en los cruces rebajados.	El Bandedón o Isla Refugio, debe tener como mínimo el mismo ancho que el paso de peatones y una profundidad mínima de 150 cm.	El rebaje en esquina de pendiente adecuada. Se produce un descenso completo de ésta, coincidiendo con el paso cebra de circulación peatonal. La textura del rebaje advierte del cruce.	El pavimento de los rebajes en cruces peatonales deberá ser antideslizante, diferenciado en color y textura del resto del pavimento de la acera de manera que sea fácilmente detectado por personas ciegas o con deficiencias visuales.
ZONA 1	CUMPLE					
	CUMPLE CON REPAROS					
	NO CUMPLE					
ZONA 2	CUMPLE					
	CUMPLE CON REPAROS					
	NO CUMPLE					
ZONA 3	CUMPLE					
	CUMPLE CON REPAROS					
	NO CUMPLE					
ZONA 4	CUMPLE					
	CUMPLE CON REPAROS					
	NO CUMPLE					
ZONA 5	CUMPLE					
	CUMPLE CON REPAROS					
	NO CUMPLE					

OBSERVACIONES:

LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

FICHA DE CONTEO DE CALIDAD AMBIENTAL																		
FICHA N° 10	ANEXO N°	INSTRUCCIONES																
LUGAR		-Marcar de manera legible y ordenada si se cumplen con la calidad ambiental al momento de registrar. -Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores. -En caso exista algún acontecimiento inusual durante el registro evidenciar en observaciones. -Desde las 8 hasta las 22 h no se pueden superar los 35 decibelios, mientras que desde las 22 hasta las 8 h el límite es de 30.																
DÍA	.../...../2023																	
HORA																		
LUGAR DE CONTEO		CALIDAD AMBIENTAL															OBSERVACIONES:	
ITEM	CRITERIO	ZONA 1			ZONA 2			ZONA 3			ZONA 4			ZONA 5				
		A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C		
GESTIÓN DE RESIDUOS	Se considera una buena recolección de los residuos sólidos.																	
	Las personas saben cómo reciclar en los tachos de acuerdo con su clasificación.																	
MOVILIDAD SOSTENIBLE	Las zonas son recorridas de manera peatonal o por bicicletas, escúter u otros.																	
	Se tiene en cuenta un espacio a las personas que transitan con bicicletas, escúter u otros.																	
ESPACIO VERDE	Se considera espacios verdes en las aceras																	
	Se da el debido cuidado y mantenimiento a los espacios verdes.																	
CONFORT ACUSTICO Y VISUAL	Se considera el ruido por encima del límite de db permitido.																	
	Se considera el ruido por debajo del límite de db permitido																	
	Se considera que hay residuos sólidos con mayor cantidad en el suelo																	
SEGURIDAD SOCIAL	Durante las noches se considera que se tiene buena iluminación para el transeúnte, brindando la seguridad adecuada.																	
	Se cuenta con cámaras de vigilancia.																	
	El personal de serenazgo brinda seguridad y primeros auxilios.																	
VALORACIÓN																		
BUENO				REGULAR				MALO										
El estado actual de conservación del semáforo es adecuado y esta funcionalmente correcto.				El estado actual de conservación del semáforo esta regularmente adecuado.				El estado de conservación del semáforo no es adecuado y carece funcionalmente.										

LEYENDA

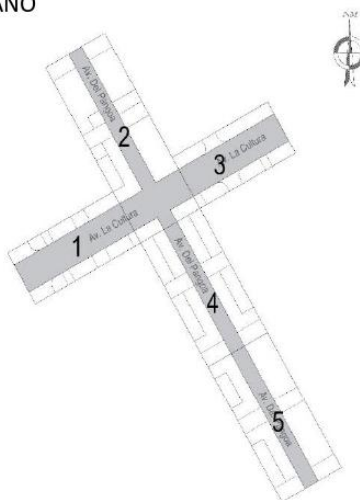
CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
III	5

VALORACIÓN	
SÍMBOLO	NÚMERO
BUENO	A
REGULAR	B
MALO	C

FICHA DE REGISTRO Y CONTEO DEL ESTADO ACTUAL DE MOBILIARIOS URBANOS

FICHA N° 11	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible el estado de cada mobiliario existente al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

VALORACIÓN		
BUENO	REGULAR	MALO
El estado actual de conservación del semáforo es adecuado y esta funcionalmente correcto.	El estado actual de conservación del semáforo esta regularmente adecuado.	El estado de conservación del semáforo no es adecuado y carece funcionalmente.

MOBILIARIOS - SEMÁFORO

LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	ACERA IZQUIERDA ↓	ACERA DERECHA ↑
ZONA 1	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 2	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 3	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 4	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 5	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		

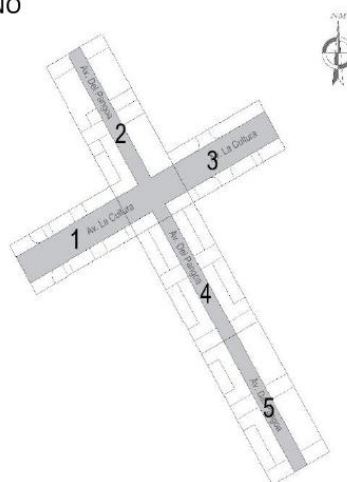
LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

FICHA DE REGISTRO Y CONTEO DEL ESTADO ACTUAL DE MOBILIARIOS URBANOS

FICHA N° 11	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible el estado de cada mobiliario existente al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

VALORACIÓN		
BUENO	REGULAR	MALO
El estado actual de conservación de la señalética es adecuado y esta funcionalmente correcto.	El estado actual de conservación de la señalética esta regularmente adecuado.	El estado de conservación de la señalética no es adecuado y carece funcionalmente.

MOBILIARIOS - SEÑALÉTICA

LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	ACERA IZQUIERDA ↴	ACERA DERECHA ↵
ZONA 1	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 2	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 3	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 4	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 5	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		

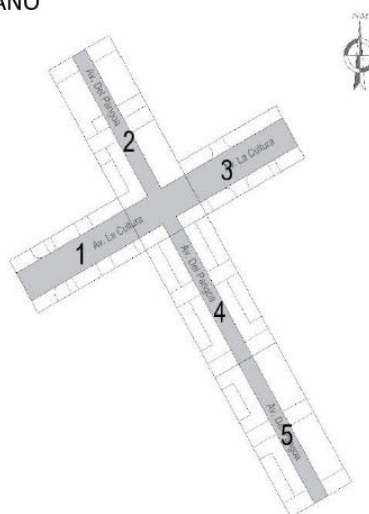
LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
III	5

FICHA DE REGISTRO Y CONTEO DEL ESTADO ACTUAL DE MOBILIARIOS URBANOS

FICHA N° 11	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible el estado de cada mobiliario existente al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

VALORACIÓN		
BUENO	REGULAR	MALO
El estado actual de conservación de la luminaria es adecuado y esta funcionalmente correcto.	El estado actual de conservación de la luminaria esta regularmente adecuado.	El estado de conservación de la luminaria no es adecuado y carece funcionalmente.

MOBILIARIOS - LUMINARIA

LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	ACERA IZQUIERDA ↓	ACERA DERECHA ↑
ZONA 1	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 2	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 3	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 4	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 5	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		

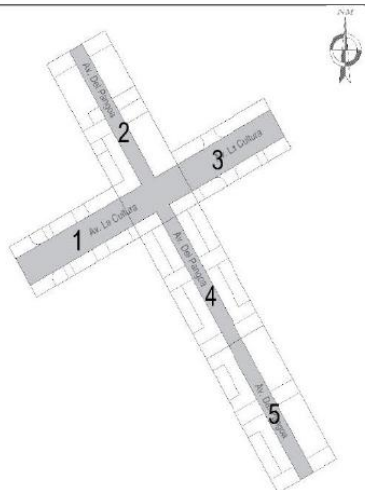
LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
III	5

FICHA DE REGISTRO Y CONTEO DEL ESTADO ACTUAL DE MOBILIARIOS URBANOS

FICHA N° 11	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible el estado de cada mobiliario existente al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inusual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

.....

VALORACIÓN		
BUENO	REGULAR	MALO
El estado actual de conservación de las bancas es adecuado y esta funcionalmente correcto.	El estado actual de conservación de las bancas está regularmente adecuado.	El estado de conservación de las bancas no está adecuado y carece funcionalmente.

MOBILIARIOS - BANCAS

LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	ACERA IZQUIERDA ⇩	ACERA DERECHA ⇧
ZONA 1	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 2	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 3	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 4	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 5	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		

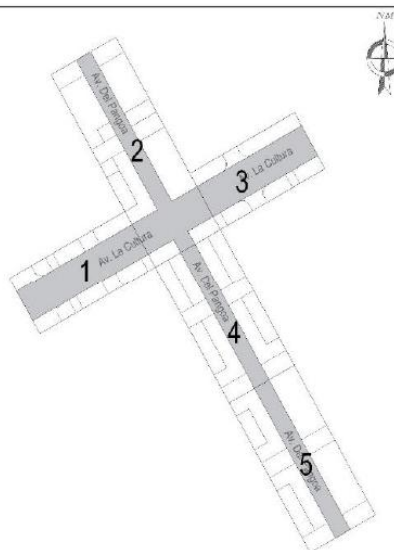
LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
III	5

FICHA DE REGISTRO Y CONTEO DEL ESTADO ACTUAL DE MOBILIARIOS URBANOS

FICHA N° 11	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible el estado de cada mobiliario existente al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inusual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

.....

VALORACIÓN		
BUENO	REGULAR	MALO
El estado actual de conservación Del bote de basura es adecuado y esta funcionalmente correcto.	El estado actual de conservación del bote de basura esta regularmente adecuado.	El estado de conservación del bote de basura no es adecuado y carece funcionalmente.

MOBILIARIOS – BOTES DE BASURA

LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	ACERA IZQUIERDA ↴	ACERA DERECHA ↵
ZONA 1	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 2	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 3	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 4	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 5	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		

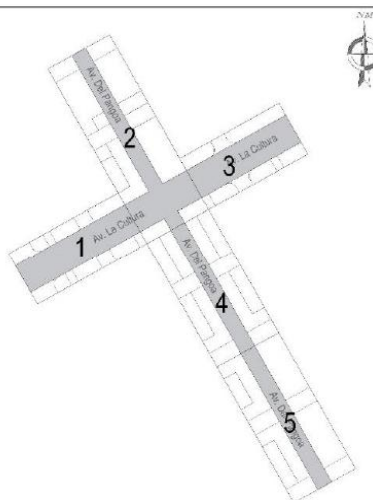
LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
III	5

FICHA DE REGISTRO Y CONTEO DEL ESTADO ACTUAL DE MOBILIARIOS URBANOS

FICHA N° 11	ANEXO N°	INSTRUCCIONES
LUGAR		-Marcar de manera legible el estado de cada mobiliario existente al momento de registrar.
DÍA	.../...../2023	-Trabajar en el horario estrictamente determinado por los investigadores.
HORA		-En caso exista algún acontecimiento inhabitual durante el registro evidenciar en observaciones.

1. PLANO



OBSERVACIONES:

.....

.....

.....

VALORACIÓN		
BUENO	REGULAR	MALO
El estado actual de conservación del paradero es adecuado y esta funcionalmente correcto.	El estado actual de conservación del paradero esta regularmente adecuado.	El estado de conservación del paradero no es adecuado y carece funcionalmente.

MOBILIARIOS - PARADERO

LUGAR DE CONTEO	ÍTEM	ACERA IZQUIERDA ⇩	ACERA DERECHA ⇧
ZONA 1	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 2	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 3	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 4	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		
ZONA 5	BUENO		
	REGULAR		
	MALO		
	PUNTAJE		

LEYENDA

CONTEO	
SÍMBOLO	NÚMERO
I	1
IIII	5

TESISTA: KATERYN CABELLO BARRA Y ALEXSANDRA CAMLA RUIZ GASPAS

ENCUESTA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN		
ENCUESTA	Nº 1	INSTRUCCIONES
DIA:	/...../2023	OBJETIVO: Recopilar información relevante, confiable y estructurada de la población, teniendo en cuenta su apreciación de la estructura urbana en el sector comercial del distrito de Mazamari. INSTRUCCIONES: Marque con una X la respuesta que usted considere correcta
AVENIDA:		

NOMBRE:

EDAD: GÉNERO:

DIMENSIÓN ESTRUCTURA URBANA

1.- ¿Ha tenido dificultades para movilizarse por las veredas en este sector?

- a). Siempre
- b). Regularmente
- c). Algunas veces
- d). Muy raro
- e). Nunca

2.- ¿Cómo calificaría el flujo vehicular en este sector?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

3.- ¿Cómo calificaría la disponibilidad de espacios adecuados para ciclistas (ciclovías, estacionamientos para bicicletas, etc.) en este sector?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

4.- ¿Considera que los problemas de movilidad afectan la actividad comercial en el sector?

- a). Siempre
- b). Regularmente
- c). Algunas veces
- d). Muy raro
- e). Nunca

5.- Si usa transporte público, ¿cómo calificaría su calidad y frecuencia?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

6.- ¿Cómo considera adecuado el acceso a transporte público en este sector?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

TESISTA: KATERYN CABELLO BARRA Y ALEXSANDRA CAMILA RUIZ GASPAR

ENCUESTA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN		
ENCUESTA	Nº 2	INSTRUCCIONES
DIA:	/...../2023	OBJETIVO: Conocer las necesidades de la población mediante las preguntas planteadas, logrando entender su apreciación sobre la dimensión económica en el sector comercial del distrito de Mazamari INSTRUCCIONES: Marque con una X la respuesta que usted considere correcta
AVENIDA:		

NOMBRE:.....

EDAD:..... GÉNERO:.....

DIMENSIÓN ECONÓMICA

- ¿Estas de acuerdo con el comercio ambulatorio en este sector?
 - Totalmente en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Me es indiferente
 - De acuerdo
 - Totalmente de acuerdo
- ¿Con que frecuencia realiza sus compras?
 - Nunca
 - Casi nunca
 - Ocasionalmente
 - Cada mes
 - Una vez por semana
- ¿Se encuentra de acuerdo con el uso de veredas de los comercios en el sector ?
 - Totalmente en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Me es indiferente
 - De acuerdo
 - Totalmente de acuerdo
- ¿Esta de acuerdo que se deberían implementarse parámetros respecto a las fachadas comerciales para prever la condición del entorno? ?
 - Totalmente en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Me es indiferente
 - De acuerdo
 - Totalmente de acuerdo
- ¿Esta de acuerdo con que se pueda tener un espacio adecuado para albergar al comercio ambulatorio paulatinamente ?
 - Totalmente en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Me es indiferente
 - De acuerdo
 - Totalmente de acuerdo
- ¿Está de acuerdo la implementación de un lugar de comercio especializado ?
 - Totalmente en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Me es indiferente
 - De acuerdo
 - Totalmente de acuerdo

ENCUESTA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN		
ENCUESTA	Nº 3	INSTRUCCIONES
DIA:	/...../2023	OBJETIVO: Conocer las necesidades de la población mediante las preguntas planteadas, logrando entender su apreciación sobre la habitabilidad urbana en el sector comercial del distrito de Mazamari INSTRUCCIONES: Marque con una X la respuesta que usted considere correcta
AVENIDA:		

NOMBRE:

EDAD: GÉNERO:

DIMENSIÓN HABITABILIDAD URBANA

1.- ¿Cómo califica usted que las veredas son accesibles y están en buen estado?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

2.- ¿Cómo calificaría el estado de los mobiliarios y las señaléticas de tránsito?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

3.- ¿Cómo calificaría el estado de las áreas verdes?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

4.- ¿Considera que el diseño urbano del sector esta diseñado para personas adultas mayores, embarazadas y niños?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

5.- ¿Cómo evalúa usted la existencia rampas o accesorios adecuados para personas con movilidad reducida en el sector?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

6.- ¿Cómo calificaría la iluminación pública en el sector?

- a). Excelente
- b). Buena
- c). Regular
- d). Mala
- e). Pésima

TESISTA: KATERYN CABELLO BARRA Y ALEXSANDRA CAMILA RUIZ GASPAR