

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA



**RED DE ESPACIOS Y EQUIPAMIENTO PARA LA INTEGRACIÓN
URBANA DEL PUEBLO JOVEN SIMÓN BOLÍVAR**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

AUTOR

MARIAN ALEJANDRA GONZALEZ TORRES

ASESOR

MARIA TERESA MONTENEGRO GOMEZ

<https://orcid.org/0000-0003-0727-674X>

Chiclayo, 2022

**RED DE ESPACIOS Y EQUIPAMIENTO PARA LA
INTEGRACIÓN URBANA DEL PUEBLO JOVEN SIMÓN
BOLÍVAR**

PRESENTADA POR:

MARIAN ALEJANDRA GONZALEZ TORRES

A la Facultad de Ingeniería de la
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo
para optar el título de

ARQUITECTO

APROBADA POR:

Yvan Paul Guerrero Samame
PRESIDENTE

Jorge Ivan Guerrero Ramirez
SECRETARIO

Maria Teresa Montenegro Gomez
VOCAL

Dedicatoria

A mis padres, César González y Lilian Torres,
por su paciencia, amor y apoyo en todo momento,
y darme las fuerzas necesarias para alcanzar mis metas.
A mis primos, Camila y Jhonatan, por apoyarme siempre y
alentarme con sus bellas palabras, a seguir mis sueños.

Agradecimiento

A Dios por darme la fortaleza para no
rendirme y haber confiado en mí misma
para cumplir mis metas.
A mi familia y amigos, que estuvieron
a lo largo de mi carrera impulsándome.
A mi asesora, por su tiempo y sus enseñanzas
a lo largo de todo este proceso.

Índice

Resumen	9
Abstract	10
Introducción.....	11
Revisión literaria	12
Materiales y métodos	15
Resultados y discusión	19
Conclusiones	64
Recomendaciones	65
Referencias.....	66
Anexos	66

Lista de ilustraciones

Ilustración 1. Delimitación del Terreno. Fuente: Bing Maps.	16
Ilustración 2. Zona de estudio. Fuente: Propia.	16
Ilustración 3. Ficha de Observación. Fuente: Propia.	18
Ilustración 4. Estado actual de equipamiento comunal. Fuente: Propia.	19
Ilustración 5. Losa deportiva del Sector B del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	20
Ilustración 6. Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	20
Ilustración 7. Disturbadores urbanos en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	22
Ilustración 8. Factores de desintegración. Fuente: Propia.	24
Ilustración 9. Actividades en Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	24
Ilustración 10. Factores de desintegración. Fuente: Propia.	24
Ilustración 11. Actividades en Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	24
Ilustración 12. Calles con mayor recorrido del Sector A. Fuente: Propia.	24
Ilustración 13. Actividades en Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	24
Ilustración 14. Factores de desintegración. Fuente: Propia.	24
Ilustración 15. Actividades en Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	24
Ilustración 16. Factores de desintegración. Fuente: Propia.	24
Ilustración 17. Actividades en Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	26
Ilustración 18. Calles con mayor recorrido del Sector A. Fuente: Propia.	28
Ilustración 19. Problemas o malestar en espacios públicos y equipamientos del Sector A. Fuente: Propia.	29
Ilustración 20. Actividades en espacios Públicos en el Sector B. Fuente: Propia.	31
Ilustración 21. Calles con mayor recorrido del Sector B. Fuente: Propia.	32
Ilustración 22. Problemas o malestar en espacios públicos y equipamientos del Sector B. Fuente: Propia.	33
Ilustración 23. Diagnóstico de San Pablo de Zaragoza. Fuente: REGENERACIÓN URBANA.	38
Ilustración 24. Integrar, Cohesionar, Recualificar. Fuente: REGENERACIÓN URBANA.	39
Ilustración 25. Eje peatonal, planta general. Fuente: CIUDAD SOSTENIBLE.	40
Ilustración 26. Esquema de intervenciones en Curitiba. Fuente: ACUPUNTURA URBANA.	41
Ilustración 27. Esquema conexiones red pública. Fuente: ACUPUNTURA URBANA.	41
Ilustración 28. Corredor estructural de Curitiba. Fuente: Google.	41
Ilustración 29. Parque Barigui. Fuente: Google.	41
Ilustración 30. Amenazas- Debilidades. Fuente: PROPIA.	42
Ilustración 31. Oportunidades- Fortalezas. Fuente: PROPIA.	43
Ilustración 32. Master Plan General. Fuente: PROPIA.	45
Ilustración 33. Master Plan General- Elección de Equipamiento. Fuente: Propia.	46
Ilustración 34. Vista aérea de la ubicación del terreno. Fuente: Propia.	46
Ilustración 35. Master Plan de Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia.	46
Ilustración 36. Estrategia Reconectar. Fuente: propia.	47
Ilustración 37. Estrategia de emplazamiento. Fuente: Propia.	47
Ilustración 38. Estrategia Continuación y remates. Fuente: Propia.	47
Ilustración 39. Estrategia Integrar. Fuente: Propia.	48
Ilustración 40. Estrategia Ícono. Fuente: Propia.	48
Ilustración 41. Estrategia Topografía. Fuente: Propia.	48
Ilustración 42. Organigrama del programa del Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia.	49

Ilustración 43. Programa arquitectónico. Fuente: Propia	51
Ilustración 44. Primera Planta. Fuente: Propia	52
Ilustración 45. Segunda Planta. Fuente: Propia	53
Ilustración 46. Tercera Planta. Fuente: Propia.....	54
Ilustración 47. Cuarta Planta. Fuente: Propia.	55
Ilustración 48. Quinta Planta. Fuente: Propia.	56
Ilustración 49. Corte longitudinal 1. Fuente: Propia.	57
Ilustración 50. Corte longitudinal 2. Fuente: Propia.	57
Ilustración 51. Corte longitudinal 3. Fuente: Propia.	58
Ilustración 52. Corte transversal 1. Fuente: Propia.	58
Ilustración 53. Corte transversal 2. Fuente: Propia.	59
Ilustración 54. Corte longitudinal 4. Fuente: Propia.	59
Ilustración 55. Fachada lateral izquierda. Fuente: Propia.	60
Ilustración 56. Fachada lateral derecha. Fuente: Propia.....	60
Ilustración 57. Vista aérea del Complejo en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	61
Ilustración 58. Vistas aéreas del Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia.....	61
Ilustración 59. Vistas aéreas del Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia	61
Ilustración 60. Vista interior Biblioteca. Fuente: Propia.....	61
Ilustración 61. Vista interior Capilla. Fuente: Propia.	61
Ilustración 62. Vista interior comedor. fuente: Propia.	62
Ilustración 63. Vista interior Oratorio. Fuente: Propia.	62
Ilustración 64. Vista interior taller de cómputo. Fuente: Propia.	62
Ilustración 65. Vista exterior de Plaza. Fuente: Propia.	62
Ilustración 66. Vista exterior de terraza, quinta planta. Fuente: Propia.	62
Ilustración 67. Vista exterior de terraza, Segunda planta. Fuente Propia.....	62
Ilustración 68. Sección Constructiva. Fuente: Propia.	63

Lista de gráficos

Gráfico 1. Estado de Conservación de equipamientos en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	20
Gráfico 2. Oportunidades y Debilidades de la Vía de Evitamiento. Fuente: Propia.	35
Gráfico 3. Oportunidades y Debilidades de la Vía de Evitamiento. Fuente: Propia.	35
Gráfico 4. Relaciones entre la calidad de los espacios exteriores y el índice de aparición de actividades exteriores. Fuente: Jan Gehl (2017)Gráfico 5. Oportunidades y Debilidades de la Vía de Evitamiento. Fuente: Propia.	35
Gráfico 6. Oportunidades y Debilidades de la Vía de Evitamiento. Fuente: Propia.	35
Gráfico 7. Relaciones entre la calidad de los espacios exteriores y el índice de aparición de actividades exteriores. Fuente: Jan Gehl (2017).....	36
Gráfico 8. Relaciones entre los tipos de actividades que se desarrollan en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	36
Gráfico 9. Relación entre la calidad de los espacios y las actividades que se desarrollan en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.	37

Lista de anexos

Anexo 1. Ficha de Observación 1. Fuente: Propia.....	67
Anexo 2. Encuesta para Etapa 2. Fuente: Propia.	68
Anexo 3. Ficha de Observación 3. Fuente: Propia.....	69
Anexo 4. Ficha de Observación 4. Fuente: Propia.....	70
Anexo 5. Encuesta para Etapa 2. Fuente: Propia.	71
Anexo 6. Ficha de análisis de referente 1. Fuente: Propia.	75
Anexo 7. Ficha de análisis de referente 2. Fuente: Propia.	76
Anexo 8. Ficha de análisis de referente 3. Fuente: Propia.	77
Anexo 9. Ficha de validación de instrumento de recolección de datos de la Primera Etapa. Fuente: Propia.....	78
Anexo 10. Ficha de validación de instrumento de recolección de datos de la Segunda Etapa. Fuente: Propia.....	82

Resumen

En el contexto de las diversas transformaciones urbanas que experimentan las ciudades, esta investigación realiza un estudio, en donde se genera una fragmentación entre sectores, espacialidad urbana y/o dinámica social. Tomando como muestra el Pueblo Joven Simón Bolívar, se describe que a partir de la Vía de Evitamiento se genera una fragmentación urbana, en la que se presentan desigualdades dentro de un mismo sector, provocando espacialidades interrumpidas, segregadas y desintegradas. Esta investigación tiene un enfoque mixto, ya que se apoyó de fichas de observación, cartografías, entrevistas y fichas de análisis. Los resultados obtenidos nos dan a conocer los factores de la fragmentación y dinámica social del sector, los cuales nos darán a conocer las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades del sector. Lo que permitirá plantear estrategias proyectuales necesarias, para la Integración urbana del Pueblo Joven Simón Bolívar a través de la creación de Red de Espacios públicos y equipamientos.

Palabras claves:

Integración urbana, Red de espacios, Paisaje Urbano.

Abstract

In the context of the various urban transformations that cities experience, this research carries out a study, in the practice of urban planning it generates a fragmentation of sectors, urban spatiality and / or social dynamics. Taking the Simón Bolívar Young People as an example, describe from the Via de Evitamiento an urban fragmentation is generated, in which it presents inequalities within the same sector, causing interrupted, segregated and disintegrated spatialities. This research has a mixed approach, since it was supported by observation cards, cartographies, interviews and analysis cards. The results reveal the factors of fragmentation and social dynamics of the sector, which reveal the strengths, weaknesses, threats and opportunities of the sector. What they require to propose the necessary project strategies for the urban integration of the Simón Bolívar Young People through the creation of a network of public spaces and facilities.

Keywords:

Urban integration, Network of spaces, Urban landscape.

Introducción

Actualmente, las ciudades experimentan transformaciones urbanas; tales como la expansión de su territorio urbano, ligadas al crecimiento económico, social, cultural; las cuales presentan un planeamiento urbanístico, donde se proyectan escenarios concretos, más no los procesos para llegar a estos escenarios.

Lerner, nos expuso el caso de Curitiba, Brasil, donde el objetivo principal fue curar las discontinuidades y los problemas derivados de las discontinuidades urbanas, ocasionado por la carencia de planificación urbana debido al excesivo crecimiento de la población. Se procuró una regeneración de la ciudad, a través de una expansión territorial lineal, un sistema vial que conectara la ciudad de este a sur, uso de suelos ideal para equipar la ciudad de manera homogénea y una red de 28 parques y bosques; logrando revitalizar el tejido urbano, a través de la intervención e identidad de los ciudadanos.

En los últimos años se conoce que Perú cuenta con una serie de diversos escenarios que evidencian las consecuencias de una Planificación Urbana a corto plazo y sin tener en cuenta el crecimiento excesivo de las ciudades; se manifiesta principalmente con carencias de infraestructura, segregación de territorio con niveles socioeconómicos marcados, déficit de equipamientos y espacios públicos, y el 45.9% de la población urbana no cuenta con los servicios básicos adecuados, según “*El Primer Reporte Nacional de Indicadores Urbanos 2018*” (Periferia y WWF Perú),.

Siguiendo estos patrones de discontinuidades urbanas, encontramos a la Ciudad de Chiclayo, la cual cuenta con un plan de desarrollo urbano del año 2011- 2016; en este nos exponen realidades terminadas, más no hay mecanismos que intervengan de manera directa entre planificación y el crecimiento acelerado de la ciudad.

Según el Plan Director de Chiclayo 2020, elaborado en convenio con INADUR y la municipalidad Provincial de Chiclayo en el año 1992, nos expresa que se propuso el esquema metropolitano y desarrollo urbano como ciudad, el cual se realizó sobre una metodología poco participativa e inclusiva. A la actualidad han transcurrido 28 años desde su planificación siendo necesario una evaluación acerca de los instrumentos de gestión, lo cuales presentan una deficiente institucionalidad y recursos humanos poco capacitados al interior de la Municipalidad. En consecuencia, la ciudad ha sido construida con normas mediáticas, sin un orden urbanístico y edificatorio.¹

Muestra de esto observamos que el Pueblo Joven Simón Bolívar, fue afectado por el déficit de mecanismos de intervención o estrategias para plantear elementos articuladores con la ciudad como la denominada Vía de Evitamiento, la cual se encuentra formando una brecha en el territorio, generando grandes diferencias dentro de un mismo sector. Este sector, ubicado en la periferia de Chiclayo, está conformado en su mayoría por población que emigró de zonas rurales, este se encuentra atravesado por la Vía de Evitamiento, la cual inicialmente en el Plan Director Ciudad de Chiclayo, estaba considerada como una Avenida y fuera de la red vial principal. Pero al transcurrir de los años y por carencia de gestiones, esta avenida pasó a ser una Vía de Primer Orden, una vía de alto tránsito, lo cual genero una segmentación del territorio, cambiando la cercanía y dinámica que existía entre ambos sectores del pueblo Joven Simón Bolívar.

¹ Plan de desarrollo urbano 2011- 2016, Perú.

De acuerdo a la problemática expuesta anteriormente, se busca saber ¿De qué manera se puede lograr una integración urbana en el Pueblo Joven Simón Bolívar?

Con dicha investigación se conocerán los factores que llevaron a dicha desintegración, ocasionando una ruptura del paisaje urbano y de la dinámica de sector; lo cual nos ayudará a comprender el funcionamiento del sector en relación a sus pobladores y su dinámica.

Este proyecto ayudará a favorecer a los sectores de la periferia, sirviendo como un ejemplo de integración urbana a una escala más barrial, la cual se va a relacionar con el espacio público para que exista mayor dinamismo entre los pobladores y toda la ciudad.

Se busca principalmente estudiar el Pueblo Joven Simón Bolívar de la ciudad de Chiclayo y conocer los componentes urbanos que deben influir en la Integración Urbana con toda la ciudad.

A continuación, se expondrán los objetivos de dicha investigación:

- **OBJETIVO GENERAL**

Generar integración urbana a través de una red de espacios y equipamiento urbano en el Pueblo Joven Simón Bolívar.

- **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

O.E.1 Determinar los factores de la fragmentación del sector urbano.

Partir del problema principal, la Vía de Evitamiento, para conocer a través de un mayor estudio los factores por los cuales se ha originado una fragmentación urbana.

O.E.2 Conocer el comportamiento urbano de los pobladores del sector.

Percibir cuales son las actividades que realiza la población, que lugares frecuenta y en qué condiciones las desarrolla.

O.E.3 Proponer una red de espacios y equipamiento urbano que logre integrar los sectores del Pueblo Joven Simón Bolívar.

Lograr integración urbana a escala sectorial, entre los sectores del Pueblo Joven Simón Bolívar, creando redes internas a partir de las redes existentes de la ciudad. Además de diseñar un equipamiento de acuerdo a las necesidades y la dinámica social.

Revisión literaria

En relación a Integración urbana.

Según Hernández Dorantes (2017). Las ciudades están diseñadas para habitar e interactuar, lo cual forma una cultura urbana que es fragmentaria y polivalente, que va creando límites debido a esta diversidad. Estas fronteras nos permiten conocer y dar a conocer lo que somos, teniendo en cuenta nuestras diferencias y similitudes con otros individuos. Es por esta razón que, las condiciones actuales del territorio urbano han incrementado las divisiones y límites, a esto se le suma la práctica de la arquitectura que ha colaborado vendiendo y promoviendo espacios con una imagen de seguridad, teniendo en cuenta cierto patrones como: “Cuestiones estéticas”, “construcción de espacios poco visibles o invisibles” y “asociando todo al peligro”, ocasionando las fragmentaciones del territorio urbano.

Por otro lado, en las ciudades la segregación de los sectores de la periferia se debe a factores urbanos y sociales. En los cuales está incluido lo siguiente:

- ✓ La poca accesibilidad.
- ✓ Falta de equipamientos e infraestructura.
- ✓ Problemas de desintegración.
- ✓ También se debe a problemas económicos, culturales y políticos; debido a que vivimos en una sociedad clasista”. (SABATINI & BRAIN, 2008)

Así pues, claramente se mencionan los factores más comunes que llevan a la segregación de ciertos sectores de las ciudades, los cuales presentan una desintegración con la ciudad y ocasionan una ruptura del paisaje urbano.

Claros ejemplos de desintegraciones, segregaciones y fragmentaciones de ciudades, tenemos los siguientes:

En Brasil se ocasionó un gran déficit de infraestructura requerida en espacios marginales, que en su mayoría tiene una baja economía. Estas desigualdades se presentaron debido a la progresión económica provocada por el crecimiento industrial, gracias a que se presentó un crecimiento agrícola, originado por la migración rural al territorio urbano; esto ocasionó una sobrepoblación en sectores de la periferia. Por consiguiente, para solucionar dichos problemas se realizó un programa para transformar estos espacios marginales, en donde se revitalizase el territorio urbano. (López, 2000)

En pocas palabras, vemos que, en Brasil, el desarrollo de algunas ciudades está orientado hacia las periferias, lo que ocasiona un crecimiento excesivo y mayormente sin una planificación adecuada. Por este motivo se ejecutó el Proyecto Dique, el cual consta de urbanizar las zonas degradadas mediante acciones multisectoriales. En el cual se plantearon 3 tipos de Zonas especiales de interés social (ZEIS); la más resaltante es donde intervinieron en zonas ocupadas por población de baja renta (favela), en donde se construyeron viviendas populares, mejoraron infraestructura de los equipamientos existentes y se realizaron equipamientos sociales como escuelas y policlínicos. Esto ayudará a mejorar la calidad de vida de la población.

Según Lerner, nos indica que las ciudades se deben tomar como un organismo vivo, en la cual debemos buscar los lugares más vulnerables o afectados, en los cuales se van a introducir las “agujas”, que son los proyectos que van a ayudar a regenerar la zona. A esto lo llama acupuntura urbana, haciendo referencia a la medicina tradicional China en relación al diseño urbano. (Lerner, 2005)

Asimismo, Lerner nos habla de Curitiba, en donde se planteó una propuesta sostenible que abarca el ámbito ambiental, social y económico. Se propone un sistema vial eficiente, uso de suelos, la creación de espacios públicos y equipamientos para fortalecer las relaciones entre los ciudadanos. Se pensó realizar una regeneración de la ciudad, a través de efectivas intervenciones a varias escalas, tales como la creación de espacios públicos en los vacíos urbanos, en total se plantearon 28 parques, lo cual hizo que exista 51 m² de área verde por persona. Además, se plantearon equipamientos como: Universidad de Livre do Merio Ambiente, construida de materiales reciclables; Opera de Arame. Logrando revitalizar el tejido urbano por medio de proyectos que buscan la intervención e identidad de los ciudadanos. Por lo tanto, el objetivo principal fue curar las discontinuidades y los problemas derivados de las discontinuidades urbanas.

Por otro lado, en la “Declaración de Toledo”, uno de los documentos más relevantes publicados por la Comisión Europea (2012), la regeneración urbana integrada se concibe como “un proceso planificado que ha de trascender los ámbitos y enfoques parciales hasta ahora habituales para abordar la ciudad como totalidad funcional y sus partes como componentes del organismo urbano, con el objetivo de desarrollar plenamente y de equilibrar la complejidad y diversidad de las estructuras sociales, productivas y urbanas, impulsando al mismo tiempo una mayor ecoeficiencia ambiental”

En efecto, la regeneración urbana, se entiende como una nueva planificación urbana tomando en cuenta el funcionamiento de una ciudad y cada una de sus partes, en los diferentes ámbitos y realidades a desarrollar.

Un estudio con mayor proximidad a nuestra realidad es la que realizó el Arquitecto Agustín Gamarra en su Tesis “*Renovación Urbana como solución integral a la desestructuración en el Sector #26 de Chiclayo*”

El estudio de un sector de la ciudad no puede ser analizada como una cápsula, sino que contiene un estudio arduo sobre su población, cultura, espacios abiertos, memoria y la de

toda la ciudad en común; lograr demostrar además como este tipo de intervenciones barriales puede llegar a repercutir y formar parte del común de la ciudad. (Gamarra, A.M, 2014)

En pocas palabras, es un estudio realizado al sector #26, para conocer la situación actual y la dinámica de la población. A partir de este análisis plantearon propuestas viales, resaltando las vías principales y secundarios; redes de espacios públicos a lo largo de todo el sector, tomando en cuenta los existentes; propuestas de manzaneo y viviendas que ayudará a ordenar al sector; y planteamiento de equipamiento para ayudar al desarrollo social. Estas propuestas ayudarán con el desarrollo cultural, social, económico.

En relación con Red de Espacios.

Lerner (2005) denominó “generosidad urbana” a experiencias en las que el poder de la gente ayuda a cambiar el espacio público, mejorándolo, y en muchos casos dotándolo de un nuevo uso.

En pocas palabras, nos exponen como los pobladores de una zona pueden modificar los espacios en los que habitan y realizan intercambios culturales. Tratando de mejorarlos y dándoles calidad tanto al espacio interior como al exterior.

Asimismo, el estudio del espacio público, se realiza para conocer su protagonismo y las distintas maneras de verlo, un ejemplo es ver el espacio público como una infraestructura que sirva para la integración; dando espacios para el desarrollo de actividades culturales, sociales, recreativas; mejorando la calidad de vida de los ciudadanos. (Borja y Muxi, 2001) Los espacios públicos también ayudan a la integración urbana, ya que estos les dan más importancia a los usuarios, debido a que desarrollan las diversas actividades y mejoran el intercambio social.

Así pues, debemos tomar en cuenta que: La arquitectura nace a partir de quienes lo habitan, sus necesidades, actividades. Los escenarios urbanos son utilizados como cobijo y se debe tener en cuenta la escala, la temporalidad, el diseño. (Iribas, Tato y Vallejo, Mangada, 2011, p. 19-26).

Es por este motivo que la arquitectura va de acuerdo con quienes lo habitan; el usuario hace la arquitectura, mas no, la arquitectura hace el usuario. Teniendo en cuenta estas características vemos que, al generar arquitectura, ya sea por medio de un edificio o por medio de una red de espacios, siempre será de suma importancias los usuarios.

No obstante, las ciudades muchas veces presentan un extremismo, por un extremo encontramos muchos pisos, largas circulaciones, muchos usos y exceso de tráfico. Por otro lado, al otro extremo, está la ciudad con edificios razonables, bajos y cercanos, donde existen circulaciones peatonales, zonas de estancia, edificio públicos para la gente y relaciones directas entre las viviendas. A esto se lo llaman ciudad viva, donde existen espacios interiores del edificio que se relacionen con el exterior. (Gehl, 2014).

En pocas palabras, vemos que existe una estrecha relación entre las actividades exteriores y la condición del ambiente. Se toman en cuenta tres aspectos: el diseño del entorno, las zonas residenciales y los tipos de actividades que se desarrollan en los espacios exteriores. El aumento de las actividades exteriores se verá afectado por las mejoras cualitativas.

Actualmente existen muchos proyectos, donde le dan importancia a la dinámica social, la cual se desarrolla en una serie de espacios, a la que llamamos redes de espacios públicos; los cuales están distribuidos estratégicamente en las ciudades, teniendo en cuenta el desarrollo y crecimiento de esta.

Asimismo, el vínculo entre edificaciones, desarrollo económico y avances tecnológicos, ocasionaron la elaboración de tipos de redes en relación a la distribución de las ciudades. Los tipos son:

- ✓ Concentradas: Las ciudades se forman en un territorio por motivos históricos y ambientales.
- ✓ Lineales: A través de un eje que trabaja como corredor económico y de expansión.
- ✓ Dendríticas: se localizan de manera perpendicular a la costa.
- ✓ Anulares: Disposición en forma de anillo, sistemas concentrados que permiten intercambios.
- ✓ Aglomerados: muy en común de territorios urbanizados y desarrollados. Se consolidan en grupos en distintas partes, permitiendo una propagación.
- ✓ Radiocéntricos: diferentes ciudades, se relacionan en torno al centro principal.
- ✓ Regulares: Se reparten de manera homogénea por la ciudad, acercándose a una distribución ideal.
- ✓ Dispersas: Repartidas de manera aleatoria. (Martín., 2012)

Dentro de este marco, es importante tener en cuenta los tipos de redes los cuales nos permitirán ordenar mejor la ciudad, distribuyéndola de acuerdo a las necesidades de cada zona y así darles mayores potenciales.

En este mismo contexto, para Guallart (2008), la palabra REDES debe englobar o apoyarse de ciertas definiciones, que ayuden a un mayor entendimiento y faciliten el funcionamiento de estas. Las cuales deben ser las siguientes:

- ✓ Enredar: Crear una serie de redes que participan en la creación de redes discontinuas. Identificar los flujos de ciertos nodos la movilidad de las personas y las potencialidades de las centralidades, son claves en una habitabilidad discontinua global.
- ✓ Re- ciclaje urbano: Reorientar los servicios urbanos sobre territorios de las ciudades, fomentando la concentración de actividades en ciertos lugares claves de la ciudad para un mejor funcionamiento. Nos dice que cuando una ciudad se instale en un territorio debería estar preparado para un cambio de sus servicios, debido a que lo urbano se encuentra en constante crecimiento.
- ✓ Re- programar: buscar una armonía urbana a través de la creación de nodos funcionales en la ciudad.
- ✓ Iconos: Diseño de un elemento o construcción simbólica, que esté en relación con la cultura, la historia de un lugar determinado.

Materiales y métodos

Tipo y diseño metodológico.

Esta tesis de arquitectura por el nivel de investigación es una Tesis de licenciatura, la cual presenta las siguientes características:

- Tipo de investigación: Es de tipo tecnológica y aplicada, ya que me apoyaré en trabajos de campo, para estudiar la realidad en la que se encuentra el Pueblo Joven, saber cuáles son los factores que llevaron a la fragmentación urbana y conocer la dinámica de los pobladores y sectores aledaños, para poder generar estrategias acertadas y equipamientos habitables.
- Tipo de estudio: No experimental.
- Nivel de investigación: Nivel descriptivo.

Diseño de investigación.

- Enfoque mixto de la investigación, es aquel que utiliza los dos enfoques: el cuantitativo y el cualitativo. Recopilación de datos en campo, también se estudia el comportamiento y las características de los pobladores.

- Descriptiva: Se estudiaron los factores de desintegración y se analizaron las dinámicas de ellos pobladores.
- Carácter interpretativo, porque el estudiante da a conocer su propia interpretación sobre el problema estudiado, tomando en cuenta diferentes puntos de vista.

Población, muestra.

Para conocer la población a estudiar se tomó como referencia el Pueblo Joven Simón Bolívar, ubicado en la Ciudad de Chiclayo.

Por otro lado, la muestra será todo el Pueblo Joven, debido a que se estudiará de manera general el comportamiento y la dinámica socio urbana.

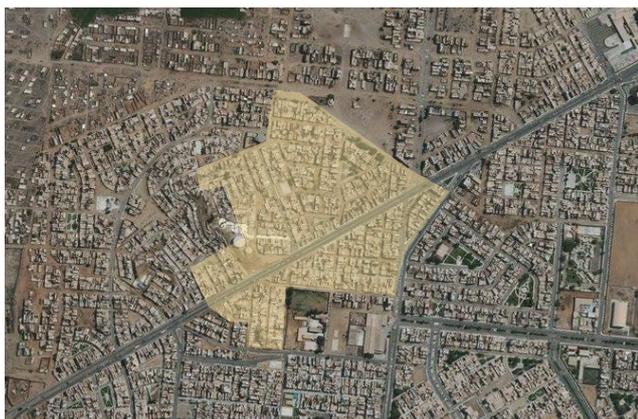


Ilustración 1. Delimitación del Terreno.
Fuente: Bing Maps.

Criterios de selección.

De acuerdo al comportamiento actual del Pueblo Joven Simón Bolívar pudimos recocer que este se encuentra fragmentado por la Vía de Evitamiento, la cual lo separa en dos sectores, donde cada uno, tiene características totalmente diferentes. Además, decidimos dividir la Vía de Evitamiento de acuerdo al sector aledaño. Se seleccionaron 4 sectores de estudio para un mejor entendimiento del comportamiento del Pueblo Joven Simón Bolívar:

- Sector A
- Sector B
- Vía de Evitamiento- Sector A
- Vía de Evitamiento- Sector B



- Sector A
- Sector B
- Vía de Evitamiento- Sector A
- Vía de Evitamiento- Sector B

Ilustración 2. Zona de estudio. Fuente: Propia.

Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Para dicha investigación se realizó una técnica de orden directo (visita de campo) utilizando una ficha de observación donde se recogerá información sobre el sector y se realizarán trabajos en el área de estudio, para obtener los datos requeridos para el desarrollo del primer objetivo. Tomaremos en cuenta los siguientes puntos:

- ✓ Observación
 - Visitas de campo para recolectar información In Situ sobre las características físico-espaciales del Pueblo Joven.
 - Análisis: Reconocer la información obtenida a partir de la recolección de datos y su diagnóstico.

Para la segunda etapa se realizó una técnica de orden directo (visita de campo) utilizando encuestas donde se recogerán datos sobre la dinámica del sector y de sus pobladores.

- ✓ Encuestas
 - Realizar entrevistas a los pobladores del Sector A y el Sector B del Pueblo Joven Simón Bolívar, para conocer la dinámica social y urbana.

Para la tercera etapa se realizó un análisis a tres proyectos que servirán como referentes, para plantear estrategias proyectuales, una propuesta de integración entre los sectores del Pueblo Joven simón Bolívar y desarrollar unos de los equipamientos planteados.

Procedimientos.

Los procedimientos que seguimos para contribuir con la elaboración de la tesis son los siguientes:

En primer lugar, para la primera etapa, se elaboró una ficha de observación, para analizar el Pueblo Joven Simón Bolívar, para eso se tomaron los 4 sectores escogidos, en los cuales se realizó el estudio de 6 componentes urbanos para reconocer los factores de fragmentación que afectan al Pueblo Joven. y calificarlo según su estado de conservación: bueno, malo, regular; de acuerdo a ciertos parámetros que corresponden a cada componente urbano. Los 6 componentes son los siguientes:

- ✓ Equipamientos.
- ✓ Viviendas.
- ✓ Espacio público.
- ✓ Elementos urbanos.
- ✓ Sistema vial.
- ✓ Disturbadores urbanos.

Este instrumento fue validado por el Arq. Echeandía Vallejos Miguel Fernando, docente de la EA- USAT.

Datos general ←

Planos general ←

→ **Plano zoom**

COMPONENTE URBANO	SI	NO	COND	ESTADO	Ubicación	REGISTRO FOTOGRAFICO	OBSERVACIONES
Equipamientos							
Educativo							
Institución							
Primaria							
Secundaria							
Comercio							
Cultural							
Comunal							
Recreativo							
Viviendas							
Material							
Adobe							
Acero							
Altura de colif							
1 piso							
2 pisos							
3 pisos							
4 pisos							
Servicios básicos							
Agua							
Gas							
Espacios públicos							
Parques							
Zonas de estacion							
Espacios no reser							
Elementos urbanos							
Puentes							
Jardinería							
Arboles							
Sistema Vial							
Veredas							
Pisos							
Alfombrado							
Acabado							
Alumbrado							
Disturbios urbanos							
Auditiva							
Visual							
Olfativa							

↓

Componentes urbanos del sector Ubicación del componente urbano Fotografías Observaciones

Ilustración 3. Ficha de Observación. Fuente: Propia.

Para su aplicación se realizó trabajo de campo, se recorrieron los 4 sectores escogidos anteriormente del Pueblo Joven (Sector A, Sector B, Vía de Evitamiento Sector A, Vía de Evitamiento Sector B). Al mismo tiempo se realizaron las fotografías correspondientes de cada componente urbano.

Para la segunda etapa, se realizaron encuestas tanto en el Sector a como en el Sector B del Pueblo Joven Simón Bolívar, para conocer la dinámica social de los pobladores. Para desarrollar las encuestas, se realizó un trabajo de campo, donde se encuestaron a 60 pobladores, para conocer qué actividades realizaban en el día a día y que espacios utilizaban. Se tuvieron en cuenta los siguientes ítems de estudio:

- Perfil del usuario/ Datos personales. En este ítem se reconoció a que sector del Pueblo Joven pertenecen, su ocupación, que medio de transporte utilizan, si usan la Vía de Evitamiento y si se dirigen al otro sector.
- Características del entorno/ Intercambio social. En este segundo ítem se conocerá que espacios públicos y equipamientos utilizan, las actividades que realizan, en que horarios y con qué frecuencia se dirigen. También que calles recorren para dirigirse a dichos espacios.
- Características físicas/ Factores externos. En el tercer ítem se reconocieron los problemas o malestares que se percibe en los espacios públicos, equipamientos, las calles y la vía de Evitamiento. También, la percepción de los pobladores con respecto conexión y el diseño de la Vía de Evitamiento.

Este instrumento fue validado por la Arq. Maria del Rosario Balcázar Llúncor, docente de la EA- USAT.

Para la tercera etapa, se utilizó Ficha de Análisis de Referente, en los cuales escogí tres proyectos de integración, regeneración y activación urbana. Estas fichas me servirán para tener una referencia y a partir de ese punto desarrollar la propuesta a través de estrategias proyectuales que ayuden a solucionar los problemas de desintegración urbana del Pueblo Joven Simón Bolívar.

Resultados y discusión

A continuación, presentaremos los resultados de los instrumentos utilizados por cada etapa de la investigación:

Etapa 1

La presente se realizó con el objetivo de: *Determinar los factores de la fragmentación del sector urbano*, esta se aplicó durante 2 días del mes de Junio del 2019, se desarrolló a través de un trabajo de campo en los cuatro sectores de estudio del Pueblo Joven Simón Bolívar, en total se realizaron 4 fichas de observación, donde se obtuvieron los siguientes resultados.

Equipamientos:

- El sector A tiene un déficit de equipamientos culturales, educativos, comerciales y deportivos, solo cuenta con un lugar de culto denominado: “Iglesia del Nazareno” la cual funciona en una vivienda de ladrillo (buen estado de conservación). Además, encontramos una Iglesia en la calle Bustamante y Rivero, en el perímetro del sector; la cual está en mal estado, ya que sus muros están rajados, despintados, sucios y sin acabados, las ventanas y puertas rotas, las rejas oxidadas y alrededor de ella se encuentra gran cantidad de desmonte.

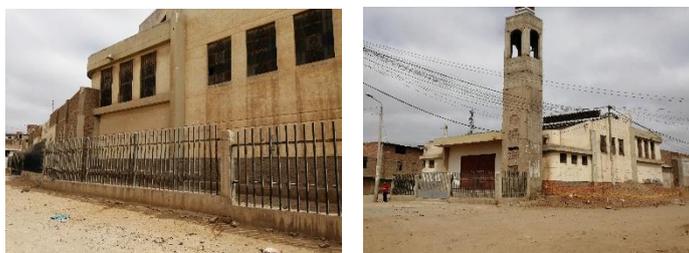


Ilustración 4. Estado actual de equipamiento comunal. Fuente: Propia.

- En el sector B del PJ Simón Bolívar, encontramos sólo un colegio particular de nivel inicial, el cual abastece una parte del sector. Además tomamos dos equipamientos aledaños al sector, debido a que su radio de influencia abarca todo el sector B: el Colegio Primario y secundario, “Salazar Bondy” y un equipamiento comercial, el Mercado del Pueblo, el cual según las especificaciones del reglamento nacional de edificaciones es un C2, su nivel de servicio es vecinal y sectorial, este se encarga de dotar tanto al Pueblo Joven Simón Bolívar, como a Las Lomas, Jerusalén, 3 de octubre, Remigio Silva, Cruz de la Esperanza.
- En la Vía de Evitamiento Sector A y Vía de Evitamiento Sector B, encontramos un déficit de equipamientos urbanos, este déficit ocasiona que los niños del Pueblo Joven tengan que ir a estudiar en los colegios que se encuentran en Cruz de la Esperanza y en Ciudad del Chofer, y un pequeño porcentaje dirigen a estudiar al colegio Salazar Bondi (Primaria y Secundaria), debido a la vía de alto tránsito, que es la que genera una gran inseguridad para los niños.

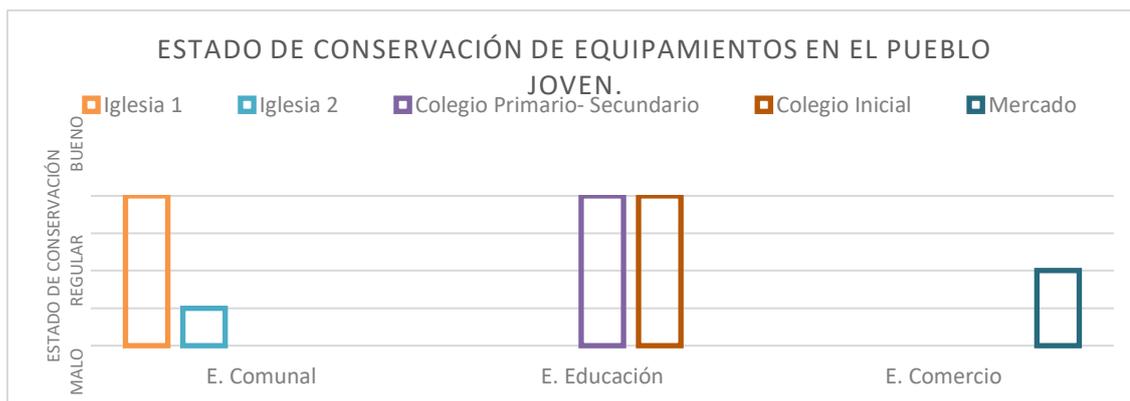


Gráfico 1. Estado de Conservación de equipamientos en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.

Viviendas:

- Se observaron que en su gran mayoría las viviendas del sector A oscilan entre 2-3 pisos de altura y no presentan acabados o no las han terminado de construir. El material más común utilizado en la construcción de las viviendas es el ladrillo, salvo un 5% de las viviendas más precarias que son de adobe.
- Mientras que un 99% de las viviendas del sector B son de ladrillo, están en buen estado y tienen acabados. La altura de las viviendas oscila entre 3 a 4 pisos de altura.
- Se observa que las viviendas aledañas a la Vía de Evitamiento – Sector A y Vía de Evitamiento Sector B, son de material noble, su altura oscila entre 1-2 pisos de altura. Algunas viviendas están en buen estado y otras no las han terminado de construir.
- Los cuatro sectores del PJ Simón Bolívar ya cuentan con los servicios básicos de agua y luz. Actualmente están realizando las instalaciones de gas natural.

Espacios públicos:

- El Sector A cuenta con 5 parques, de los cuales uno es para uso recreativo, ya que cuenta con juegos para niños, sin embargo, estos se encuentran en mal estado, algunos están rotos, otros oxidados; lo que representa un gran riesgo para la integridad de los niños. También encontramos un pequeño paseo peatonal en la calle Pedro Ruiz, en el que encontramos gran cantidad de árboles, pero las zonas de estancia no cuentan con elementos de sombra y el mobiliario urbano no está en buen estado de conservación (bancas despintadas y desgastadas), las personas solo lo utilizan de paso y otras pasean a sus mascotas. Los 3 parques restantes no están construidos, cuentan con mobiliario urbano y sólo podemos observar los caminos que realizan los usuarios para trasladarse de un lugar a otro.
- El sector B no cuenta con ningún parque ni con alguna zona de estancia. Sólo encontramos una pequeña losa deportiva, que es utilizada por los niños y por las personas de los sectores aledaños, ya que está ubicada entre el colegio Salazar Bondy y el Mercado, además aquí pudimos observar que al estar al aire libre está rodeado de bolsas de basura.
- Observamos que tanto la Vía de Evitamiento del sector A y sector B no presentan espacios públicos, la vía no cuenta con zonas de estancia, ni lugares de ocio.



Ilustración 6. Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.

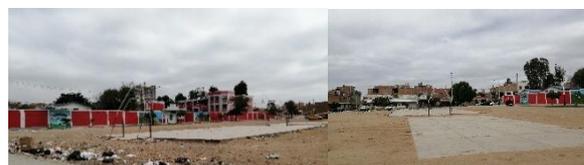


Ilustración 5. Losa deportiva del Sector B del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.

Elementos urbanos:

- En ambos sectores del PJ Simón Bolívar los postes se encuentran en un estado regular debido a que algunos tienen afiches colgado, están sucios, con algunos focos quemados, un 15% de estos se encuentran un poco destruidos. A lo largo de las calles encontramos por cada cuadra de 3- 4 árboles, lo que no permite un buen confort al transitar las calles o avenidas, debido a que no generan la suficiente sombra.
- El PJ no cuenta con jardineras, lo que evidencia el déficit de árboles en los sectores. Los pocos árboles existentes se encuentran en el sector A debido a que sus pistas son de tierra natural y esto facilita que los árboles puedan crecer. Lo que permite mejorar las condiciones de confort térmico al transitar las calles, aunque sin una debida planificación.
- La Vía de Evitamiento- sector A, presenta postes en estado regular y malo, se encuentran despintados, algunos focos están quemados, este sector no cuenta con jardineras, lo cual ocasiona un gran déficit de árboles. Tomando en cuenta que la ciudad de Lambayeque presenta un déficit de áreas verdes, por cada habitante tenemos 1.04 m².
- La Vía de Evitamiento- sector B, presenta algunas veredas improvisadas por los pobladores, en la cuales plantan árboles, pero esto esta presenta cada 2 cuadras, sus postes están en estado bueno y regular, con algunos focos quemados.

Sistema vial:

- En el sector A las veredas son de cemento pulido, están presentes parcialmente, las existentes están en mal estado, destruidas o sólo por porciones en algunas casas. Mientras que en el sector B un 98% de las cuadras tienen veredas de cemento pulido y en buen estado, excepto las viviendas que se encuentran en la parte alledaña de la Vía de alto tránsito.
- En el sector A las pistas están afirmadas y en estado natural, con presencia de huecos debidos a las lluvias lo que ocasione que el agua se estanque. En el sector B, encontramos las pistas afirmadas, presentan huecos y piedras en ellas; sólo algunos pasajes peatonales (6 cuadras) se encuentran en buen estado y con pavimento.
- La vía de Evitamiento Sector A y Sector B, al ser altamente peligrosa ocasiona que los usuarios no puedan cruzar a ambos sectores para poder dirigirse a algún equipamiento, además la vía es de asfalto y no está tratada correctamente, ya que no presenta ningún tipo de señalización, ni presenta semáforos; para este tipo de vías se debería plantear pases peatonales o puentes peatonales, debido que mayormente transitan vehículos de carga pesada y transporte público, además, de los automóviles.
- En la vía de Evitamiento sector B y sector A, presentan veredas de cemento pulido, pero en porciones y algunas en mal estado; en el sector B solo el 10% de cuadras presentan veredas de cemento pulido.

Disturbadores urbanos:

- Ambos sectores A y B presentan contaminación tanto visual (grafiti, afiches, propagandas) como olfativa (desechos orgánicos e inorgánicos) y auditiva (carros, transporte pesado que transita en la a lo largo del día). Estos desechos los ubicamos a lo largo de las calles o son dejados en los parques que no han sido diseñados, alrededor de la losa y en los terrenos descampados.
- En la Vía de Evitamiento Sector A y Sector B encontramos gran cantidad de desechos en toda la berma, la cual no presenta arborización, ni áreas verdes; está en total abandono. Además, la basura es arrojada en las partes donde no hay veredas debido a la topografía del terreno, contribuyendo así con la ruptura del paisaje urbano.



Ilustración 7. Disturbadores urbanos en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.

Discusión:

Según Diego Hernández Dorantes, en “Bitácora Arquitectura N° 36” (2017), las avenidas diseñadas para los automóviles son usadas en su mayoría para conectar sectores de una ciudad, pero al mismo tiempo genera una fragmentación del vínculo con respecto a la escala peatonal. Estas autopistas generan fronteras, las cuales se deben disolver en el paisaje urbano, debe parecer no estar fragmentado y delimitado.

Observamos que el Pueblo Joven Simón Bolívar es atravesado por la Vía de Evitamiento, la cual, si bien lo comunica con los diferentes distritos de la ciudad gracias a que transitan transporte de carga pesada, transporte público y transporte privado; al mismo tiempo genera una fragmentación del paisaje urbano, dividiéndolo en dos sectores que se encuentran muy marcados. Además, se percibió una disociación en la escala peatonal, debido a que gracias al diseño de la vía no se generan lugares donde se puedan desarrollar actividades cotidianas, ni lugares de encuentro para que se relacionen entre los pobladores de ambos sectores del Pueblo Joven. Llegando a la conclusión que esta Vía ha sido diseñada únicamente para conectar las zonas de la ciudad y para uso exclusivo del automóvil.

Según SABATINI & BRAIN (2008), manifiesta que: En las ciudades la segregación de los sectores de la periferia se debe a factores urbanos y sociales. En los cuales está incluido lo siguiente:

- ✓ La poca accesibilidad.
- ✓ Falta de equipamientos e infraestructura.
- ✓ Problemas de desintegración.
- ✓ También se debe a problemas económicos, culturales y políticos; debido a que vivimos en una sociedad clasista.

De acuerdo al análisis de los resultados se observa que existe una desintegración marcada principalmente por la aparición de la Vía de Evitamiento, por lo que a partir de ella encontramos los siguientes factores de la fragmentación urbana:

- ✓ Déficit de equipamientos urbanos.
- ✓ Desintegración dentro del Pueblo Joven Simón Bolívar, el cual se encuentra dividido en dos sectores.
- ✓ Dinámica económica orientada al sector B.
- ✓ Red vial inconexa.
- ✓ Aparición de disturbadores urbanos.

En la “Declaración de Toledo”, uno de los documentos más relevantes publicados por la Comisión Europea (2012), la regeneración urbana integrada se concibe como “un proceso planificado que ha de trascender los ámbitos y enfoques parciales hasta ahora habituales para abordar la ciudad como totalidad funcional y sus partes como componentes del organismo urbano, con el objetivo de desarrollar plenamente y de equilibrar la complejidad y diversidad de las estructuras sociales, productivas y urbanas, impulsando al mismo tiempo una mayor ecoeficiencia ambiental”

Claramente el Pueblo Joven no se presenta como una totalidad funcional, debido a que sus partes o sectores se han desarrollado cada uno por su lado, lo cual ha generado grandes desequilibrios urbanos; se observan diversas estructuras sociales, productivas y urbanas las cuales no se han podido complementar, ni trabajar en conjunto.



DISTURBADORES URBANOS

- Contaminación olfativa.
- Contaminación visual.
- Contaminación auditiva, visual y olfativa.

EQUIPAMIENTOS

- Educación
- Iglesia
- Comercio

ESPACIOS PÚBLICOS Y URBANOS

SISTEMA VIAL

SECTOR

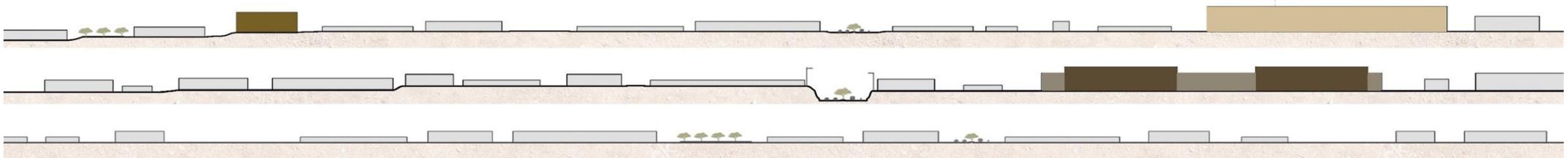


Ilustración 8. Factores de desintegración. Fuente: Propia.

Etapa 2

La presente se realizó con el objetivo de: *Conocer el comportamiento urbano de los pobladores del sector*, esta se aplicó durante 2 días del mes de Setiembre del 2021, se realizó un trabajo de campo en los sectores del Pueblo Joven Simón Bolívar, en total se desarrollaron 60 encuestas a los pobladores. En donde, se obtuvieron los siguientes resultados.

SECTOR A

• PERFIL DEL USUARIO/ DATOS PERSONALES.

Las encuestas se realizaron a 35 ciudadanos de los cuales el, 34% fueron de sexo masculino y el 66 %, femenino; de los cuales el rango de edad se encuentra desde 10 años a 69 años.

Observamos que el 94% de los pobladores si utilizaban la vía para ir al sector B, para dirigirse a algún equipamiento, espacio ido público o realizar alguna actividad, ya sea en el otro sector como fuera del Pueblo Joven. Y el 6% percibían la Vía de Evitamiento muy peligrosa y con presencia de delincuencia.

En este sector entre las ocupaciones más resaltantes de los pobladores encontramos a estudiantes (32%) y amas de casa (26%), también encontramos comerciantes minoristas (11%) y personas que trabajan en distintas ocupaciones fuera del sector (31%). El 80% utilizan la Vía de Evitamiento para dirigirse a sus diferentes lugares de trabajo o de estudio en diversos medios de transporte, usaban, combis, colectivos, mototaxis, taxi o movilidad propia; mientras que un 23 % se movilizaba a pie dentro del sector.

• CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO/ INTERCAMBIO SOCIAL.

Se observó que los espacios públicos presentan las siguientes características:

ESPACIOS PÚBLICOS/ PARQUES.

El 30% de los encuestados usan los espacios públicos destinado para parques, de la siguiente manera.

El horario más frecuente en el que ellos asisten es de 1 a 2 veces a la semana (83%), especialmente en la tarde (86%), las horas oscilan entre 4 - 6 pm. El 11% asiste 1 vez cada 15 días, en la tarde; mientras que el 6% asiste de 3 a 4 veces a la semana en la mañana.

Las actividades que ellos desarrollan en estos espacios públicos son:

- Jugar en los columpios.
- Pasear con la familia.
- Pasear a las mascotas.
- Practicar deporte.
- Cruzarlo para ir a algún lugar.

ESPACIOS PÚBLICOS/ LOSAS DEPORTIVAS.

El 23% de los encuestados utilizan las losas deportivas para practicar deporte y asistir como espectadores.

El horario en el que asisten los pobladores que usan estos espacios con más frecuencia es de 1 a 2 veces por semana (75%) tanto en la mañana, las horas oscilan entre 10-11 am; como en la tarde, las horas oscilan entre 5- 6 pm. El 12.5% asiste tanto 1 vez cada 15 días, como 3 a 4 veces a la semana, en el horario de la tarde.

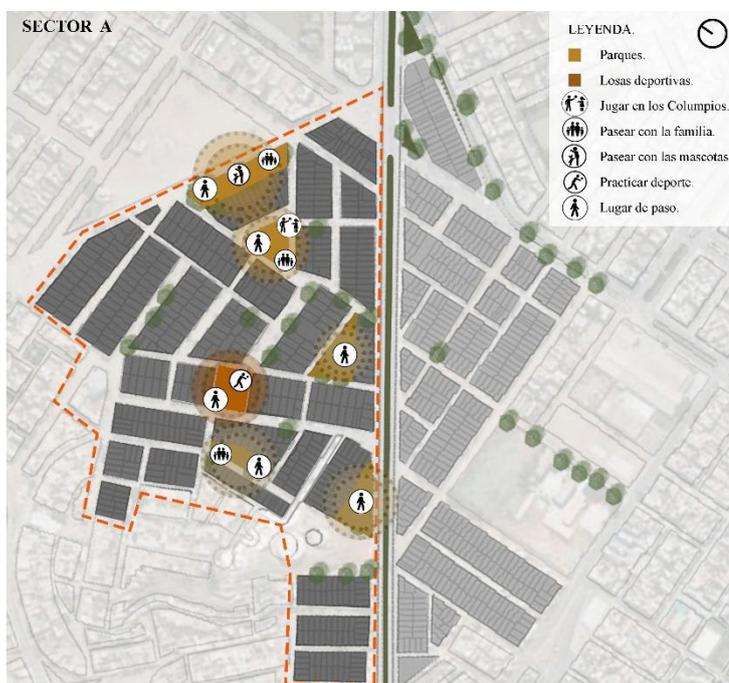


Ilustración 17. Actividades en Espacios públicos del Sector A del Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.

EQUIPAMIENTOS/ COLEGIOS.

EL 34% de los encuestados se dirigen a los equipamientos de educación que están ubicados en los sectores aledaños, entre ellos encontramos el Colegio Nacional “Salazar Bondy”, el Colegio Nacional 10030 Naylamp y el Colegio Particular José Quiñones Gonzales.

El horario más frecuente, 75%, en el que acuden los pobladores es más de 5 veces a la semana, siendo el turno de la mañana el más común, sus horas oscilan entre 8 am. a 12 pm. El 17% acude de 3 a 4 veces a la semana, en los horarios de la mañana y el 8%, acude de 1 a 2 veces a la semana, en el horario de la mañana.

Las actividades más resaltantes que se desarrollan en dicho equipamiento son:

- Estudiar.
- Llevar y recoger a sus hijos o hermanos.

EQUIPAMIENTOS/ MERCADOS.

El 66% de los pobladores encuestados acuden a los mercados en su mayoría a hacer compras para el hogar y otros a trabajar.

El 52% es el horario más frecuente, asisten de 1 a 2 veces a la semana y las horas más comunes son de 8 a 10 de la mañana. El 22%, asiste de 3 a 4 veces a la semana, siendo el horario más común el de la mañana. Los horarios menos comunes son los que asisten: más de 5 veces a la semana, todos los días y 1 vez cada 15 días; correspondiéndole a cada uno el 9%; donde se observa que los pobladores mayormente se dirigen en los horarios de la mañana.

EQUIPAMIENTOS/ IGLESIAS.

EL 49% de los encuestados se dirigen a las Iglesias que están ubicadas dentro y fuera del Pueblo Joven Simón Bolívar, entre ellas encontramos la “Parroquia Santa María del Camino”, “Iglesia Vianey”, “Iglesia Cristiana” e “Iglesia Evangélica”.

El 59% de los pobladores se dirigen de 1 a 2 veces a la semana, con mayor frecuencia en el turno de la mañana. El 18%, de 3 a 4 veces a la semana, mayormente en el horario de la noche; el 18%, 1 vez cada 15 días en el horario de noche; y el 5% acude todos los días de la semana en la noche.

Las actividades que realizan en dicho equipamiento son las siguientes:

- Ir a Misa.
- Predicar.
- Asistir a celebraciones Eucarísticas.
- Recibir catequesis.

EQUIPAMIENTOS/ OTROS.

El 23% de los pobladores encuestados también se desplazan a otro tipo de equipamientos que están ubicados en los sectores aledaños y distintos lugares de la ciudad.

El 37.5% de dichos pobladores se dirigen a la Posta Médica que está ubicada en el Pueblo Joven Cruz de la Esperanza, una vez cada 15 días, tanto en los turnos de la mañana y de la tarde. Mientras que el 25% se dirige al Hospital Regional para realizarse los chequeos médicos, en el horario de la mañana y una vez cada 15 días.

Otras actividades que ellos realizan en locales comerciales ubicados en el centro de Chilayo son, hacer compras para su hogar, en dos horarios, una vez cada 15 días y todos los días de la semana, tanto en la tarde como en la mañana. También observamos que un usuario se desplaza al campo para trabajar y así poder obtener ingresos, una vez cada 15 días en el horario de la mañana.

CALLES CON MAYOR RECORRIDO.

Inicialmente se realizaron 10 encuestas piloto para constatar que calles tenían mayor afluencia de recorrido por los pobladores del sector. Entre las calles con mayor recorrido del Sector A para desplazarse a los espacios públicos y equipamientos del sector, son la Avenida Augusto B. Leguía y la Calle Santa Martha. La calle con menor recorrido es la Calle 17 de diciembre.

Además, se observó que en el Sector B la Avenida Zarumilla y la Calle Simón Bolívar, era las usada para desplazarse a los espacios públicos y equipamientos. Mientras, que la menos transcurrida era la Calle 28 de Julio.

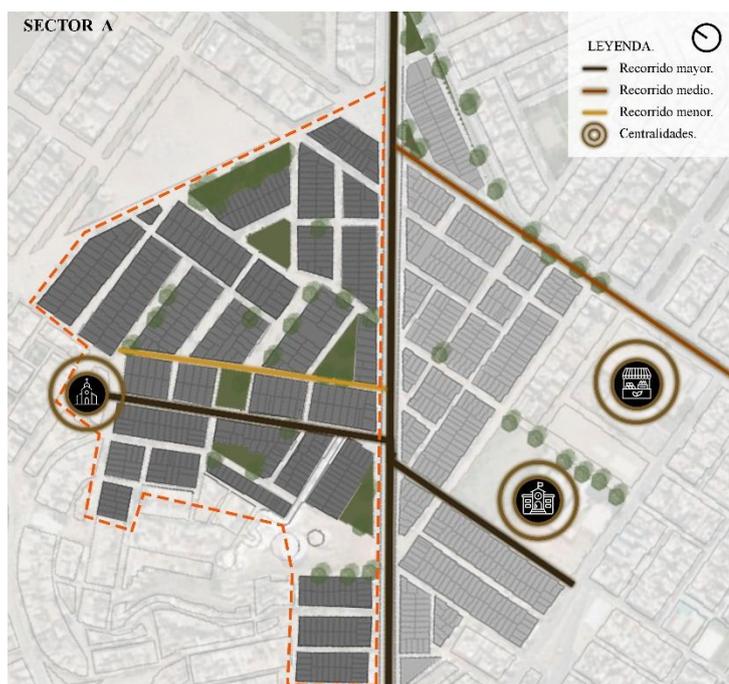


Ilustración 18. Calles con mayor recorrido del Sector A. Fuente: Propia.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS/ FACTORES EXTERNOS.

Se trató de conocer los problemas, peligros e inseguridades que se perciben en los espacios públicos, equipamientos, calles y la Vía de Evitamiento, para poder distinguir cuales son los factores que causan malestar a los pobladores del Sector A del “Pueblo Joven Simón Bolívar”.

PROBLEMAS O MALESTAR EN ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS.

Espacios Públicos.

Los encuestados manifestaron que los problemas más resaltantes que encontramos en dicho sector es que la mayoría, el 71%, no se dirigen a estos espacios debido a que el mobiliario urbano como bancas, columpios, postes, se encuentra en mal estado. También presentan gran contaminación por residuos sólidos.

Nos manifestaron que algunos espacios públicos no se encuentran diseñados, existe un gran índice de delincuencia, problemas de iluminación y déficit de arbolado y/o áreas verdes.

Equipamientos.

El 46% y 43% de los pobladores de este sector indicaron que los problemas más frecuentes que presentaron los equipamientos, es que, los ambientes de los edificios se encuentran en mal estado y/o presentan contaminación por residuos sólidos en los espacios aledaños. El 32% nos manifestaron su malestar al interior de los equipamientos debido a que no presentan zonas de ocio o de descanso, donde puedan existir un intercambio social entre los pobladores.

Además, el 11% de los pobladores expresaron que existen problemas de iluminación y el 9% presentan incomodidad debido a las restricciones de algunos ambientes.

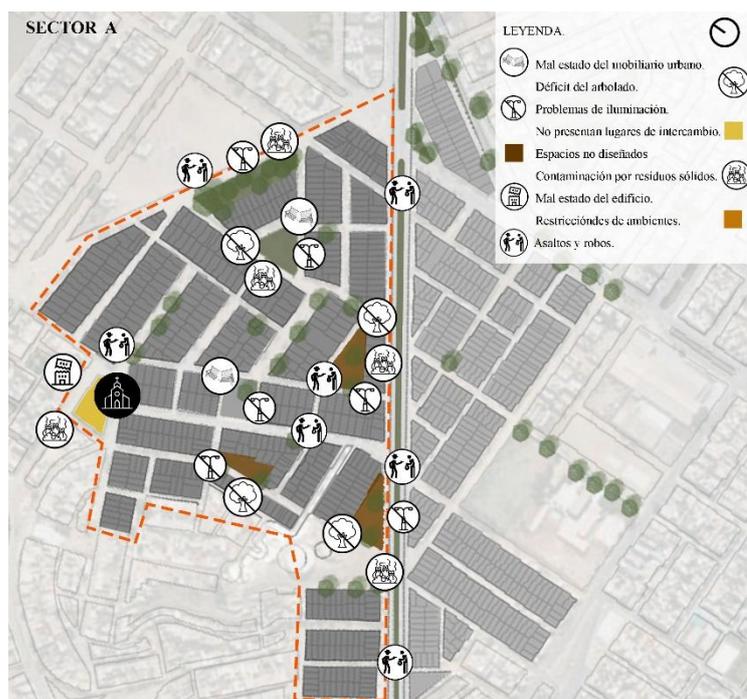


Ilustración 19. Problemas o malestar en espacios públicos y equipamientos del Sector A. Fuente: Propia.

PELIGRO O INSEGURIDAD AL TRANSITAR.

Los pobladores manifestaron que el peligro que ellos encuentran al transitar por las calles, es el gran porcentaje de asaltos y robos en la Calle Santa Martha, Calle San Martín, Calle Simón Bolívar, con un 86%; otro de los peligros que encuentran es: pandillaje y actos de vandalismo en la calle Jorge Chávez, con un 46%; consumo, ventas de sustancias ilícitas y alcohol en la calle José Bustamante y Rivero y en el parque Simón Bolívar, con un 40%. Manifestaron que estas inseguridades, también están presentes en el sector B.

PELIGRO O INSEGURIDAD EN LA VÍA DE EVITAMIENTO.

Los pobladores expresaron que existen los siguientes peligros en la Vía de Evitamiento: con mayor porcentaje de 74% tenemos contaminación por acumulación de basura; con un 72%, peligro al cruzar las pistas debido a que existen un déficit de semáforos y rampas, esto ha ocasionado accidentes de tránsito; con un 63%, ruidos intensos por el alto flujo de vehículos de carga pesada; con un 51%, asaltos y robos en plena Vía de Evitamiento.

ACCESO Y/O CONEXIÓN ENTE LOS SECTORES DEL PUEBLO JOVEN SIMÓN BOLIVAR.

Según el 63% de los pobladores del sector A, del Pueblo Joven Simón Bolívar, nos indicaron que la Vía de Evitamiento impide el acceso y/o conexión directa entre los ambos sectores, debido a los peligros ya mencionados anteriormente. Mientras, que el 37% manifestó que la Vía de Evitamiento no es un impedimento para poder desplazarse hacia el otro sector.

DISEÑO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO.

El 100% de los encuestados indicaron, que la Vía de Evitamiento debe mejorar su diseño, debido a que carece de rampas para personas discapacitadas, un puente peatonal, semáforos, rompemuelleres.

DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS.

El 97% de los encuestados manifestaron que los espacios públicos deben de mejorar su diseño y también tener un mejor mobiliario urbano debido a que se encuentran en mal estado. Además, algunos espacios públicos presentan contaminación por residuos sólidos, debido a que no están diseñados ni construidos.

SECTOR B

• PERFIL DEL USUARIO/ DATOS PERSONALES.

Las encuestas se realizaron a 25 ciudadanos de los cuales el, 34% fueron de sexo masculino y el 66 %, femenino; de los cuales el rango de edad se encuentra desde 10 años a 69 años.

Observamos que el 76% de los pobladores si utilizaban la vía para dirigirse a algún equipamiento de comercio, salud o educación; también a algún espacio público del sector A, ir a su trabajo que está ubicado fuera del área del Pueblo Joven Simón Bolívar. Mientras, que el 24% percibe que la Vía de Evitamiento es muy peligrosa, presenta delincuencia y consideran que no cuenta con equipamientos y espacios públicos.

En este sector, el 68%, que es la mayoría de pobladores, se dedican a trabajar de manera independiente, en ocupaciones como niñeras, conductores, cocinero, veterinario, docente, comerciante y técnicos.

Entre otras ocupaciones más resaltantes de los pobladores encontramos a amas de casa (16%), estudiantes (8%) y presencia de viviendas comercios (8%). El 56% utilizan la Vía de Evitamiento para dirigirse a sus diferentes lugares de trabajo o de estudio en diversos medios de transporte, usan: combis, colectivos, mototaxis, taxi o movilidad propia; mientras que un 36% se movilizaba a pie dentro del sector; mientras que el 44% no utiliza la Vía de Evitamiento para trasladarse.

• CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO/ INTERCAMBIO SOCIAL.

Se observó que los espacios públicos presentan las siguientes características:

ESPACIOS PÚBLICOS/ PARQUES.

El 36% de los encuestados usan los espacios públicos destinado para parques que en su mayoría están ubicados en Remigio Silva, debido que el Sector B del Pueblo Joven no cuenta con áreas destinadas a parques, de la siguiente manera.

El horario más frecuente en el que ellos asisten es de 1 a 2 veces a la semana (56%), especialmente en la tarde, las horas oscilan entre 4 - 6 pm. El 22% asiste 1 vez cada 15 días, en la tarde; al igual que el 22% asiste de 3 a 4 veces a la semana en la tarde y noche.

Las actividades que desarrollan con mayor frecuencia en estos espacios públicos son:

- Pasear con la familia.
- Practicar deporte.
- Cruzarlo para ir a algún lugar.

ESPACIOS PÚBLICOS/ LOSAS DEPORTIVAS.

El 24% de los encuestados utilizan las losas deportivas para practicar deporte y asistir como espectadores. El horario más frecuente en el que asisten a estos espacios es de 1 a 2 veces por semana (83%) en la tarde, las horas oscilan entre 5- 6 pm. El 17% asiste 1 vez cada 15 días, en el horario de la noche.



Ilustración 20. Actividades en espacios Públicos en el Sector B. Fuente: Propia.

EQUIPAMIENTOS/ COLEGIOS.

EL 20% de los encuestados se dirigen a los equipamientos de educación que están ubicados fuera del Pueblo Joven, el colegio más usual es el Colegio Particular José Quiñones Gonzales.

El 40% de los pobladores que utilizan este equipamiento acuden en el horario más frecuente, más de 5 veces a la semana, siendo el turno de la mañana el más común, sus horas oscilan entre 8 am. a 12 pm. El otro 40% acude 1 vez cada 15 días, en el horario de la mañana y el 20%, acude de 1 a 2 veces a la semana, en el horario de la mañana.

Las actividades más resaltantes que se desarrollan en dicho equipamiento son:

- Llevar y recoger a sus hijos o hermanos.
- Visitar a los maestros.
- Asistir a los acontecimientos públicos.

EQUIPAMIENTOS/ MERCADOS.

El 68% de los pobladores encuestados acuden a los mercados en su totalidad a hacer compras para el hogar, a excepción de uno que va a trabajar.

De los pobladores que acuden a los mercados, el 29% asisten de 1 a 2 veces a la semana y 1 vez cada 15 días. El 24%, asiste todos los días y el 18%, de 3 a 4 veces a la semana. Siendo el horario más común, en la mañana de 8 a 10 a.m.

EQUIPAMIENTOS/ IGLESIAS.

EL 52% de los encuestados se dirigen a las Iglesias que están ubicadas fuera del Pueblo Joven Simón Bolívar, entre ellas encontramos la “Iglesia Vianey” y “Capilla San Rafael”. El 85% de ellos, asisten de 1 a 2 veces a la semana, con mayor frecuencia en el turno de la mañana. Mientras que el 15%, 1 vez cada 15 días en el horario de la mañana.

Las actividades que realizan en dicho equipamiento son las siguientes:

- Ir a Misa.
- Asistir a celebraciones Eucarísticas.

EQUIPAMIENTOS/ OTROS.

El 16% de los pobladores encuestados también se desplazan a otro tipo de equipamientos que están ubicados en los sectores aledaños y distintos lugares de la ciudad.

Dichos pobladores se dirigen a las tiendas que están ubicadas en el exterior del Pueblo Joven, tanto en la mañana como en la tarde. Otras actividades que realizan son asistir al Estadio y visitar a sus familiares.

CALLES CON MAYOR RECORRIDO.

En el Sector A, la Avenida Augusto B. Leguía es la más usada para desplazarse a los espacios públicos y equipamientos del sector. Las calles con menor recorrido son: la Calle Santa Martha, Calle 17 de diciembre, Calle Jorge Chávez y Calle Nicolás de Piérola.

Además, se observó que en el Sector B, la Avenida Zarumilla, la Calle Simón Bolívar y Calle Rufino Echenique, son las más usadas para desplazarse a los espacios públicos y equipamientos. Mientras, que las menos transcurrida son Calle Mariano Melga y la Calle 24 de Julio.

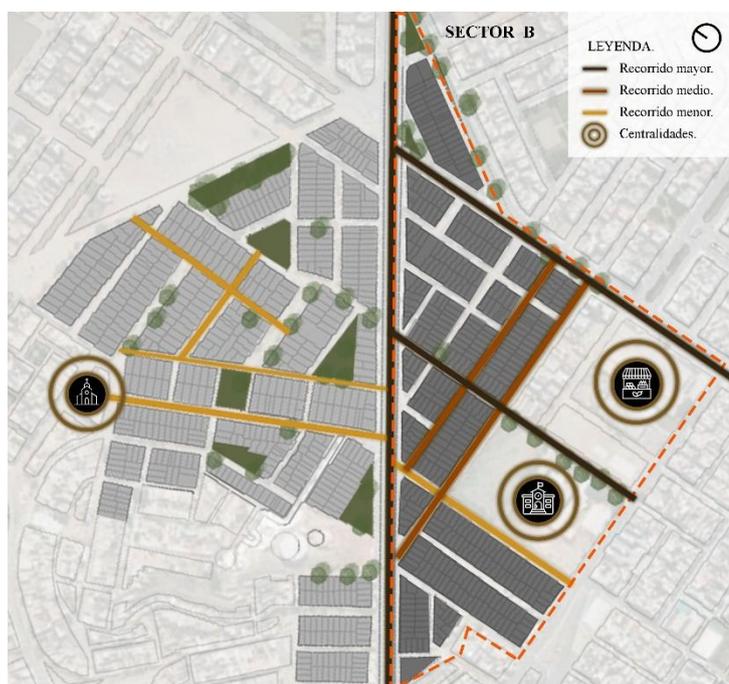


Ilustración 21. Calles con mayor recorrido del Sector B. Fuente: Propia.

• CARACTERÍSTICAS FÍSICAS/ FACTORES EXTERNOS.

Según la encuesta realizada a los pobladores, se conocieron los problemas, peligros e inseguridades que se perciben en los espacios públicos, equipamientos, calles y la Vía de Evitamiento, que causan malestar a los pobladores del Sector A del “Pueblo Joven Simón Bolívar”.

PROBLEMAS O MALESTAR EN ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS.

Espacios Públicos.

Los encuestados manifestaron que los problemas más resaltantes que encontramos en dicho sector es que la mayoría, el 64%, no se dirigen a estos espacios debido a que presenta un gran índice de contaminación por residuos sólidos. Mientras que el 52% no acude debido a que el mobiliario urbano como bancas, columpios, postes, se encuentra en mal estado; y el 44% nos informó que tampoco acuden porque los parques no se encuentran diseñados. También perciben que algunos espacios públicos presentan problemas de iluminación y déficit de arbolado y/o áreas verdes.

Equipamientos.

Los pobladores manifestaron que el 44% de los equipamientos no presentan espacios de reunión y el 32%, indicaron que los ambientes de los edificios se encuentran en mal estado y/o presentan contaminación por residuos sólidos en los espacios aledaños. El 16% nos manifestaron su malestar debido a que existen problemas de iluminación.



Ilustración 22. Problemas o malestar en espacios públicos y equipamientos del Sector B. Fuente: Propia.

PELIGRO O INSEGURIDAD AL TRANSITAR.

Los pobladores manifestaron que el peligro que perciben al transitar por las calles, es el gran porcentaje de asaltos y robos, con un 76%; otro de los peligros que encuentran es: pandillaje y actos de vandalismo, con un 36%; consumo, ventas de sustancias ilícitas y alcohol, con un 48% también manifestaron estas inseguridades en el sector A.

PELIGRO O INSEGURIDAD EN LA VÍA DE EVITAMIENTO.

El 68% de los pobladores expresaron que existen un gran peligro al cruzar la Vía debido a que no cuentan con puentes peatonales o semáforos. Además de contar con un gran porcentaje de contaminación por acumulación de basura (64%); presencia de asaltos y robos en plena Vía de Evitamiento (60%) y la existencia de ruidos intensos por el alto flujo de vehículos de carga pesada (48%).

ACCESO Y/O CONEXIÓN ENTE LOS SECTORES DEL PUEBLO JOVEN SIMÓN BOLIVAR.

Según el 72% de los pobladores del sector B, del Pueblo Joven Simón Bolívar, nos indicaron que la Vía de Evitamiento impide el acceso y/o conexión directa entre los ambos sectores, debido a los peligros ya mencionados anteriormente. Mientras, que el 28% manifestó que la Vía de Evitamiento no es un impedimento para poder desplazarse hacia los otros sectores.

DISEÑO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO.

El 100% de los encuestados indicaron, que la Vía de Evitamiento debe mejorar su diseño, debido a que carece de rampas para personas discapacitadas, un puente peatonal, semáforos, rompemuelles.

DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS.

El 88% de los encuestados manifestaron que los espacios públicos deben de mejorar su diseño y también tener un mejor mobiliario urbano debido a que se encuentran en mal estado. La construcción de estos, ayudará a que desaparezca la contaminación por residuos sólidos.

Discusión:

Borja y Muxi (2001), nos manifestaron lo siguiente: “El estudio del espacio público, se realiza para conocer su protagonismo y las distintas maneras de verlo, un ejemplo es ver el espacio público como una infraestructura que sirva para la integración; dando espacios para el desarrollo de actividades culturales, sociales, recreativas; mejorando la calidad de vida de los ciudadanos”.

Vemos que, según el estudio, se ha reconocido el poco protagonismo de los espacios públicos, de acuerdo a la cantidad de pobladores que acuden a los espacios públicos como parques y losas deportivas, teniendo en cuenta que el 33% de los pobladores que hacen uso de los parques, ya sea los que encontramos dentro o fuera del lugar de estudio, mientras que solo 23% hacen uso de las losas deportivas, desarrollando actividades recreativas y sociales. Con estos bajos porcentajes de afluencia a dichos espacios públicos, debido a diversos problemas como: espacios no diseñados, mobiliario en mal estado y presencia de contaminación por residuos sólidos, vemos que los pobladores presentan un déficit de relaciones e intercambios sociales, lo cual no mejora la calidad de vida dentro de los sectores, generando que estos se dirijan al exterior del Pueblo Joven Simón Bolívar.

Según Diego Hernández Dorantes, en “Bitácora Arquitectura N° 36” (2017), nos manifiesta que las fronteras deben permitir el intercambio social que es fundamental en las ciudades. Si dichas fronteras son herméticas, ocasionará que el territorio pierda sus virtudes, existirá una segregación, intolerancia, violencia e indiferencia. Por este motivo es importante que las fronteras sean permeables y porosas, para generar una mejor calidad

a los espacios. Además, para mejor el potencial se debe implementar puentes peatonales, espacios de encuentro entre los diferentes grupos culturales y sociales. Cabe resaltar que los lugares de encuentro son sumamente fundamentales en las ciudades, ya que si existe un déficit ocasionaría una disminución de la vida urbana.

Según el estudio de este objetivo, vemos que el Pueblo Joven Simón Bolívar presenta una frontera que es la Vía de Evitamiento, que trabaja de manera hermética dentro del Pueblo Joven, ocasionando ciertas diferencias y segregaciones dentro de un mismo territorio. Se pudo percibir que el 85% de los pobladores de este sector usan la Vía de Evitamiento para cruzar a ambos sectores, dentro de este porcentaje el 68% la usa para movilizarse a su trabajo ya que transitan transporte público, privado y vehículos de carga pesada.

El 100% de los pobladores manifestaron que la Vía de Evitamiento no cuenta con el diseño apropiado, ya que no presenta puentes peatonales o espacios públicos que generen interacciones sociales. A esto se le adiciona, que el 68% nos expresan que la Vía impide el acceso o la conexión entre el Sector A y el Sector B del Pueblo joven, también encuentran varios tipos de peligros o inseguridades en la vía; 70 % de los pobladores tienen temor al cruzar la pista debido al déficit de semáforos o puentes peatonales; el 69%, manifestó que existe una gran cantidad de contaminación por residuos sólidos; el 56 %, reconoció que se percibe un alto registro de ruidos debido al tipo de tránsito y un alto índice de asaltos debido a la ubicación de la zona y la poca iluminación.

Si bien es cierto, la Vía de Evitamiento tiene un gran potencial, ya que conecta el Pueblo Joven Simón Bolívar con el resto de la ciudad, no debemos pasar desapercibidos la variedad de obstáculos que encontramos debido en su mayoría a la carencia en su diseño, lo cual va desencadenando una serie de inseguridades, lo cual nos va originando una disminución de la dinámica urbana y se va depreciando la calidad de los espacios públicos.



Gráfico 6. Oportunidades y Debilidades de la Vía de Evitamiento. Fuente: Propia.

Según Jan Gehl, “La Humanización del Espacio Urbano” (2014), nos habla de Tipos de actividades exteriores, las cuales van acorde a la calidad del entorno físico, estas las clasifica de la siguiente manera:

- **Actividades necesarias:** Se realizan de manera obligatoria, se desarrollan durante todo el año, están relacionadas con caminar. Ejemplo: dirigirse al colegio o trabajo, salir de compras, esperar la movilidad o a una persona.
- **Actividades opcionales:** Se ejecuta la acción si tiene el deseo de realizarla o si la calidad del lugar o el tiempo lo permite. Ejemplo: tomar aire fresco, sentarse, tomar el sol, dar un paseo.

- **Actividades sociales:** También son llamadas resultantes. Su desarrollo depende de la presencia de otras personas en los espacios públicos como jardines terrazas, lugares de trabajo, vivienda; incluyen saludos, juegos infantiles actividades comunes, ver y oír. Estas actividades cambian de acuerdo al contexto en el que se desarrollan: en las calles aledañas a los equipamientos, donde existan personas con intereses comunes y calles concéntricas, acá las actividades son más superficiales.

	CALIDAD DE ENTORNO	
	Baja	Alta
ACTIVIDADES NECESARIAS	●	●
ACTIVIDADES OPCIONALES	●	●
ACTIVIDADES RESULTANTES (Sociales)	●	●

Gráfico 7. Relaciones entre la calidad de los espacios exteriores y el índice de aparición de actividades exteriores. Fuente: Jan Gehl (2017)

Los pobladores del Pueblo Joven Simón Bolívar desarrollan diversas actividades en los espacios públicos como parques y losas deportivas; y en los equipamientos como: colegios, mercados, iglesias, postas u hospitales.

Estas actividades las hemos dividido en tres grupos:

- **Actividades necesarias:** Dentro de estas actividades tenemos las que se desarrollan en el equipamiento de comercio y de educación. La actividad más común que se desarrollan en el Mercado del Pueblo, es realizar las compras para el hogar las cuales son desarrolladas por el 64% de los pobladores, mientras que un 4% acude a trabajar. En los equipamientos de educación los pobladores desarrollan la actividad de llevar y recoger a sus hijos del colegio.
- **Actividades opcionales:** Estas actividades se desarrollan en los espacios públicos como los parques, el 36% de las personas realizan paseos con su familia y con sus mascotas. Además, el 100% de los pobladores consideran una actividad opcional, el transitar por las calles del Pueblo Joven simón Bolívar.
- **Actividades sociales:** Estas actividades pueden concordar con algunas actividades anteriores, dentro de ellas, encontramos las siguientes:
En los equipamientos de educación, del total de encuestados el 5% asisten a clases y juegan en los juegos infantiles. También cuentan con un equipamiento comunal, que es la Parroquia Santa Maria del Camina, en donde el 46% de los encuestados escuchan misa y el 7% asisten a practicar catequesis.
En los espacios públicos, tenemos las losas deportivas en donde se realizan las siguientes actividades: practica algún deporte, acudir a observar y para jugar en los columpios.



Gráfico 8. Relaciones entre los tipos de actividades que se desarrollan en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.

	CALIDAD DE ENTORNO	
	Baja	Alta
ACTIVIDADES NECESARIAS		
Equipamiento comercial		●
Equipamiento de educación		●
ACTIVIDADES OPCIONALES		
Espacios público (Parques)	●	
Calles	●	
ACTIVIDADES SOCIALES		
Equipamiento de educación		●
Equipamiento comunal	●	
Espacio público (Parques)	●	
Espacio público (Losas)	●	

Gráfico 9. Relación entre la calidad de los espacios y las actividades que se desarrollan en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.

Como podemos observar, en la mayoría de actividades que se realizan, existe un índice de porcentaje de uso de los espacios por debajo del 50%. Como podemos observar en el Gráfico 35, la calidad del entorno en donde se desarrollan las actividades es su mayoría es baja, debido a las condiciones de los ambientes.

Las razones por las cuales los espacios públicos presentan desvalorización son: el 62% manifestó que el mobiliario urbano se encuentra en mal estado; el 55% presenta contaminación por residuos sólidos y el 44% de los parques no están diseñados.

Los equipamientos de educación y de comercio, en su mayoría presentan condiciones adecuadas para el desarrollo de sus propias actividades. Sin embargo, el 40% de los pobladores indicaron que el equipamiento comunal se encuentra en mal estado, no presenta espacios de reunión y existe un alto índice de contaminación por residuos sólidos.

Si bien es cierto que el 100% de las calles del Pueblo Joven son las usadas, debido a que se transitan para dirigirse a los diferentes espacios; un 81% de los pobladores señalan que existe gran cantidad de asaltos y robos, un 44% observan la presencia de pandillaje y personas que consumen alcohol.

Todos estos peligros o malestar van degradando el valor del territorio urbano, ocasionando que los pobladores tengan que dirigirse al exterior del Pueblo Joven para desarrollar sus actividades de manera más segura y en espacios de mayor calidad.

Etapa 3

ANÁLISIS DE REFERENTE.

La presente se realizó con el objetivo de: *Proponer una red de espacios y equipamiento urbano que logre integrar los sectores del Pueblo Joven Simón Bolívar*, se realizó un estudio de referentes a partir de Ficha de Análisis de referente, las cuales se elaboraron durante 2 días en el mes de Junio del 2020, donde se obtuvieron los siguientes resultados:

Referente 1.

REGENERACIÓN URBANA DE SAN PABLO- ZARAGOZA

El barrio de San Pablo en Zaragoza es uno de los sectores más degradados. Presenta antiguas callejuelas las cuales no mantienen una comunicación directa con el exterior, las infraestructuras están en mal estado; las cuales piden una renovación y ampliación. Los edificios se encuentran en un proceso de envejecimiento, lo que ha ocasionado una degeneración del ambiente económico, social y estético del barrio San Pablo. Uno de los problemas más difíciles de solucionar está en relación a las diferencias sociales, las cuales han originado marginación de dicha zona.

San Pablo presenta lo siguiente:

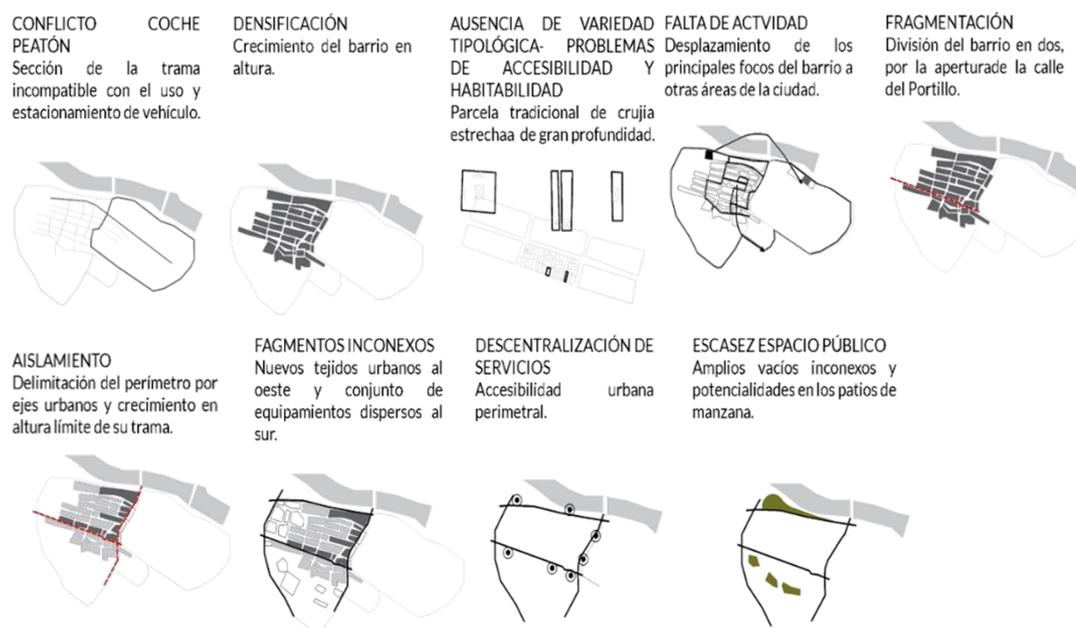


Ilustración 23. Diagnóstico de San Pablo de Zaragoza. Fuente: REGENERACIÓN URBANA.

Para poder realizar la regeneración urbana al barrio se plantearon 3 estrategias proyectuales, las cuales son las siguientes:

- **Integrar:** Generar integración del barrio con la Ciudad a partir de la implementación de nuevos focos, comercial y turístico, mejorar la infraestructura existente y reurbanizar parte del barrio además implementar el tranvía para mayor accesibilidad a la ciudad.
- **Cohesionar:** Generar 3 ejes de norte a sur penetrándolos en la trama del barrio, peatonalizar y devolverle la escala al ciudadano.
- **Recualificar:** Permeabilizar el barrio, dando lugar a los patios en las manzanas, generar diversidad social y económica. Asignar nuevos equipamientos locales y potenciar los existentes. Dotar de habitabilidad y accesibilidad a las viviendas del barrio.

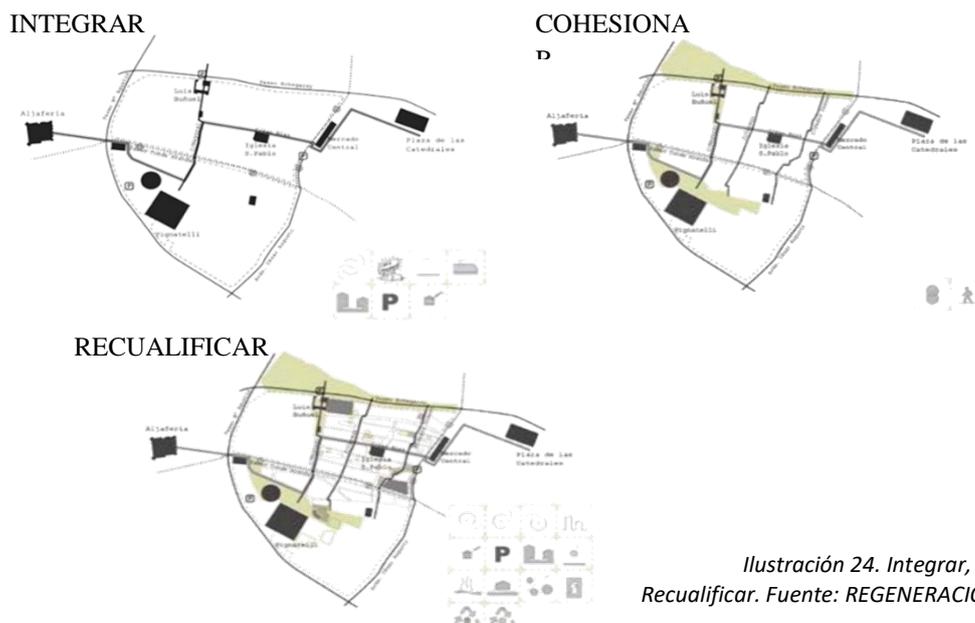


Ilustración 24. Integrar, Cohesionar, Recualificar. Fuente: REGENERACIÓN URBANA

Referente 2.

REGENERACIÓN URBANA ESTRATÉGICA EN OVIEDO.

La Ciudad de Oviedo presenta un desequilibrio en su dinámica urbana. La ciudad presenta edificios aislados de manera heterogénea, estos edificios se caracterizan por albergar un solo uso y en su mayoría son hospitalarios.

Para dicha regeneración urbana se plantearon las siguientes estrategias proyectuales:

- **Crear una Nueva Centralidad:** creación de una nueva centralidad en la ciudad, relacionada con los espacios públicos; en donde se realizarán intercambios de actividades sociales, culturales, comerciales y formativas.
- **Reconectar:** Conectar e integrar el proyecto HUCAMP con el resto de barrios de Oviedo, mejorando la accesibilidad urbana y mejorando la estructura del barrio. Se propone un corredor cultural donde prevalece la el peatón, los tipos de movilidad, principalmente el ciclista.
- **Recuperar el contacto con la naturaleza:** Recuperar el paisaje natural y la relación directa de los pobladores con su entorno inmediato, en este caso la zona rural.
- **Un paraíso de la movilidad blanda:** Se genera una movilidad sostenible, a partir del peatón, ciclovías y transporte público. Mejora la conectividad a través de ejes multifuncionales
- **Sostenibilidad**

Uno de las principales propuestas fue la inclusión del nuevo Campus. Se genera una red de espacios públicos sostenibles, los cuales integran los Servicios de Sanidad y Socioculturales, además, de otros usos como deportivos.



Ilustración 25. Eje peatonal, planta general. Fuente: CIUDAD SOSTENIBLE.

Referente 3.

ACUPUNTURA URBANA EN CURITIBA- BRASIL.

Podemos definir una ciudad como un organismo vivo donde buscamos lugares afectados o vulnerables, en los cuales buscamos introducir “agujas” que nos servirán como indicadores para los proyectos que van a ayudar a regenerar la zona.

El rol de Lerner como alcalde de la ciudad de Curitiba se focalizó en dar solución al preocupante aumento demográfico que estaba sufriendo dicha ciudad, originando una situación de crisis por un crecimiento descontrolado, con riesgo de congestión y exclusión de las zonas periféricas.

Para esto se trazaron dos objetivos importantes: El primero fue evitar la discontinuidad urbana y la proliferación de espacios vacíos que estaban produciéndose por el crecimiento de la población. El segundo fue recuperar la memoria histórica de la ciudad, dándole importancia a los lugares más importantes de denotaban la identidad cultural.

Para solucionar estos problemas que afectaban la ciudad, se plantearon las siguientes estrategias proyectuales:

- Conexiones viales accesibles.
- Generar una red de espacios públicos para aumentar el porcentaje de espacio libre por habitante.
- Crear red de equipamientos y mejorar los equipamientos existentes.
- Recuperar la identidad cultural de Curitiba, renovando la memoria histórica.

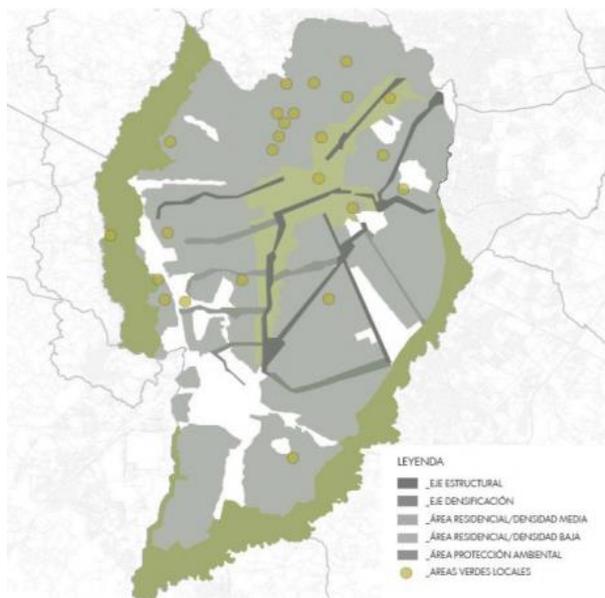


Ilustración 26. Esquema de intervenciones en Curitiba. Fuente: ACUPUNTURA URBANA.

Para mejorar las conexiones viales, se generó un “metro en superficie” el cual ayuda a que exista una mayor accesibilidad a la ciudad. Gracias a la Red de espacios públicos que se plantearon, se pudo superar los estándares recomendados de veinte metros cuadrados por habitante, a cincuenta y un metros cuadrados. Se crearon nuevos equipamientos culturales y educativos, para ayudar a dar sostenibilidad a la población.

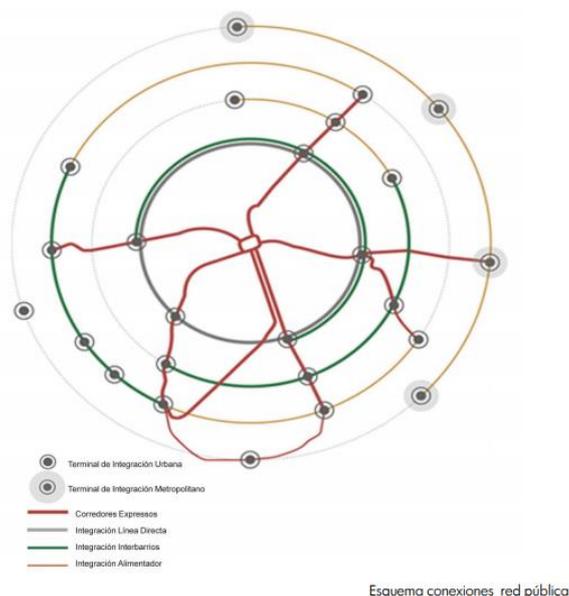


Ilustración 27. Esquema conexiones red pública. Fuente: ACUPUNTURA URBANA.



Ilustración 28. Corredor estructural de Curitiba. Fuente: Google.



Ilustración 29. Parque Barigui. Fuente: Google.

ANÁLISIS DE FODA DEL PUEBLO JOVEN SIMÓN BOLÍVAR.



Ilustración 30. Amenazas- Debilidades. Fuente: PROPIA.

AMENAZAS

- Gobiernos regionales y distritales con gestiones deficientes de planeamiento urbano.
- Intensas lluvias del Fenómeno del Niño, pueden generar inundaciones en algunos sectores del Pueblo Joven.

DEBILIDADES

- Presenta topografía accidentada orientada al sur-oeste, la cual origina abruptos cambios de nivel a lo largo de las Vía de Evitamiento.

- Presencia de Vía de alto tránsito, la cual genera una ruptura del paisaje urbano y la dinámica de la población.

- Carencia de semáforos y cruces peatonales.

- Déficit de espacios públicos, los actuales están en mal estado, carecen de diseño y presentan contaminación.

- Déficit de equipamientos en el Pueblo Joven.

- Zonas inactivas, debido al mal estado de los espacios públicos, algunos equipamientos y calles. A esto se le suma la presencia de peligros como asaltos y pandillaje.

- Inconexión vial, debido que existe un gran porcentaje de vías sin asfaltar, en su mayoría se pueden ubicar en el Sector A.

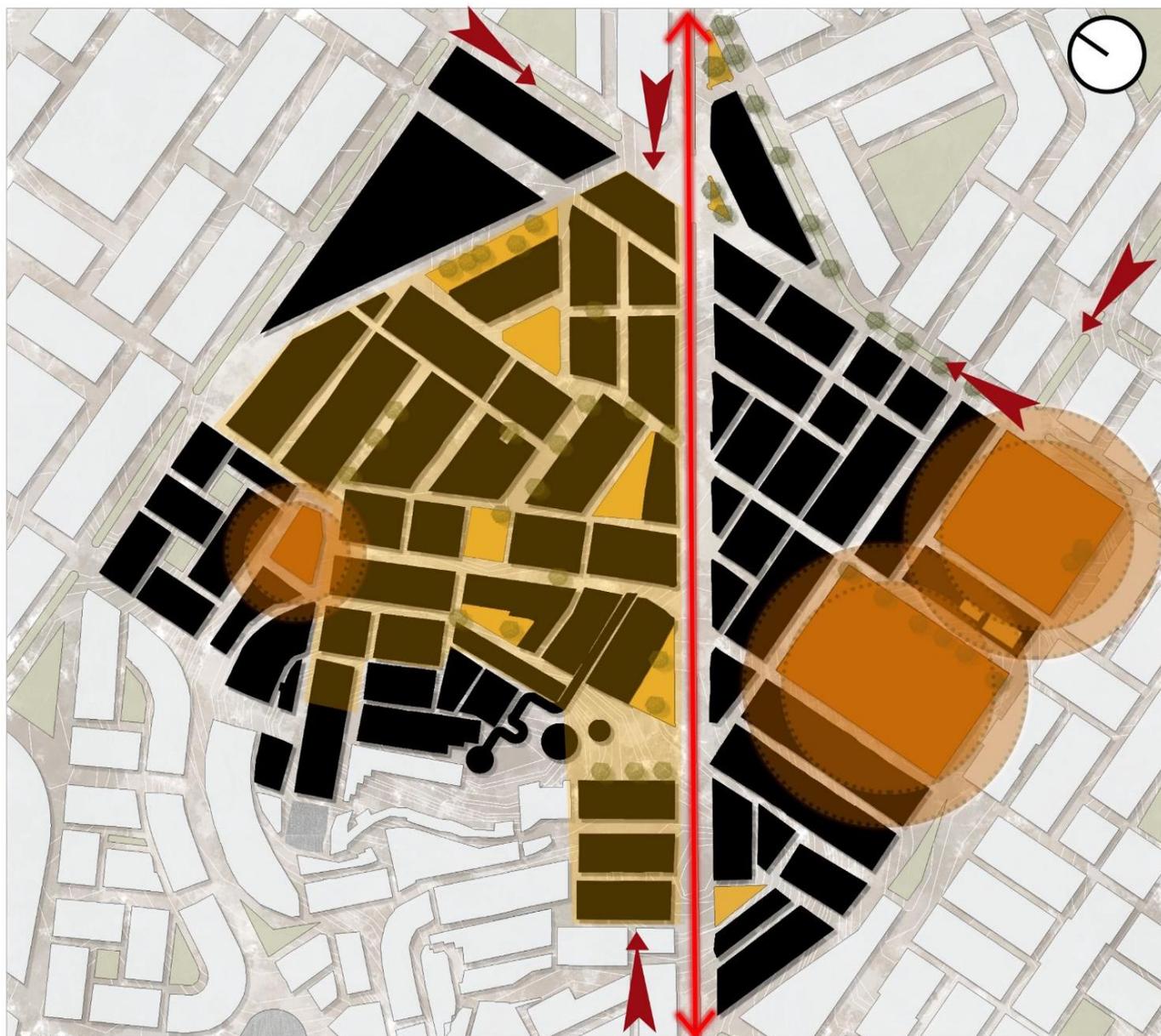


Ilustración 31. Oportunidades- Fortalezas. Fuente: PROPIA.

OPORTUNIDADES

- Mejorar las gestiones por parte del Gobierno Regional, para poder implementar nuevos mecanismos de integración en Vías importantes.
- Organización de los vecinos para acceder a Programa de Mejoramiento Integral de Barrios.

FORTALEZAS

-  - Eje Vial, Eje Conector. Vía de Evitamiento, la conecta al sector con la ciudad y con los distritos aledaños.
-  - Accesibilidad al sector, por avenidas importantes en diversos medios de transporte.
-  - Presencia de quipamento educativo primario y secundario, comercial y religioso, con alto radio de influencia.
-  - Área destinada a espacios públicos, usos recreacionales y otros usos, orientada en su mayoría al Sector A.
-  - Zona dinámica ubicada al norte, debido a que existen divesas actividades recreacionales y deportivas, por la presencia de espacios públicos y losas deportivas.

ESTRATEGIAS PROYECTUALES.

Para realizar la propuesta de Red de Espacios públicos y equipamiento, se plantearon las siguientes estrategias:

- **INTEGRAR.**
Unir ambos sectores del Pueblo Joven, a través de un tratamiento de la Vía de Evitamiento.
- **RE-ESCALAR**
Devolver a escala del peatón la Vía de Evitamiento, creando espacios públicos para los pobladores.
- **ENREDAR**
Crear redes viales, pavimentación de calles, crear calles peatonales y ciclovías y red de espacios públicos con equipamientos.
- **RECONECTAR**
Crear ejes culturales, educativos y recreativos de forma transversal al eje principal para potenciar al Pueblo Joven.
- **REQUALIFICAR**
Plantear nuevos equipamientos que cumplan con las necesidades de los pobladores, mejorar y repotenciar los equipamientos existentes.
- **IDENTIDAD**
Recuperar y generar intercambios culturales, educativo, recreacional.
- **LIBERAR.**
Descentralizar la presencia de equipamientos orientados al sector B del Pueblo Joven Simón Bolívar.

4.3.4. Propuesta Urbana

La propuesta Consiste en lo siguiente:

- Tomar a la Vía de Evitamiento para generar un Eje Recreacional, a través de espacios públicos.
- Generar dos ejes transversales a la Vía de Evitamiento, dos ejes comerciales, recreativos y culturales que parten desde el Colegio Salazar Bondy, hasta un proyecto propuesto y el otro remata en la Parroquia Santa María del Camino.
- Se propone repotenciar la Parroquia Santa María del camino con nuevas áreas y añadiéndole un uso cultural.
- Se generan redes de espacios públicos que parten desde los ejes propuestos.
- Para activar la dinámica económica se colocan viviendas comercio en los ejes secundarios.
- Conectar el sector a través de las vías bien diseñadas de acuerdo a las medidas reglamentarias y asfaltarlas.
- Se propone un puente peatonal principal el cual contara con puestos comerciales y zonas de estancias para generar intercambios sociales. Además, se proponen dos puentes peatonales secundarios, estos servirán para ayudar a la conectividad del sector.



Ilustración 32. Master Plan General. Fuente: PROPIA.

DESARROLLO DE PROYECTO INTEGRADOR.

La elección del terreno N° 4 se dio debido al estudio previo en las Etapas 1 y 2 de la investigación, donde observamos, que la Parroquia Santa María del Camino cuenta con una infraestructura precaria, la calidad de sus ambientes se encuentra en mal estado y no satisfacen las necesidades de la población, pero es un equipamiento donde existe una gran afluencia de personas en varios horarios de día.

La ubicación estratégica del proyecto “Complejo Parroquial Cultural Santa María del Camino”, responde como remate a un eje cultural educativo que nace en el Colegio Salazar Bondi, debido a que tiene gran concurrencia de niños y jóvenes que acuden para

recibir educación. Además, va a potencializar al Sector A, generando un hito que pueda integrar al Pueblo Joven Simón Bolívar con los sectores aledaños.



Ilustración 33. Master Plan General- Elección de Equipamiento. Fuente: Propia.



Ilustración 34. Vista aérea de la ubicación del terreno. Fuente: Propia.



Ilustración 35. Master Plan de Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia.

Para el emplazamiento de este equipamiento cultural- parroquial se plantearon seis estrategias proyectuales, las cuales las presentamos a continuación:

a) Reconectar.

Este equipamiento ubicado en el Sector A, se pensó como remate a un eje cultural-educativo planteado para activar e integrar esta zona.

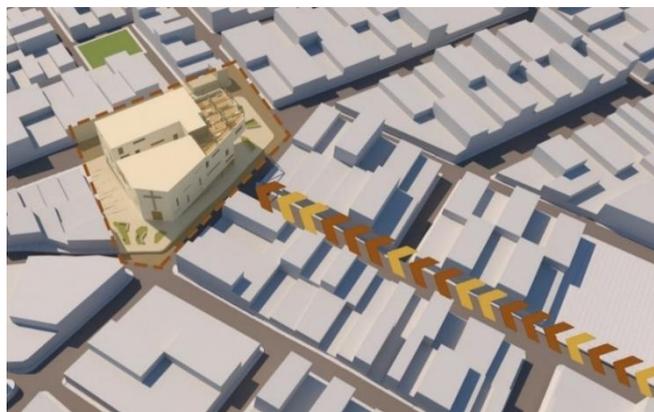


Ilustración 36. Estrategia Reconectar. Fuente: propia

b) Emplazamiento.

Ubicación estratégica en esquina, generando buena ventilación e iluminación natural en todos sus ambientes, debido a que cuenta con cuatro frentes. Además, permite aprovechar las visuales de las calles aledañas al proyecto.



Ilustración 37. Estrategia de emplazamiento. Fuente: Propia.

c) Continuación y remates.

Se tienen en cuenta las calles aledañas al proyecto, generando la continuación de estas y un remate a través de una planta libre y espacios públicos.



Ilustración 38. Estrategia Continuación y remates. Fuente: Propia.

d) Integrar.

Se generan espacios y terrazas de uso público y cultural en los diferentes niveles del edificio, para la integración del Pueblo Joven. Además, contribuye con la formación de relaciones sociales entre los habitantes.

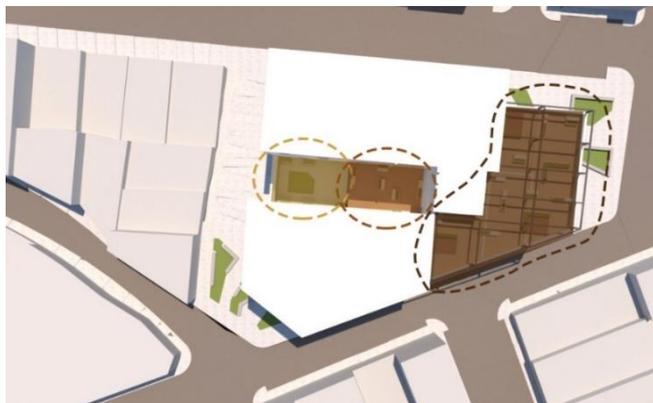


Ilustración 39. Estrategia Integrar. Fuente: Propia.

e) Ícono.

Se plantea el edificio como hito dentro del Pueblo Joven Simón Bolívar y los sectores aledaños para generar la concentración y gran afluencia de los pobladores, en donde puedan realizar diversas actividades. Además, de integrará el sector A y Sector B del Pueblo Joven.



Ilustración 40. Estrategia Ícono. Fuente: Propia.

f) Topografía.

Se aprovecho el terreno accidentado para generar dos tipos de entradas, una por la segunda planta, que da acceso directo a la Capilla, y otra por donde accedemos a una plaza común, la cual reparte a los ambientes del proyecto.



Ilustración 41. Estrategia Topografía. Fuente: Propia.

El proyecto está ubicado en el Pueblo Joven Simón Bolívar, en el distrito de Chiclayo, en la región Lambayeque; se desarrolla para contribuir con la integración urbana que se dará a partir del Plan Maestro en el cual se trazaron ejes principales mediante tratamiento de vías y ejes secundarios; en el cual uno de los ejes culturales y educativos, rematan en el Proyecto planteado, “Complejo Parroquial Cultural”.

Se plantea una infraestructura que consta de 5 pisos, distribuidos en 5 zonas. El edificio consta de un solo bloque, el cual se va liberando a través de patios y terrazas, para generar espacios de reunión e intercambio sociocultural, además de generar mejor ventilación e iluminación en los ambientes.

La topografía del terreno, nos ayudó a generar 2 tipos de accesos: uno por la segunda planta, directo a la Capilla, que es el espacio más resaltante y principal del equipamiento, debido a la gran afluencia de pobladores; y el otro, por la primera planta, en donde se genera una pequeña plaza, donde rematan dos calles aledañas.

El edificio está compuesto por una plaza principal y un patio de servicio en la primera planta; en la segunda planta, se genera una terraza la cual servirá para albergar a los estudiantes de las aulas, los salones de catequesis y la Capilla; en la quinta planta, se colocó una terraza que será para uso de la zona privada, como los dormitorios y la casa parroquial.

Para la estructura del edificio se usaron los siguientes materiales:

- Sistema dual: el cual está compuesto por placas y columnas, los cuales varían de acuerdo a la necesidad estructural del edificio.
- Vigas postensadas y losas postensadas, que recibirán la carga de los pisos, además de permitir un volado de 5 metros de ancho.
- Muros de concreto armado: utilizado tanto en las fachadas, como en las divisiones de ambientes.
- Pisos: se usó cemento pulido para la plaza de la primera planta, porcelanato para los ambientes (aulas, salones, talleres, dormitorios, Capilla), madera laminada para las terrazas, cerámica tribal para el Oratorio y alfombra para el Sum.
- Cerramientos: Ventanas alargadas de vidrio templado de 8 mm con marco de madera.
- Estructura metálica en la terraza del quinto piso para generar mayor escala al edificio.

El Complejo arquitectónico se planteó a partir de la zonificación de los ambientes, consta de 5 zonas: Zona administrativa, Zona de Culto, Zona complementario ya Zona privada. Estas zonas se ordenan a partir de una circulación vertical, y en cada piso los ambientes se ordenan a través de una circulación lineal.



Ilustración 42. Organigrama del programa del Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia.

Se detalla a continuación el programa arquitectónico, el cual está basado en las necesidades de los pobladores, implementando ambientes necesarios para que desarrollen sus actividades.

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO					
ESPACIOS	CANTIDAD	AFORO	ÁREA	SUB TOTAL	TOTAL
ZONA ADMINISTRATIVA		29			
Recepción/Secretaría	1	9	45 m ²	45 m ²	186 m ²
Oficina administrativa	1	1	20 m ²	20 m ²	
Oficina del párroco	1	1	20 m ²	20 m ²	
Oficina de contabilidad	1	1	18 m ²	18 m ²	
Oficina de recursos humanos	1	1	18 m ²	18 m ²	
Control/Cuarto de vigilancia	1	2	10 m ²	10 m ²	
Sala de juntas	1	10	25 m ²	25 m ²	
Archivero	1	1	10 m ²	10 m ²	
SS.HH.	1	3	20 m ²	20 m ²	
CULTO		267			
Nave- Altar	1	250	300 m ²	300 m ²	370 m ²
Coro	1	10	25 m ²	25	
Sacristía	1	4	25 m ²	25 m ²	
SS.HH.	1	3	20 m ²	20 m ²	
ZONA COMPLEMENTARIA		365			
Salón de catequesis niños, jóvenes y adultos	3	20	30 m ²	90 m ²	2235 m ²
Aulas de afianzamiento	2	20	30 m ²	60 m ²	
Salón parroquial	1	15	50 m ²	50 m ²	
SUM- Oficio	1	50	150 m ²	150 m ²	
Biblioteca	1	50	150 m ²	150 m ²	
Salón de computo	1	20	85 m ²	85 m ²	
Taller de música, danza, teatro	1	20	80 m ²	80 m ²	
Taller de pintura, escultura, artesanía	1	20	80 m ²	80 m ²	
Sala de exposiciones	1	30	130 m ²	130 m ²	
Comedor	1	50	150 m ²	150 m ²	
Cocina - Despensa	1	5	30 m ²	30 m ²	
Enfermería	1	1	20 m ²	20 m ²	
Oratorio	1	40	100 m ²	100 m ²	
SS.HH. Mujeres	1	12	30 m ²	30 m ²	

SS.HH. Hombres	1	12	30 m ²	30 m ²	
Dormitorio mujeres.	1	40	20 m ²	500 m ²	
Dormitorio hombres	1	40	20 m ²	500 m ²	
ZONA DE SERVICIO		9			
Cuarto de máquinas	1	1	30 m ²	30 m ²	138 m ²
Almacén general	1	1	20 m ²	20 m ²	
Cuarto de limpieza	1	1	10 m ²	10 m ²	
Patio de servicio	1	1	40 m ²	40 m ²	
Depósito	1	2	18 m ²	18 m ²	
SS.HH.	1	3	20 m ²	20 m ²	
ZONA DE PRIVADA		2			
Dormitorio para párroco	1	2	70 m ²	70 m ²	70 m ²
Dormitorio	1				
Sala	1				
Comedor	1				
Cocina	1				
Baño	1				
ESTACIONAMIENTO		15 AUTOS	240 m ²	240 m ²	240 m ²
TOTAL					2999 m ²
30% CIRCULACIÓN					899.7 m ²
TOTAL DE ÁREA TECHADA					3899 m ²
TOTAL, DE ÁREA					4139 m ²

Ilustración 43. Programa arquitectónico. Fuente: Propia.

Plantas arquitectónicas.

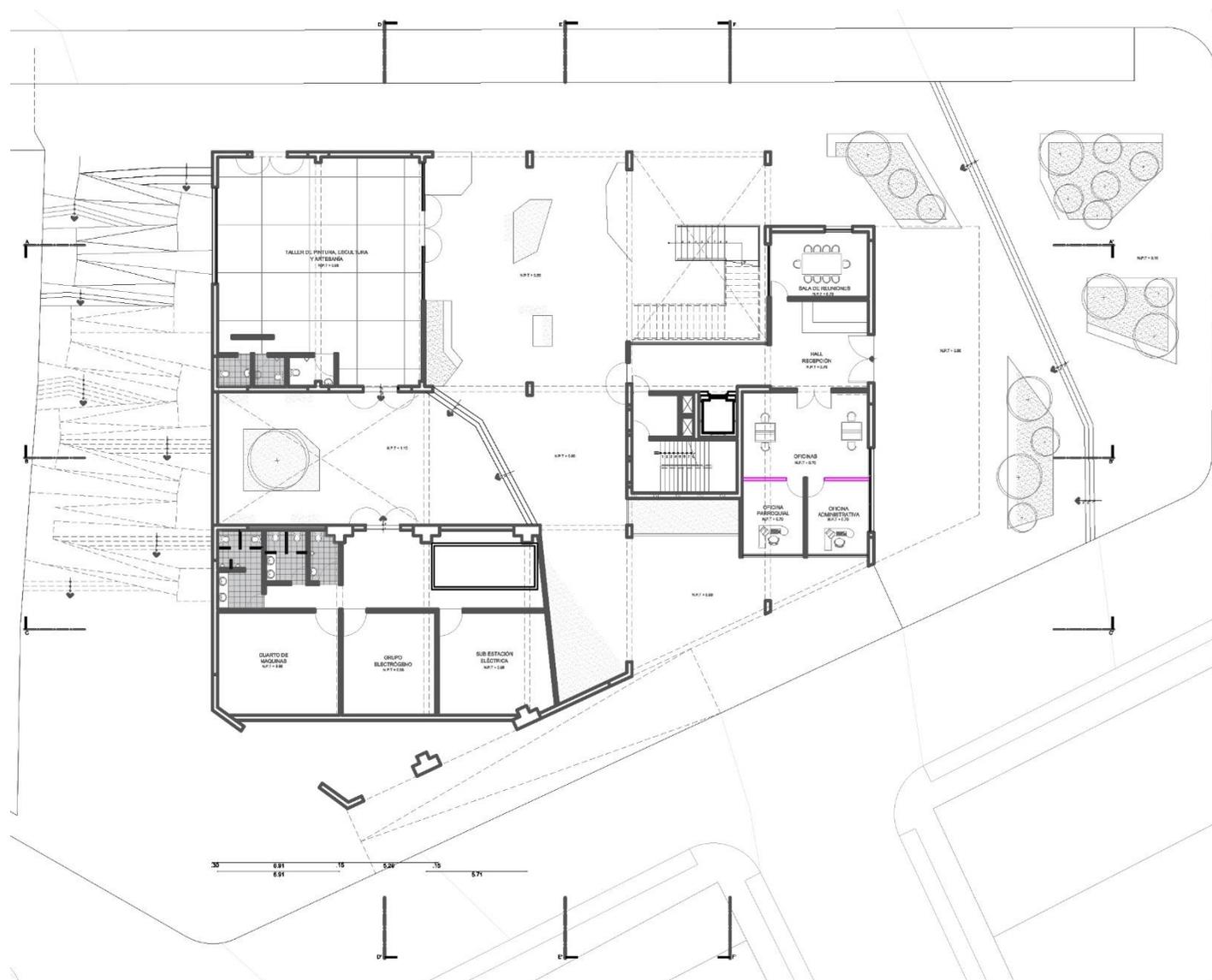


Ilustración 44. Primera Planta. Fuente: Propia

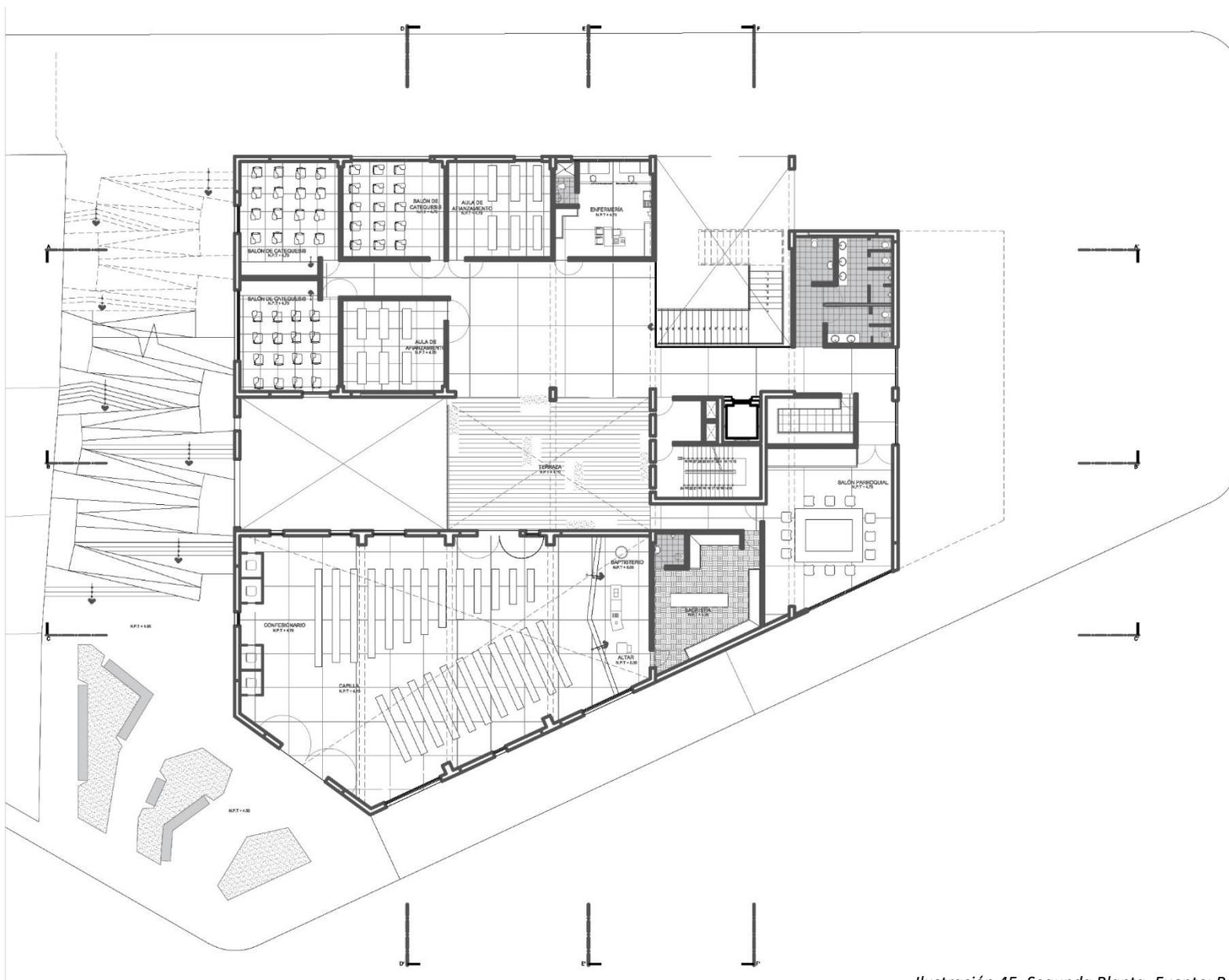


Ilustración 45. Segunda Planta. Fuente: Propia

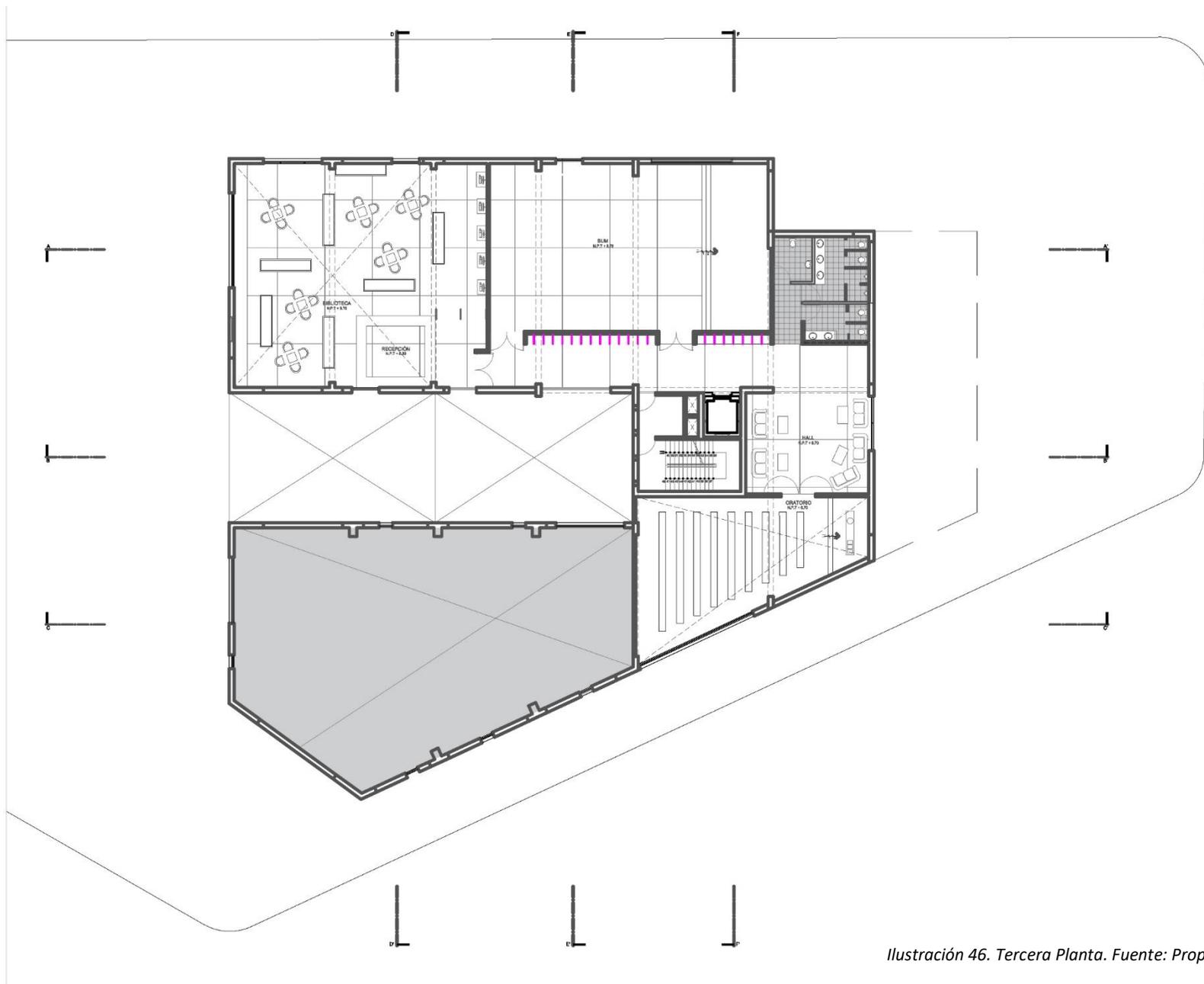


Ilustración 46. Tercera Planta. Fuente: Propia.



Ilustración 47. Cuarta Planta. Fuente: Propia.

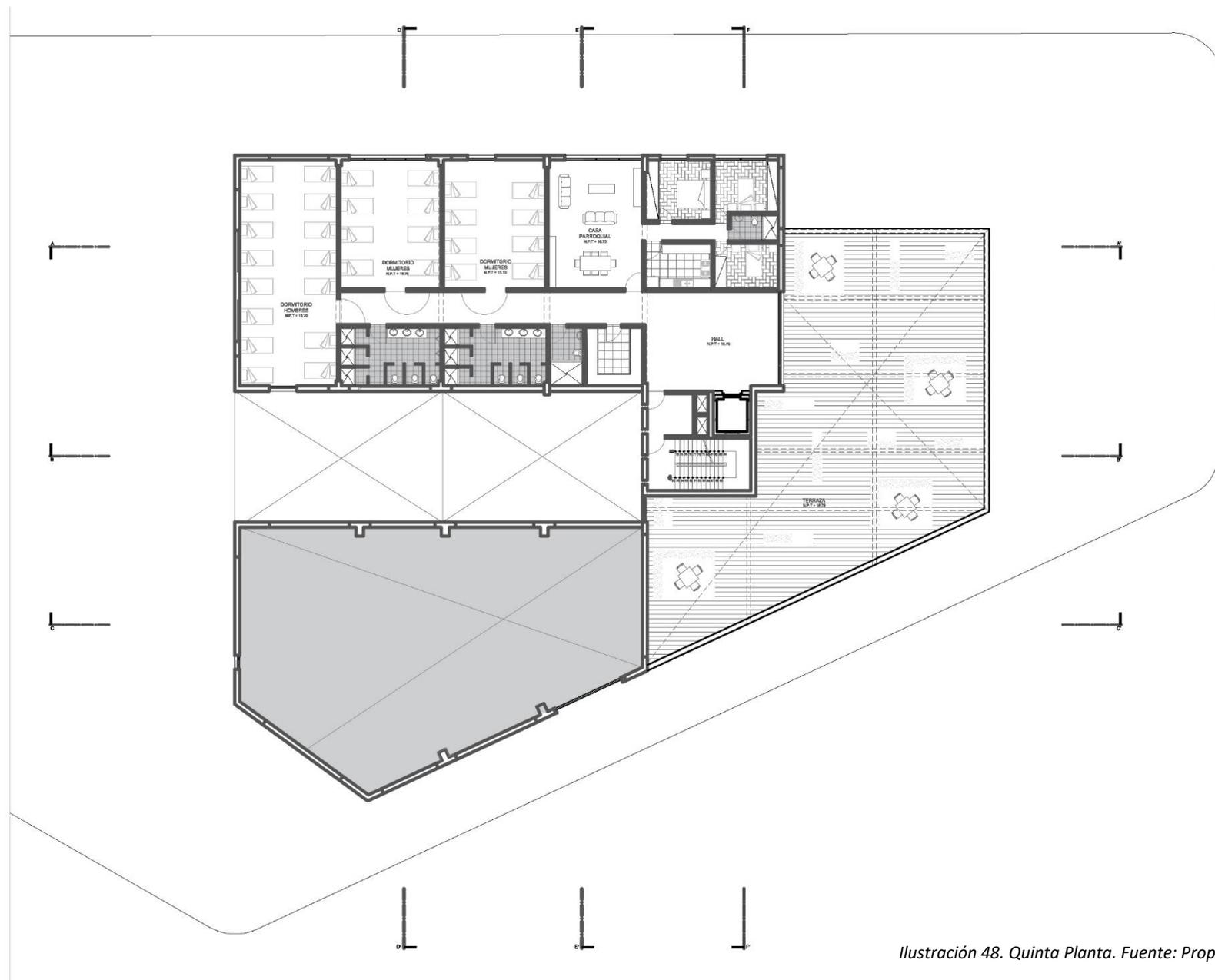


Ilustración 48. Quinta Planta. Fuente: Propia.

Cortes y elevaciones.



Ilustración 49. Corte longitudinal 1. Fuente: Propia.



Ilustración 50. Corte longitudinal 2. Fuente: Propia.

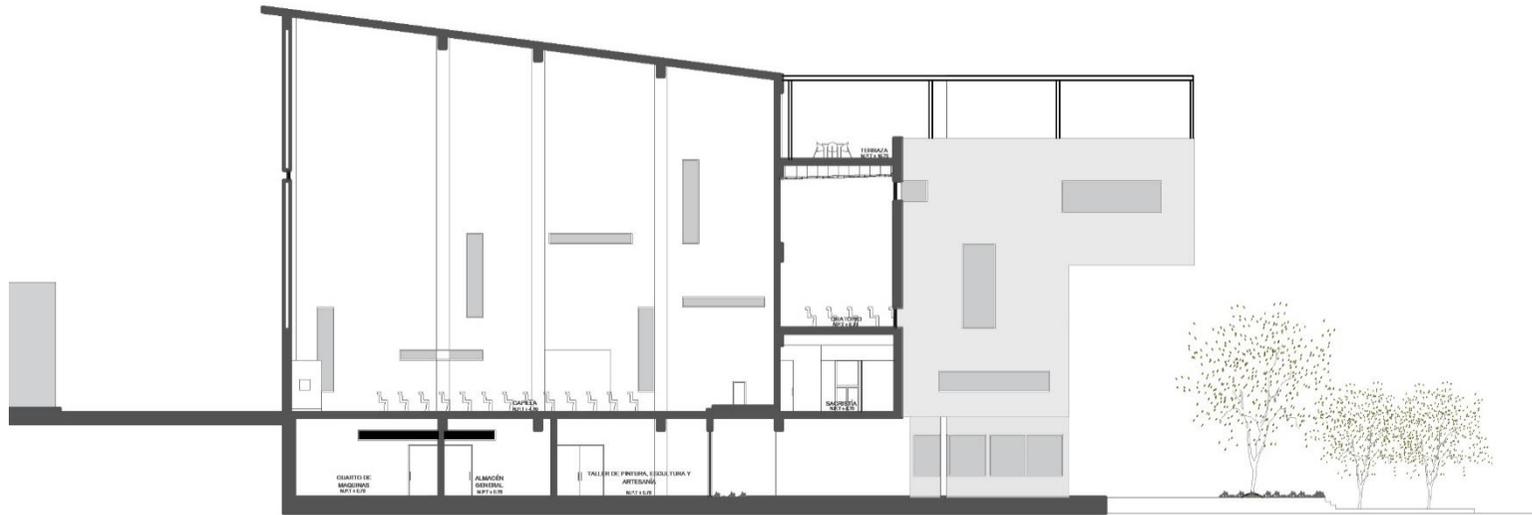


Ilustración 51. Corte longitudinal 3. Fuente: Propia.



Ilustración 52. Corte transversal 1. Fuente: Propia.

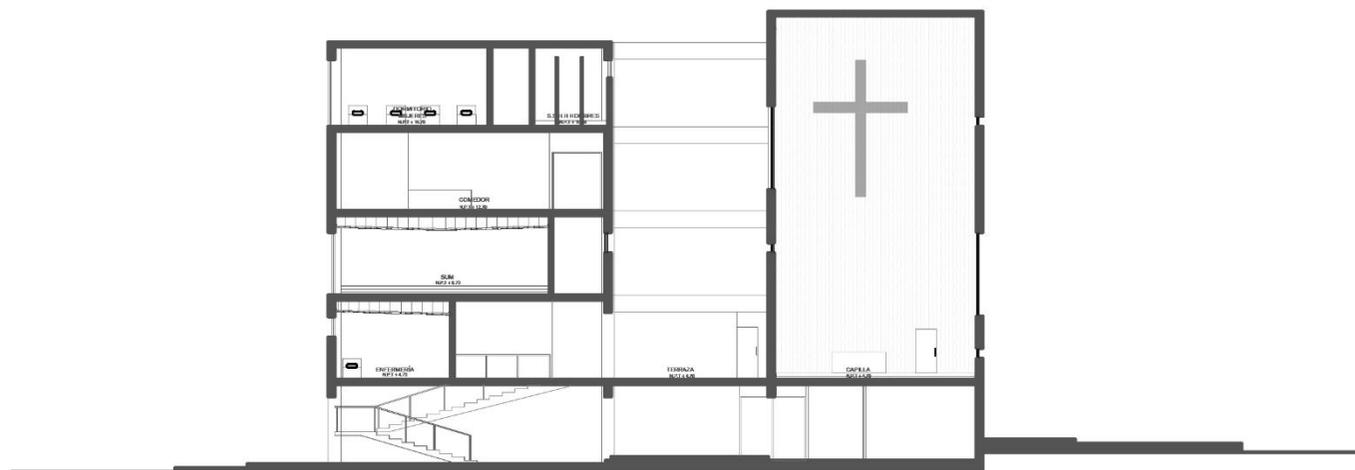


Ilustración 53. Corte transversal 2. Fuente: Propia.

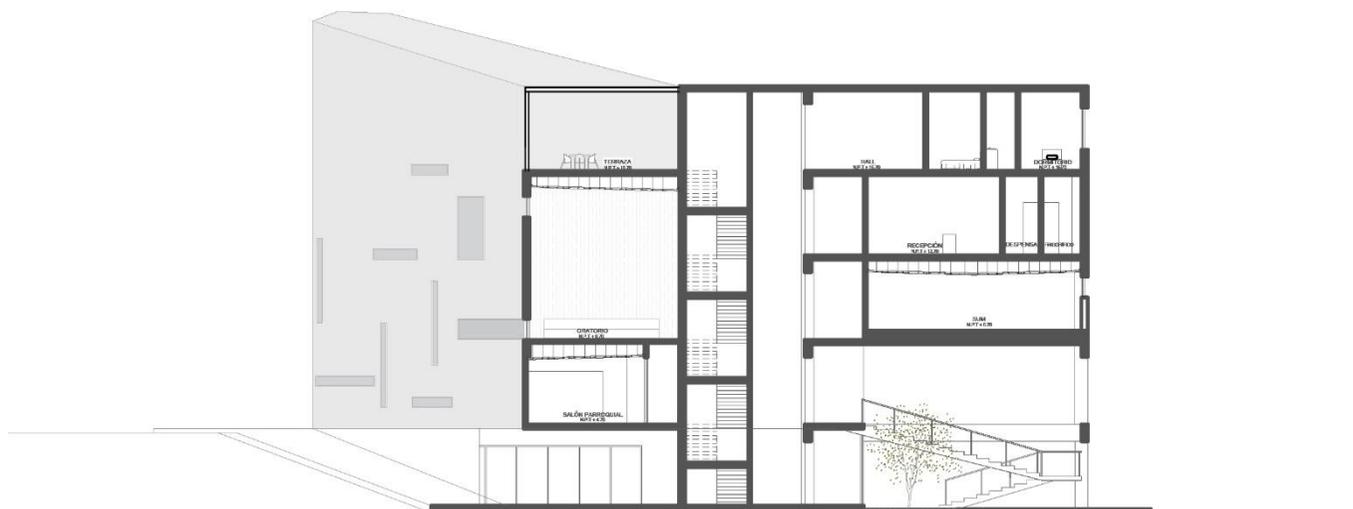


Ilustración 54. Corte longitudinal 4. Fuente: Propia.

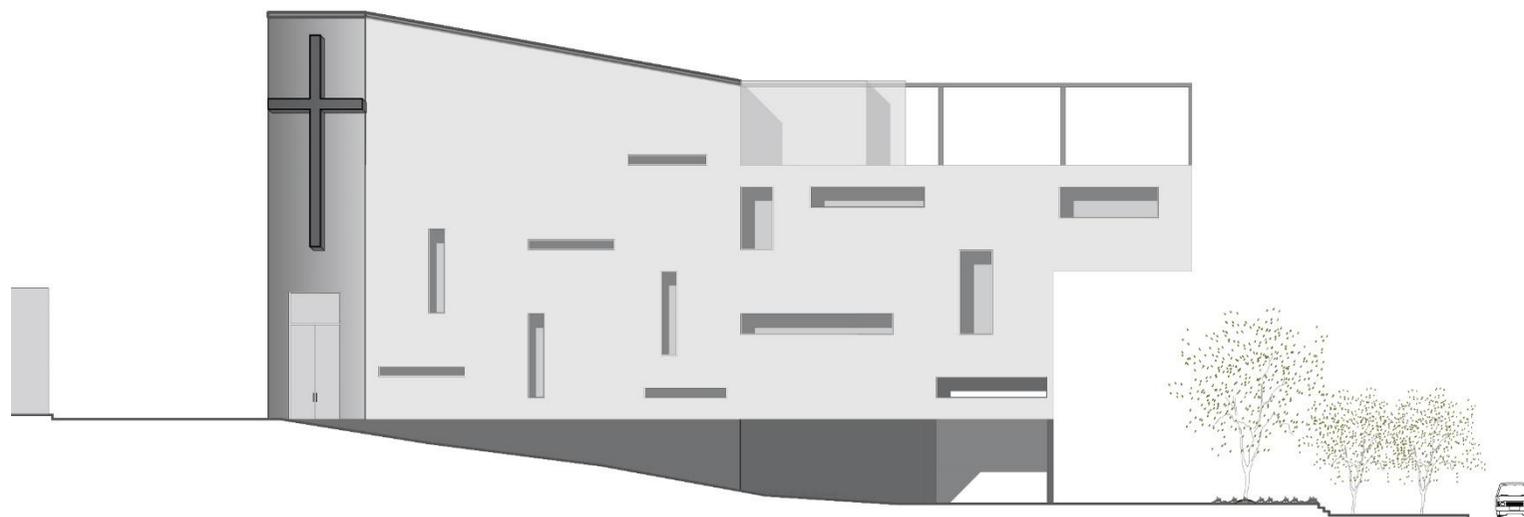


Ilustración 55. Fachada lateral izquierda. Fuente: Propia.



Ilustración 56. Fachada lateral derecha. Fuente: Propia.

Vistas arquitectónicas.



Ilustración 57. Vista aérea del Complejo en el Pueblo Joven Simón Bolívar. Fuente: Propia.



Ilustración 58. Vistas aéreas del Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia.



Ilustración 59. Vistas aéreas del Complejo Parroquial Cultural. Fuente: Propia



Ilustración 60. Vista interior Biblioteca. Fuente: Propia.

Ilustración 61. Vista interior Capilla. Fuente: Propia.

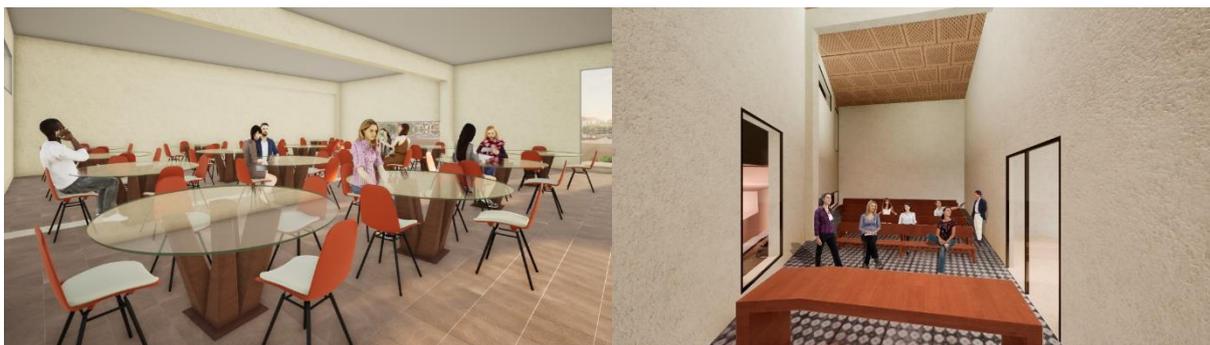


Ilustración 62. Vista interior comedor. fuente: Propia.

Ilustración 63. Vista interior Oratorio. Fuente: Propia.



Ilustración 64. Vista interior taller de cómputo. Fuente: Propia.



Ilustración 65. Vista exterior de Plaza. Fuente: Propia.



Ilustración 67. Vista exterior de terraza, Segunda planta.
Fuente Propia.

Ilustración 66. Vista exterior de terraza, quinta planta.
Fuente: Propia.

A continuación, se muestra el detalle constructivo, donde nos explicará los materiales usados para la construcción del proyecto.

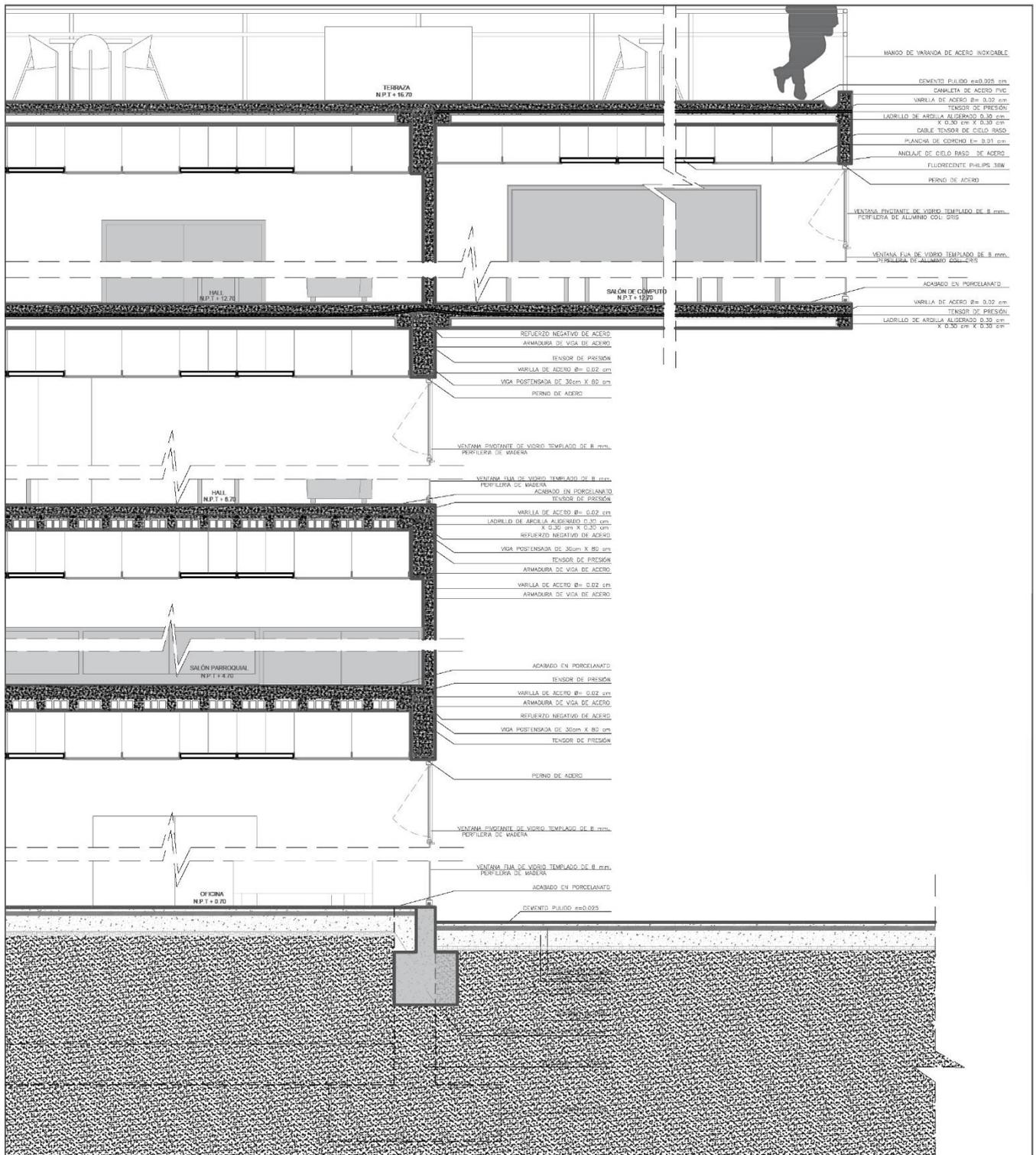


Ilustración 68. Sección Constructiva. Fuente: Propia.

Conclusiones

Luego de analizar los resultados de cada etapa estudiada, se pudo llegar a la conclusión:

- a) Según lo analizado, se pudieron conocer los factores que generan la fragmentación en el Pueblo Joven Simón Bolívar. El principal es la ubicación de la Vía de Evitamiento, la cual se encuentra generando una ruptura del paisaje urbano, creando unas desigualdades marcadas entre ambos sectores. Según el estudio el diseño de la Vía de Evitamiento no se adapta a la escala peatonal, su diseño rige en función a los vehículos, esta no cuenta con un diseño donde se generen espacios de relación. Además, de ser sumamente peligrosa, debido a la afluencia de vehículos de tránsito pesado y al no contar con semáforos, ni puentes peatonales necesarios. Asimismo, vemos que existe inconexión debido a que el Pueblo Joven carece de red vial, red de espacios públicos y equipamientos adecuados para desarrollar sus actividades. Cabe resaltar, que se observa un mayor desarrollo económico, social y cultural orientado hacia el Sector B del Pueblo Joven Simón Bolívar, considerando que existen una mayor cantidad de equipamientos.

- b) Al analizar la dinámica del Pueblo Joven se encontró un déficit de equipamientos comunales, culturales, de culto, de seguridad y recreativos; y los existentes presentan problemas en la calidad de sus ambientes, los cuales no les permiten desarrollar sus actividades de manera correcta. Además, se pudo percibir que la mayoría de pobladores desarrollan actividades religiosas, educativas, y culturales en los precarios equipamientos del sector; actividades recreativas y sociales en los dos parques existentes, pero limitándose debido a la calidad del mobiliario urbano y las condiciones del entorno. Se pudo conocer que solo el 4.5% esta destinada a espacios públicos.
 Así mismo, se pudo percibir que la Vía de Evitamiento sirve como principal eje de conexión con los sectores aledaños, sin embargo, existe gran malestar por parte de la población debido a los problemas de inseguridad, contaminación y carencia de elementos y/o espacios que conecten ambos sectores del Pueblo Joven.
 El sector también cuenta con problemas sociales, los cuales ocasionan que la dinámica de la población disminuya debido a la inseguridad que perciben al desplazarse o usar algún espacio del Pueblo Joven.

- c) Finalmente, la propuesta se basa principalmente en la integración urbana, a través de un eje principal, que será la Vía de Evitamiento, mejorando su diseño acorde con la escala peatonal. Además, se plantean redes teniendo en cuenta los diferentes usos, viales, culturales, educativas, comerciales, que conectarán los espacios públicos y equipamientos indispensables para el desarrollo de las actividades socio culturales. Se observó un déficit de usos que se presenta en la parte de servicios comunales, por este motivo y según el reglamento nacional de edificaciones, se plantean equipamientos como: comisarias, equipamientos de culto que se integren con servicios culturales y de protección social; complementándolos con espacios públicos de ocio y recreación.
 El equipamiento que se desarrolló esta ubicado en el Sector A del Pueblo Joven, generando un aumento en la dinámica de ese sector, se busca a través de su arquitectura introducir ambientes y espacios públicos adecuados y necesarios para el desarrollo y enseñanza de sus actividades.

Recomendaciones

Se recomienda usar esta investigación como base para otros estudios, con situaciones y/o problemáticas similares en la ciudad de Chiclayo.

- a) Se sugiere tomar como referencia el estudio general del sector, para conocer el estado actual y los factores por los cuales se ha originado la fragmentación urbana. Teniendo en cuenta los componentes urbanos: equipamientos, viviendas, espacios públicos, elementos urbanos, sistema vial y disturbadores urbanos, que influyen en el desarrollo de un territorio y en las actividades de sus pobladores,
- b) Se propone conocer a la población; que actividades y espacios utilizan, complementándolo con un estudio antropológico y sociológico, el cual nos ayudará a conocer con mayor exactitud ciertos requerimientos de la población. Para así poder generar estrategias comunitarias en conjunto con ellos.
- c) Se recomienda tomar el estudio del Pueblo Joven Simón Bolívar; para complementar su integración, a través del desarrollo de equipamientos de gran magnitud, que cuenten con ambientes que permitan el desarrollo de actividades y una dinámica social activa.

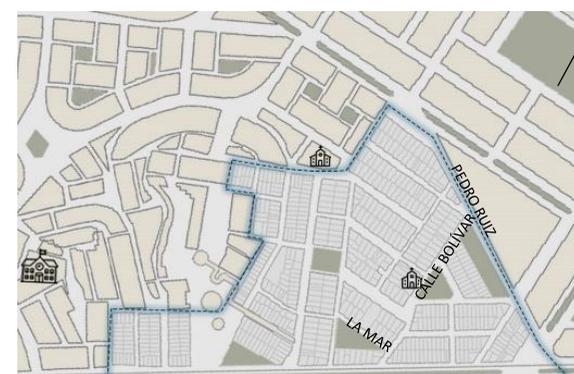
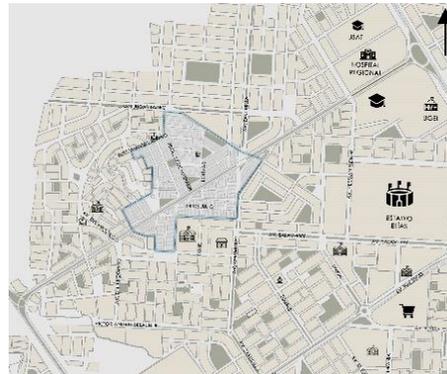
Referencias

- 1.1. Gehl, J. (2014). La humanización del espacio. Ediciones Infinito.
- 1.2. Gomez, J. (2000). Alquibla N°6. Edición: Centro de investigación del Bajo Segura.
- 1.3. Jirón, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. EURE, 5-28.
- 1.4. Lerner, J. (2003). Acupuntura Urbana. Editora Record.
- ISBN: 85-0106851-9.
- 1.5. Perez Caballero, A. (2014). Acupuntura Urbana, Intervención en la ciudad y participación: cuatro experiencias. Universidad Politécnica de Valencia.
- 1.6. Fernández, J M. (2013). Planificación estratégica de Ciudades. Ed. Reverté.
- ISBN: 978-84-291-2110-0.
- 1.7. Ezquiaga, J y González, L. (2011). Transformaciones urbanas sostenibles. Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- ISBN: 978-84-939377-0-6.
- 1.8. Guallart, V. (2008). Geologics. ACTAR.
- ISBN: 978-84-96954-13-7.
- 1.9. Gamarra S., M. (2014). Renovación urbana como solución integral a la desestructuración en el sector #26 de Chiclayo. Tesis (Licenciatura). Chiclayo. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Escuela de Arquitectura.
- 1.10. Iribas, T y Vallejo, M. (2011). Arquitectura Viva, Edición 136.
- 1.11. Hernández Dorantes, Diego. (2017). Bitácora Arquitectura N° 36. Universidad Nacional Autónoma de México.
- 1.12. Siesquén U, Alexia. (2021). Corredor ambiental como eje articulador para la revitalización de la acequia de riego El Pueblo, Ferreñafe. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Escuela de Arquitectura.
- 1.13. Romero Sotelo, Miguel. (1992). Hábitat popular: un camino propio. Colegio de Arquitectos del Perú y el Instituto de Urbanismo y Planificación del Perú.

Anexos

USAT E.A
 FICHA DE OBSERVACIÓN:
 Título de investigación: Red de espacios y equipamiento para la integración urbana del Pueblo Joven Simón Bolívar.
 Objetivo General: Generar integración urbana a través de una red de espacios y equipamientos en el PJSB.
 Técnica: Observación Tipo de instrumento: Ficha de observación.
 Objetivo E.: Determinar los factores de la fragmentación del sector urbano.
 Nombre del investigador: Marian Alejandra González Torres.

Departamento: Lambayeque.
 Provincia: Chiclayo
 Fecha de la visita:
 Población: 4000 hab. aprox
 Viviendas: 150 viviendas.



SECTOR A

COMPONENTE URBANO	SI	NO	CANTIDAD	ESTADO			Ubicación	REGISTRO FOTOGRÁFICO	OBSERVACIONES
				Bueno	Regular	Malo			
Equipamientos									
Salud									
Educación									
<i>Inicial</i>									
<i>Primaria</i>									
<i>Secundaria</i>									
Comercio									
Cultural									
Comunal			2						
Deportivo									
Viviendas									
Material									
<i>Adobe</i>									
<i>Ladrillo</i>									
Altura de edif.									
<i>1 piso</i>									
<i>2 pisos</i>									
<i>3 pisos</i>									
Servicios básicos									
<i>Agua</i>									
<i>Luz</i>									
Espacios públicos									
Parques			5						
Zonas de estancia									
Espacios de reunión									
Elementos urbanos									
Postes									
Jardineras									
Árboles									
Sistema Vial									
Veredas									
Pistas									
<i>Afirmado</i>									
<i>Natural</i>									
<i>Asfaltado</i>									
Disturbadores urbanos									
Auditiva									
Visual									
Olfativa									

USAT E.A

FICHA DE OBSERVACIÓN:

Título de investigación: Red de espacios y equipamiento para la integración urbana del Pueblo Joven Simón Bolívar.

Objetivo General: Generar integración urbana a través de una red de espacios y equipamientos en el PJSB.

Técnica: Observación

Tipo de instrumento: Ficha de observación.

Objetivo E.: Determinar los factores de la fragmentación del sector urbano.

Nombre del investigador: Marian Alejandra González Torres.

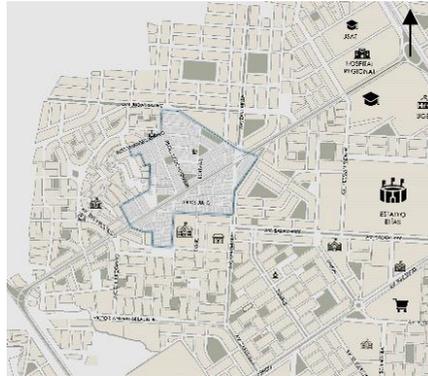
Departamento: Lambayeque.

Provincia: Chiclayo

Fecha de la visita:

Población: 4000 hab. aprox

Viviendas: 150 viviendas.



SECTOR B

COMPONENTE URBANO	SI	NO	CANT I-DAD	ESTADO			Ubicación	REGISTRO FOTOGRÁFICO	OBSERVACIONES
				Bueno	Regular	Malo			
Equipamientos									
Salud									
Educación									
<i>Inicial</i>			1					Tomamos el Colegio Primario y secundario, "Salazar Bondy" debido a su proximidad con el sector B. También encontramos el mercado del Pueblo, el cual es considerado un equipamiento de comercial a nivel de sector.	
<i>Primaria</i>			1			Calle Faustina Sánchez Carrión			
<i>Secundaria</i>			1			Calle Melgar			
Comercio			1			Av. Zarumilla			
Cultural									
Comunal									
Deportivo									
Viviendas									
Material									
<i>Adobe</i>								El 95% de las viviendas del sector B son de ladrillo, y tienen entre 3 a 4 pisos de altura. Todo el sector cuenta con los servicios de agua y luz.	
<i>Ladrillo</i>									
Altura de edif.									
<i>2 pisos</i>									
<i>3 pisos</i>									
<i>4 pisos</i>									
Servicios básicos									
<i>Agua</i>									
<i>Luz</i>									
Espacios públicos									
Parques								El sector no cuenta con ningún parque ni con alguna zona de estancia. Sólo tenemos una pequeña losa deportiva que se encuentra al aire libre y rodeado de basura.	
Zonas de estancia									
Espacios de reunión			1			Calle Echenique			
Elementos urbanos									
Postes								Los postes encontrados se encuentran despintados y con algunos afiches pegados. Existe un déficit enorme de árboles.	
Jardineras									
Árboles									
Sistema Vial									
Veredas								En el sector, encontramos las veredas fraccionadas. Las pistas en estado natural, presentan huecos y piedras en ellas; sólo algunos pasajes se encuentran en buen estado y asfaltados.	
Pistas									
<i>Afirmado</i>									
<i>Natural</i>									
<i>Asfaltado</i>									
Disturbadores urbanos									
Auditiva								Presenta contaminación como visual (grafiti), olfativa (desechos) auditiva (carros de la vía).	
Visual									
Olfativa									

USAT E.A

FICHA DE OBSERVACIÓN:

Título de investigación: Red de espacios y equipamiento para la integración urbana del Pueblo Joven Simón Bolívar.

Objetivo General: Generar integración urbana a través de una red de espacios y equipamientos en el PJSB.

Técnica: Observación Tipo de instrumento: Ficha de observación.

Objetivo E.: Determinar los factores de la fragmentación del sector urbano.

Nombre del investigador: Marian Alejandra González Torres.

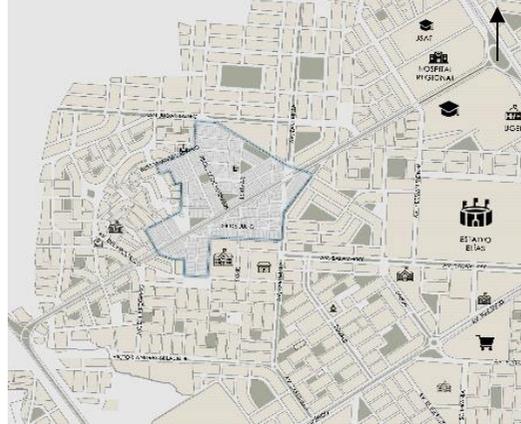
Departamento: Lambayeque.

Provincia: Chiclayo

Fecha de la visita:

Población: 4000 hab. aprox

Viviendas: 150 viviendas.



VÍA DE EVITAMIENTO- SECTOR A

COMPONENTE URBANO	SI	NO	CANTI- DAD	ESTADO			Ubicación	REGISTRO FOTOGRÁFICO	OBSERVACIONES
				Bueno	Regular	Malo			
Equipamientos									
Salud									
Educación									
<i>Inicial</i>									
<i>Primaria</i>									
<i>Secundaria</i>									
Comercio									
Cultural									
Comunal									
Deportivo									
Viviendas									
Material									
<i>Adobe</i>									
<i>Ladrillo</i>									
Altura de edif.									
<i>1 piso</i>									
<i>2 pisos</i>									
<i>3 pisos</i>									
<i>4 pisos</i>									
Servicios básicos									
<i>Agua</i>									
<i>Luz</i>									
Espacios públicos									
Parques									
Zonas de estancia									
Espacios de reunión									
Elementos urbanos									
Postes									
Jardineras									
Árboles									
Sistema Vial									
Veredas									
Pistas									
<i>Afirmado</i>									
<i>Natural</i>									
<i>Asfaltado</i>									
Disturbadores urbanos									
Auditiva									
Visual									
Olfativa									



El 95% de las viviendas son de ladrillo, y tienen entre 1 a 2 pisos de altura. Todo el sector cuenta con los servicios de agua y luz.



Los postes se encuentran despintados y algunos están malogrados. Existe un déficit enorme de árboles, la berma central presenta pequeños árboles.



Las veredas están fraccionadas y solo cuenta con el 10%. La vía está asfaltada, debido a que es de alto tránsito. No presenta semáforos en ningún tramo de la vía.



Presenta contaminación olfativa (desechos) auditiva (carros de la vía).

USAT E.A FICHA DE OBSERVACIÓN: Título de investigación: Red de espacios y equipamiento para la integración urbana del Pueblo Joven Simón Bolívar. Objetivo General: Generar integración urbana a través de una red de espacios y equipamientos en el PJSB. Técnica: Observación Tipo de instrumento: Ficha de observación. Objetivo E.: Determinar los factores de la fragmentación del sector urbano. Nombre del investigador: Marian Alejandra González Torres.	Departamento: Lambayeque. Provincia: Chiclayo Fecha de la visita: Población: 4000 hab. aprox Viviendas: 150 viviendas.
---	--


VÍA DE EVITAMIENTO- SECTOR B

COMPONENTE URBANO	SI	NO	CANTI-DAD	ESTADO			Ubicación	REGISTRO FOTOGRÁFICO	OBSERVACIONES
				Bueno	Regular	Malo			
Equipamientos									
Salud									
Educación									
<i>Inicial</i>									
<i>Primaria</i>									
<i>Secundaria</i>									
Comercio									
Cultural									
Comunal									
Deportivo									
Viviendas									
Material									
<i>Adobe</i>									
<i>Ladrillo</i>								El 95% de las viviendas son de ladrillo, y tienen entre 1 a 2 pisos de altura. Todo el sector cuenta con los servicios de agua y luz.	
Altura de edif.									
<i>1 piso</i>									
<i>2 pisos</i>									
<i>3 pisos</i>									
<i>4 pisos</i>									
Servicios básicos									
<i>Agua</i>									
<i>Luz</i>									
Espacios públicos									
Parques									
Zonas de estancia									
Espacios de reunión									
Elementos urbanos									
Postes								Los postes se encuentran despintados y algunos están malogrados. Existe un déficit enorme de árboles, la berma central presenta pequeños árboles.	
Jardineras									
Árboles									
Sistema Vial									
Veredas								Encontramos las veredas fraccionadas. La vía esta asfaltada, debido a que es de alto tránsito. No presenta semáforos en ningún tramo de la vía.	
Pistas									
<i>Afirmado</i>									
<i>Natural</i>									
<i>Asfaltado</i>									
Disturbadores urbanos									
Auditiva								Presenta contaminación olfativa (desechos) auditiva (carros de la vía).	
Visual									
Olfativa									

Anexo 5. Encuesta para Etapa 2. Fuente: Propia.

USAT-EA

Título de Investigación: Red de espacios y equipamiento para la integración urbana del Pueblo Joven Simón Bolívar.

O.E.2: Conocer el comportamiento urbano de los pobladores del Pueblo Joven Simón Bolívar.

ENCUESTA

PERFIL DEL USUARIO/ DATOS PERSONALES.

1. Género: F M
 2. Edad: _____
 3. ¿En qué sector del Pueblo Joven Simón Bolívar vive?
 - a) Sector A. (Sector Norte, donde se encuentra el Cristo Redentor)
 - b) Sector B. (Sector Sur, donde se encuentra el Mercado del Pueblo).
 4. ¿Usted cruza la Vía de Evitamiento para ir al sector de al frente?

Sí. No.
 5. Si su respuesta fue Sí, ¿Cuál es la razón por la que cruza hacia el otro sector?
 - a) Para ir a algún equipamiento (mercados, colegios y/o Iglesia)
 - b) Para ir al parque y/o cancha deportiva.
 - c) Otros.
 6. Si su respuesta fue No, ¿Cuál es la razón por la que no cruza hacia el otro sector?
 - a) No hay mercados o tiendas.
 - b) No hay Iglesias.
 - c) No hay colegios de nivel inicial, primaria y/o secundaria.
 - d) No hay parques y/o losas deportivas.
 - e) La vía de Evitamiento es muy peligrosa.
 - f) Presencia de delincuencia.
 - g) Otros.
 7. ¿Cuál es su ocupación? _____
 8. ¿Qué medio de transporte utiliza para dirigirse a su trabajo o a algún lugar?

a) Combi.	d) Taxi.
b) Colectivo.	e) Movilidad propia.
c) Mototaxi.	f) Ninguno (a pie).
 9. ¿Utiliza la vía de Evitamiento para dirigirse a su lugar de trabajo? ¿Por qué?

Sí. No.
-

CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO/ INTERCAMBIO SOCIAL.

10. ¿A qué lugares públicos acudía antes de la pandemia? ¿Cuántas veces a la semana iba y a qué hora?

¿Qué actividades realizaba?

PARQUES.

Horario:

a) Nunca.	d) 3-4 veces a la semana.
b) 1 vez cada 15 días.	e) Más de 5 veces a la semana.
c) 1-2 veces a la semana.	f) Todos los días.

Mañana Tarde Noche

Actividades:

- a) Pasear con la familia
- b) Pasear con mascotas.
- c) Jugar en los columpios.
- d) Cruzarlo para ir a algún lugar.
- e) Practicar deportes.
- f) Otros. _____

 COLEGIOS.

Horario:

- a) Nunca.
- b) 1 vez cada 15 días.
- c) 1-2 veces a la semana.
- d) 3-4 veces a la semana.
- e) Más de 5 veces a la semana.
- f) Todos los días.

 Mañana Tarde Noche

Actividades:

- a) Trabajar.
- b) Estudiar.
- c) Llevar y recoger a sus hijos.
- d) Otros. _____

 MERCADOS.

Horario:

- a) Nunca.
- b) 1 vez cada 15 días.
- c) 1-2 veces a la semana.
- d) 3-4 veces a la semana.
- e) Más de 5 veces a la semana.
- f) Todos los días.

 Mañana Tarde Noche

Actividades:

- a) Trabajar.
- b) Hacer compras para el hogar.
- c) Otros. _____

 CANCHAS DEPORTIVAS.

Horario:

- a) Nunca.
- b) 1 vez cada 15 días.
- c) 1-2 veces a la semana.
- d) 3-4 veces a la semana.
- e) Más de 5 veces a la semana.
- f) Todos los días.

 Mañana Tarde Noche

Actividades:

- a) Practicar deporte.
- b) Observar.
- c) Cruzar para ir a algún lugar.
- d) Otros. _____

IGLESIAS.

Horario:

- a) Nunca.
- b) 1 vez cada 15 días.
- c) 1-2 veces a la semana.
- d) 3-4 veces a la semana.
- e) Más de 5 veces a la semana.

Mañana

Tarde

Noche

Actividades:

- a) Ir a Misa.
- b) Asistir a la catequesis.
- c) Celebraciones eucarísticas.
- e) Otros. _____

OTROS: _____

Horario:

- a) Nunca.
- b) 1 vez cada 15 días.
- c) 1-2 veces a la semana.
- d) 3-4 veces a la semana.
- e) Más de 5 veces a la semana.
- f) Todos los días.

Mañana

Tarde

Noche

Actividades:

11. ¿Qué calles recorre para llegar a dichos lugares?

Sector A:

- a) Calle Jorge Chávez.
- b) Calle Nicolás de Piérola.
- c) Avenida Augusto B. Leguía. (Vía de Evitamiento)
- d) Calle Santa Martha.
- e) Calle 17 de Diciembre.
- f) Otros. _____

Sector B:

- a) Calle Simón Bolívar.
- b) Avenida Zarumilla.
- c) Calle Mariano Melgar.
- d) Calle 24 de Julio.
- e) Calle Rufino Echenique.
- f) Otros. _____

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS/ FACTORES EXTERNOS.

12. ¿Usted percibe algún problema o malestar en los lugares públicos cuando desarrolla sus actividades?

En los parques, canchas deportivas, calles:

- a) Espacios no diseñados o contruidos.
- b) Mal estado y/o déficit de bancas, postes, columpios.
- c) Déficit de arbolado y/o áreas verdes.

- d) Problemas de iluminación.
 e) Presencia de contaminación.
 f) Otros: Sector A. Sector B.
-

En las Iglesias, colegios, mercados:

- a) Mal estado del edificio.
 b) No presentan espacios donde pueda reunirse con los ciudadanos.
 c) Problemas de iluminación.
 d) Restricciones en el uso de ambientes.
 e) Presencia de contaminación por residuos o desechos.
 f) Otros: Sector A. Sector B.
-

13. ¿Percibe algún tipo de peligro o inseguridad al dirigirse o desarrollar sus actividades en algún lugar público?

- a) Asaltos y robos.
 b) Pandillaje, actos de vandalismo.
 c) Consumo, venta de sustancias ilícitas y alcohol.
 d) Otros: Sector A. Sector B.
-

14. ¿Cree que la Vía de Evitamiento presenta algún tipo de problema e inseguridad?

- a) Peligro al cruzar las pistas.
 b) Contaminación por acumulación de basura.
 c) Asaltos y robos.
 d) Ruidos intensos por el alto flujo de vehículos de carga pesada.
 e) Otros: _____
-

15. ¿La Vía de Evitamiento impide el acceso y/o conexión directa entre los sectores del Pueblo Joven Simón Bolívar?

Si. No.

16. ¿Cree que la Vía de Evitamiento debe mejorar su diseño?

Si. No.

17. ¿Cree que, si los lugares públicos estuvieran mejor diseñados, las personas acudirían con mayor frecuencia?

Si. No.

MUCHAS GRACIAS POR SU TIEMPO.

FICHA DE ANÁLISIS DE REFERENTE.

INTEGRAR, COHESIONAR, RECUALIFICAR SAN PABLO
 ISABEL EZQUERRA ALCÁZAR, DIEGO GARCÍA YAGÜE, ALEJANDRO LEZCANO MAESTRE

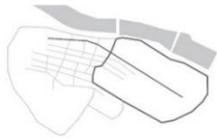


PROBLEMÁTICA

Actualmente, el barrio de San Pablo es uno de los sectores más degradados de la ciudad. Sus antiguas callejuelas se suceden unas a otras sin que exista una comunicación directa con el exterior. Las infraestructuras requieren una intervención urgente tendente a su renovación y ampliación. Los edificios han sufrido un progresivo envejecimiento que ha llevado a un proceso degenerativo del ambiente social, económico y estético del barrio. La población que lo habita está compuesta mayoritariamente por ancianos y por los sectores menos pudientes. La marginación hace de ese problema social el de más difícil solución.

ESTADO ACTUAL

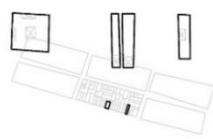
CONFLICTO COCHE PEATÓN
 Sección de la trama incompatible con el uso y estacionamiento de vehículo.



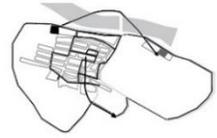
DENSIFICACIÓN
 Crecimiento del barrio en altura.



AUSENCIA DE VARIEDAD TIPOLOGICA- PROBLEMAS DE ACCESIBILIDAD Y HABITABILIDAD
 Parcela tradicional de crujía estrecha de gran profundidad.



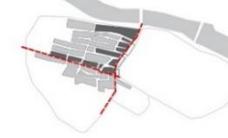
FALTA DE ACTIVIDAD
 Desplazamiento de los principales focos del barrio a otras áreas de la ciudad.



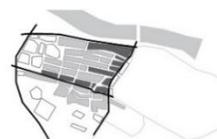
FRAGMENTACIÓN
 División del barrio en dos, por la apertura de la calle del Portillo.



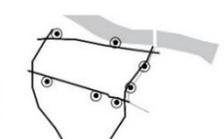
AISLAMIENTO
 Delimitación del perímetro por ejes urbanos y crecimiento en altura límite de su trama.



FAGMENTOS INCONEXOS
 Nuevos tejidos urbanos al oeste y conjunto de equipamientos dispersos al sur.



DESCENTRALIZACIÓN DE SERVICIOS
 Accesibilidad urbana perimetral.



ESCAZEZ ESPACIO PÚBLICO
 Amplios vacíos inconexos y potencialidades en los patios de manzana.



ESTRATEGIAS PROYECTUALES

INTEGRAR

Abrir el barrio a la ciudad / Destacar su valor patrimonial mediante un eje este-oeste / Dotar de actividad en la planta baja de este eje. Convertir a San Blas en foco comercial y turístico / Dotar de una mejora infraestructural y reurbanizar gran parte del barrio / Aprobar la línea 2 del tranvía potenciando la accesibilidad de la ciudad en sentido este-oeste en transporte urbano.

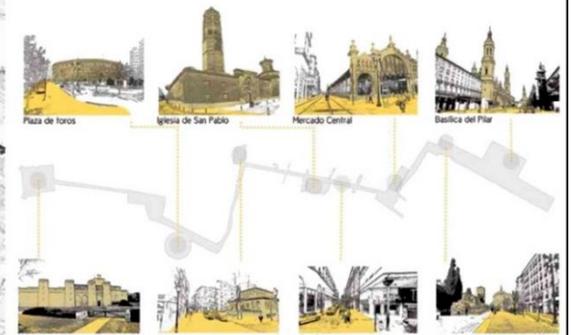
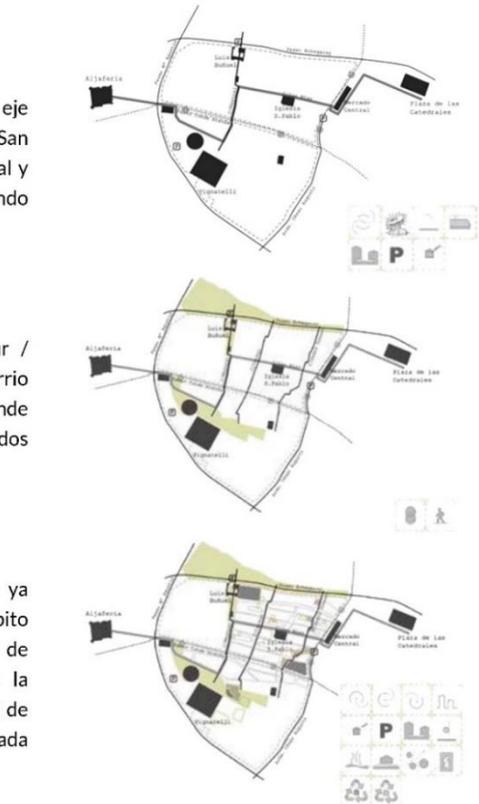
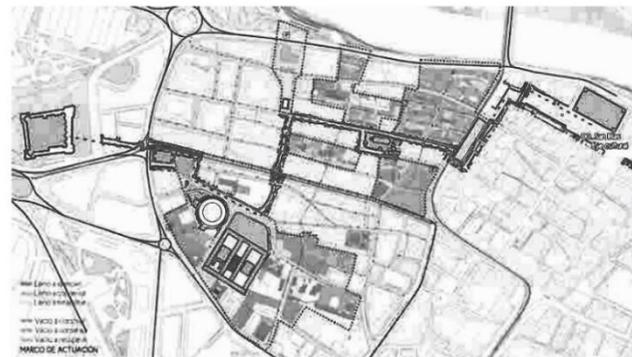
COHESIONAR

Permeabilizar la trama de San Pablo generando tres ejes norte-sur / Peatonalizar y devolver al ciudadano de a pie la preponderancia en un barrio con una escala adecuada para este. Destaca la peatonalización de Conde Aranda con la planificación del tranvía y la consiguiente unión entre las dos partes del Ebro.

RECUALIFICAR

Dotar de equipamientos locales específicos, no olvidando edificios ya existentes a potenciar / Dotar de mayor diversidad tipológica en el ámbito residencial que asegure una diversidad social y económica / Dotar de habitabilidad y accesibilidad a las viviendas existentes mediante la intervención en patios de manzana / Permeabilizar el barrio, posibilidad de utilizar los patios interiores de manzana creando espacios de gestión privada y pública y recuperando el espacio abierto que no existe en la calle.

PROPUESTA



Anexo 6. Ficha de análisis de referente 1. Fuente: Propia.



PROBLEMÁTICA Y ESTADO ACTUAL

La situación actual del ámbito supone, por una parte, un desequilibrio en la actividad urbana de la ciudad de Oviedo, pero también la coyuntura perfecta para que el ámbito vacante pueda potenciar la ciudad en su conjunto y mejorar la calidad de vida. Actualmente el ámbito es un recinto cerrado que contiene un conjunto heterogéneo de edificios aislados, cuyo uso principal hospitalario ha cesado. Apenas existen edificios con uso en la actualidad. En fechas recientes ha empezado a abrirse con diversas actividades programadas.

ESTRATEGIAS PROYECTUALES

CREAR UNA NUEVA CENTRALIDAD

El proyecto HUCAMP, propone la creación de una centralidad basada en la construcción de la ciudad a través del espacio público. Esto se materializa mediante un gran espacio verde, capaz de organizar los diferentes usos y nuevos programas en torno a él para formar un conjunto cohesionado. Generación de un motor de intercambio intergeneracional y de toda clase de actividades sociales, formativas, comerciales o culturales.

RECONECTAR

A través de un diseño que permita anclar este área de la ciudad a una estructura mayor, una conexión con el resto de barrios de Oviedo. Para ello, es necesario mejorar la accesibilidad urbana, su conexión al tejido urbano del entorno. Este objetivo se centra también en la puesta en valor de la Senda Cultural, un corredor cultural de movilidad peatonal y ciclista de Oviedo, que conecte e integre las diferentes facetas de la ciudad de Oviedo. Para lograr este corredor se plantean diversas actuaciones puntuales destinadas a favorecer la continuidad peatonal y ciclista encadenando zonas verdes.

RECUPERAR EL CONTACTO CON LA NATURALEZA

Busca recuperar ese paisaje natural en el ámbito y reconquistar así la relación de los ovetenses con su entorno rural inmediato.

UN PARAÍSO DE LA MOVILIDAD BLANDA

Se apuesta de esta manera por una movilidad más sostenible, basada en la movilidad peatonal, ciclista y en el transporte público. Además, se mejora la conectividad con el centro urbano a través de un corredor de actividad multifuncional Cristo - Llamaquique que integra la movilidad peatonal y ciclista y conforme una infraestructura verde: la Senda Cultural, el corredor cultural de movilidad peatonal y ciclista para Oviedo.

PROPUESTA

Los principales usos que se plantean son un nuevo Campus que integre la mayor parte de los centros de la Universidad de Oviedo que actualmente se encuentran dispersos, dos Centros Integrados de Formación Profesional, uno de Servicios y otro de Sanidad y Servicios Socioculturales, así como el uso residencial, para el cual al menos la mitad de las viviendas del ámbito deberán estar sometidas a algún régimen de protección pública, además de oficinas y otros usos como deportivos y culturales, entre otros. El proyecto HUCAMP! propone un diseño urbano construido a través del espacio público y con vocación pública que busca responder a las demandas ciudadanas.



EL NUEVO EJE PEATONAL Y CICLISTA DE LA SENDA CULTURAL DE OVIEDO. HUCAMP! AL OESTE COMO EL OVIEDO INNOVADOR

PLANTA GENERAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA EN EL PROYECTO HUCAMP!



DIAGRAMA DE MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA A LO LARGO DEL PASEO DE RONDA CON LOCALIZACIÓN DE PUNTOS ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS Y ACCESO A TODAS LAS PARCELAS POR FACHADA PRINCIPAL

SOSTENIBILIDAD

DIAGRAMA DE ESTRUCTURA VEGETAL DE LA PROPUESTA A TRAVÉS DE LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO VEGETAL EXISTENTE EN EL ÁMBITO Y SU COMPLEMENTO CON NUEVAS ESTRUCTURAS VEGETALES DE ALINEACIÓN Y AGRUPAMIENTO



VISTA DE LA CAMPA EN UN DÍA FESTIVO CON ACTIVIDADES VEJINALES, CONCIERTOS AL AIRE LIBRE Y JUEGOS TRADICIONALES



VISTA DEL BULEVAR DE BUENAVISTA CON ACTIVIDAD EN LAS PLANTAS BAJAS DE LOS EDIFICIOS RESIDENCIALES



PROBLEMÁTICA

Se toma una ciudad como un organismo vivo, en la cual debemos buscar los lugares más vulnerables o afectados, en los cuales se van a introducir las "agujas", que son los proyectos que van a ayudar a regenerar la zona.

El papel de Lerner como alcalde de la ciudad de Curitiba se centró en buscar solución al preocupante aumento de demografía que estaba sufriendo la ciudad, sumiéndola en una situación de crisis al producirse un crecimiento descontrolado, con riesgo inminente de congestión y exclusión de las zonas periféricas. Así pues, se marcaron dos objetivos principales. En primer lugar, evitar la discontinuidad urbana y la proliferación de espacios vacíos que se estaban produciendo en la ciudad como resultado del crecimiento exponencial de población. En segundo lugar, recuperar la memoria histórica, potenciando los lugares que dotaban a sus ciudadanos de una identidad cultural.

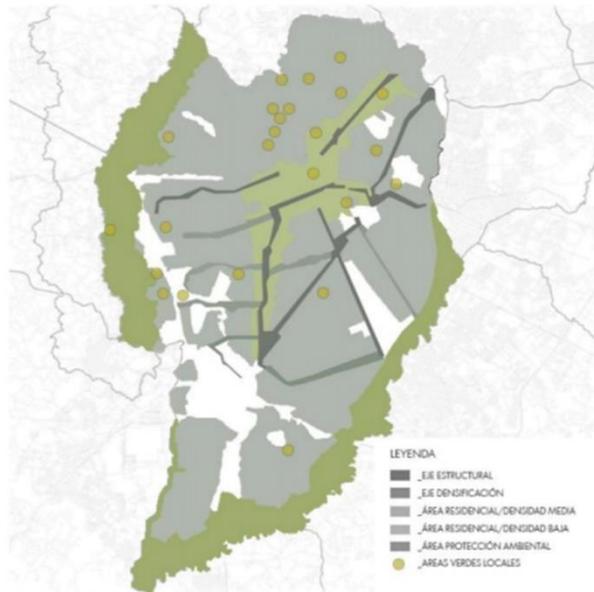
ESTRATEGIAS PROYECTUALES

Conexiones viarias.

Red de espacios públicos para aumentar el porcentaje de espacio libre por habitante.

Implementar red de equipamientos y mejoramiento de existentes.

Recuperar la identidad cultural, regenerando la memoria histórica de la ciudad.



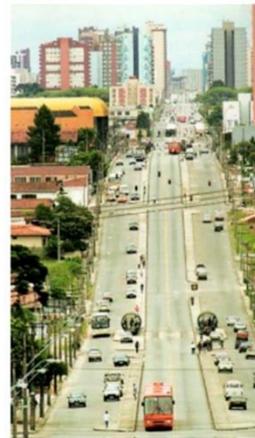
PROPUESTA

La primera necesidad que se impuso fue la de mejorar las conexiones viarias, pero fomentando el tráfico sostenible organizando un sistema de transporte público eficiente.

La solución pasó por implantar un pionero e innovador "metro en superficie"

Red de espacios públicos fueron igualmente relevantes, haciendo hincapié en la creación de espacios verdes y la peatonalización de calles y plazas principales como la de "Rua XV de Novembro". La actuación contempló la creación de más de cuarenta parques en terrenos baldíos que ayudaron a que Curitiba tuviese uno de los estándares más grandes de espacio libre por habitante. Actualmente, éste se sitúa en cincuenta y un metros cuadrados por habitante, superando con creces el estándar recomendado de veinte metros cuadrados por habitante.

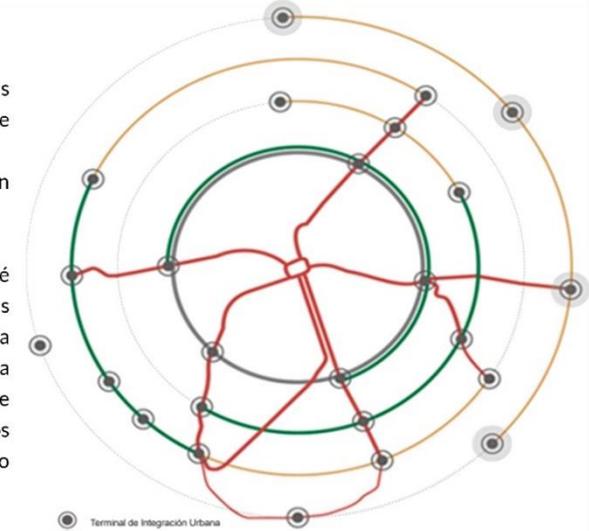
Creación de una serie de equipamientos culturales centrados en la educación de la ciudadanía, principalmente, en las mismas materias de sostenibilidad que la propia ciudad estaba llevando a cabo: Ópera Alambre, Universidad Libre Medio Ambiente... A esto se suman, veinte teatros, setenta y cuatro pequeños museos, otras muchas escuelas... que ha llevado a la mayor alfabetización y educación superior de Brasil.



Eje Estructural Curitiba



Sección transversal de las vías estructurales Plan Director de 1965, Curitiba

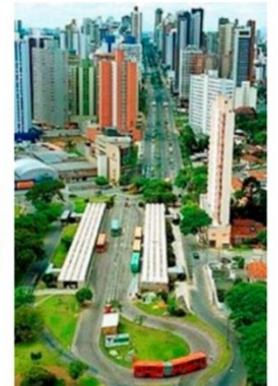


- Terminal de Integración Urbana
- Terminal de Integración Metropolitana
- Corredores Expresos
- Integración Línea Directa
- Integración Interbarrios
- Integración Alimentador

Esquema conexiones red pública



Parque Barigui, Curitiba



Corredor estructural de Curitiba

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

DATOS GENERALES DEL EXPERTO O ESPECIALISTA.

- Apellidos y Nombres:

Echeandia Vallijos Miguel Fernando.

- Profesión:

Arquitecto

- Grado académico:

- Actividad laboral actual:

FUENTES DE ARGUMENTACIÓN	GRADO DE INFLUENCIA DE CADA UNA DE LAS FUENTES EN SUS CRITERIOS		
	ALTO	MEDIO	BAJO
1) Asociaciones de usuarios (AU)			
2) Asociaciones de vecinos (AV)			
3) Trabajos realizados en otras zonas			
4) Trabajos realizados en zonas similares			
5) Conocimientos personales o de familiares del sistema de evacuación			

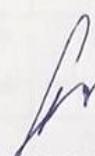
INDICACIONES AL EXPERTO O ESPECIALISTA.

En la tabla siguiente, se propone una escala del 1 al 5, que va en orden ascendente del desconocimiento al conocimiento profundo. Marque con una "X" conforme considere su conocimiento sobre el tema de la tesis evaluada.

			X	
1 Ninguno	2 Poco	3 Regular	4 Alto	5 Muy alto

1. Sírvase marcar con una "X" las fuentes que considere han influenciado en su conocimiento sobre el tema, en un grado alto, medio o bajo.

FUENTES DE ARGUMENTACIÓN	GRADO DE INFLUENCIA DE CADA UNA DE LAS FUENTES EN SUS CRITERIOS		
	A (ALTO)	M (MEDIO)	B (BAJO)
a) Análisis teóricos realizados. (AT)	X		
b) Experiencia como profesional. (EP)	X		
c) Trabajos estudiados de autores nacionales. (AN)		X	
d) Trabajos estudiados de autores extranjeros. (AE)		X	
e) Conocimientos personales sobre el estado del problema de investigación. (CP)	X		
f) Su intuición. (I)			X


 FIRMA DEL EXPERTO O ESPECIALISTA

Estimado(a) experto(a):

El instrumento de recolección de datos a validar es una ficha de observación.

Con el objetivo de corroborar la validación del instrumento de recolección de datos, por favor le pedimos responda a las siguientes interrogantes:

1. ¿Considera pertinente la aplicación de este cuestionario para los fines establecidos en la investigación?

Es pertinente: Poco pertinente: No es pertinente:

Por favor, indique las razones:

2. ¿Considera que la ficha de observación formula las preguntas suficientes para los fines establecidos en la investigación?

Son suficientes: Insuficientes:

Por favor, indique las razones:

3. ¿Considera que las preguntas están adecuadamente formuladas de manera tal que el observador no tenga dudas en la elección y/o redacción de sus respuestas?

Son adecuadas: Poco adecuadas: Inadecuadas:

Por favor, indique las razones:

4. Califique los ítems según un criterio de precisión y relevancia para el objetivo del instrumento de recolección de datos.

Item	Precisión			Relevancia			Sugerencias
	Muy precisa	Poco precisa	No es precisa	Muy relevante	Poco Relevante	Irrelevante	
1	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
2	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
3	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
4	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
5	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
6	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			

5. ¿Qué sugerencias haría Ud. para mejorar el instrumento de recolección de datos?

Corregir algunos términos de análisis.

Le agradecemos por su colaboración.

Fecha de evaluación:



FIRMA DEL EXPERTO O ESPECIALISTA

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

DATOS GENERALES DEL EXPERTO O ESPECIALISTA.

- Apellidos y Nombres: Maria del Rosario Balcázar Llúncor
- Profesión: Arquitecto
- Grado académico: Arquitecto
- Actividad laboral actual: Docente

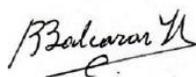
INDICACIONES AL EXPERTO O ESPECIALISTA.

En la tabla siguiente, se propone una escala del 1 al 5, que va en orden ascendente del desconocimiento al conocimiento profundo. Marque con una "X" conforme considere su conocimiento sobre el tema de la tesis evaluada.

1 Ninguno	2 Poco	3 Regular	4 Alto x	5 Muy alto

1. Sírvase marcar con una "X" las fuentes que considere han influenciado en su conocimiento sobre el tema, en un grado alto, medio o bajo.

FUENTES DE ARGUMENTACIÓN	GRADO DE INFLUENCIA DE CADA UNA DE LAS FUENTES EN SUS CRITERIOS		
	A (ALTO)	M (MEDIO)	B (BAJO)
a) Análisis teóricos realizados. (AT)			
b) Experiencia como profesional. (EP)			
c) Trabajos estudiados de autores nacionales. (AN)	x		
d) Trabajos estudiados de autores extranjeros. (AE)	x		
e) Conocimientos personales sobre el estado del problema de investigación. (CP)	x		
f) Su intuición. (I)		x	



FIRMA DEL EXPERTO O ESPECIALISTA

Estimado(a) experto(a):

El instrumento de recolección de datos a validar es una encuesta, cuyo objetivo es conocer el comportamiento urbano de los pobladores del Pueblo Joven Simón Bolívar.

Con el objetivo de corroborar la validación del instrumento de recolección de datos, por favor le pedimos responda a las siguientes interrogantes:

1. ¿Considera pertinente la aplicación de este instrumento para los fines establecidos en la investigación?

Es pertinente: si Poco pertinente: __ No es pertinente: __

Por favor, indique las razones:

Es necesario para definir el comportamiento de los pobladores en los diferentes espacios públicos de los barrios del sector.

2. ¿Considera que este instrumento formula las preguntas suficientes para los fines establecidos en la investigación?

Son suficientes: si Insuficientes: __

Por favor, indique las razones:

Son necesarios y con esas preguntas se puede saber la percepción de los pobladores sobre el estado en que se encuentran esos espacios públicos

3. ¿Considera que los ítems están adecuadamente formulados de manera tal que el experto no tenga dudas en la elección y/o redacción de sus respuestas?

Son adecuadas: si Poco adecuadas: __ Inadecuadas: __

Por favor, indique las razones:

Si son adecuadas, pero hay que mejorar algunas preguntas con el fin de que el encuestado las comprenda y responda sin tener dudas.

4. Califique los ítems según un criterio de precisión y relevancia para el objetivo del instrumento de recolección de datos.

ITEMS	Precisión			Relevancia			Sugerencias
	Muy precisa	Poco precisa	No es precisa	Muy relevante	Poco Relevante	Irrelevante	
Perfil del usuario/ Datos personales.	x						
Características del entorno/ Intercambio social.		x					
Características físicas/ Factores externos.	x						

5. ¿Qué sugerencias haría Ud. para mejorar el instrumento de recolección de datos?

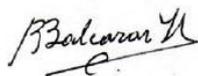
Se debe informar al encuestado cual es el sector "A" y cuál es el "B",

Colocar el Nombre de la Avenida que los separa.

En las opciones de Mercados por ejm. Falta los que van todos los días que son los que trabajan en esos lugares.

Le agradecemos por su colaboración.

Fecha de evaluación: /08/2021



FIRMA DEL EXPERTO O ESPECIALISTA