

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



TESIS:

**CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN
EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO

Autor: Bach. Alfaro Veli, Kevin Eliseo

Asesor: Dr. Dante Paul Mansilla Villanueva

Mg. Juan Arellano Egoavil

Línea de Investigación: Transporte y Urbanismo

Huancayo – Perú

2023

HOJA DE CONFORMIDAD DE JURADOS

DR.

PRESIDENTE

ARQ.

PRIMER JURADO

ARQ.

SEGUNDO JURADO

ARQ.

TERCER JURADO

.....

SECRETARIO DOCENTE

DEDICATORIA

La presente tesis está dedicada, a mi familia y a todas las personas que me han apoyado, a los asesores responsables por ser una guía para la finalización del presente trabajo.

AGRADECIMIENTO

A Dios que siempre se encuentra siempre presente en mí vida y es la luz que protege mi camino.

Así mismo, he recibido el apoyo de muchas personas, a la Universidad Peruana Los Andes por su labor continua a la educación peruana y el hacer viable la realización de mis estudios para poder contar con la formación profesional de la población en estudiantil.

A los expertos y asesores; por ser la guía y durante todo el proceso y la culminación del presente trabajo de investigación, a quienes manifiesto mi agradecimiento por su dedicación.

A mi familia, por ser la fuente de inspiración para lograr esta meta y por su apoyo. a ustedes, gracias por depositar su confianza en mí.

El autor

CONSTANCIA

DE SIMILITUD DE TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN POR EL SOFTWARE DE PREVENCIÓN DE PLAGIO TURNITIN

La Dirección de Unidad de Investigación de la Facultad de INGENIERÍA, hace constar por la presente, que el informe final de tesis titulado:

“CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO – 2022”,

Cuyo autor(es) : Kevin Eliseo, Alfaro Veli

Facultad : Ingeniería

Escuela Profesional : Arquitectura

Asesor(a) : Dr. Dante Paul Mansilla Villanueva
Mg. Juan Ernesto Arellano Egoavil

Que, fue presentado con fecha 20.01.2023 y después de realizado el análisis correspondiente en el software de prevención de plagio Turnitin con fecha 23.01.2023; con la siguiente configuración de software de prevención de plagio Turnitin:

- Excluye bibliografía.
- Excluye citas.
- Excluye cadenas menores de a 20 palabras.
- Otro criterio (especificar)

Dicho documento presenta un porcentaje de similitud de **24 %**. En tal sentido, de acuerdo a los criterios de porcentajes establecidos en el artículo N°11 del Reglamento de uso de software de prevención de plagio, el cual indica que no se debe superar el **30%**. Se declara, que el trabajo de investigación: Si contiene un porcentaje aceptable de similitud. Observaciones: ninguna.

En señal de conformidad y verificación se firma y sella la presenta constancia.

Huancayo 27 de Enero del 2023



Dr. Santiago Zevallos Salinas
Director de la Unidad de Investigación

CONTENIDO

Capítulo 1 EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	5
1.1. Descripción de la realidad problemática	5
1.2. Delimitación del problema	10
1.2.1. Delimitación Espacial	10
1.2.2. Delimitación Temporal	10
1.3. Formulación del problema	11
1.3.1. Problema General	11
1.3.2. Problemas Específicos	11
1.4. Justificación	11
1.4.1. Social y práctica	11
1.4.2. Justificación científica o teórica	12
1.4.3. Metodológica	12
1.5. Objetivos	12
1.5.1. Objetivo General	12
1.5.2. Objetivos Específicos	12
Capítulo 2 : MARCO TEÓRICO	13
2.1. Antecedentes de la investigación	13
2.1.1. Antecedentes internacionales	13
2.1.2. Antecedentes nacionales	16
2.2. Bases teóricas o científicas	19
2.2.1. Caminabilidad	19
2.3. Marco conceptual (de variables y dimensiones)	26
Capítulo 3 HIPÓTESIS	30
3.1. Hipótesis General	30
3.2. Hipótesis Específicas	30
3.3. Variable	30
3.3.1. Definición conceptual de la variable	30
3.3.2. Definición operacional de la variable	31
3.3.3. Operacionalización de la variable	31
Capítulo 4 METODOLOGÍA	32
4.1. Método de Investigación	32
4.2. Tipo de Investigación	32
4.3. Nivel de Investigación	32
4.4. Diseño de la Investigación	33

4.5.	Población y Muestra	33
4.5.1.	Población.....	33
4.5.2.	Muestra.....	33
4.6.	Técnicas e Instrumentos de recolección de datos.....	34
4.6.1.	Técnicas:.....	34
4.6.2.	Instrumento:.....	34
4.7.	Técnicas de procesamiento de la información	34
4.8.	Aspectos éticos de la investigación.....	34
Capítulo 5	RESULTADOS	35
5.1.	Descripción del diseño tecnológico	35
5.2.	Descripción de resultados	35
5.2.1.	Dimensión 1: ACCESIBILIDAD	35
5.2.2.	Dimensión 2: SEGURIDAD.....	42
5.2.3.	Dimensión 3: CONFORT	48
5.2.4.	Dimensión 4: ATRACTIVO.....	51
5.3.	Contrastación de hipótesis	53
Capítulo 6	ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	57
6.1.	Dimensión 1: Accesibilidad.....	58
6.2.	Dimensión 2: Seguridad	58
6.3.	Dimensión 3: Confort	59
6.4.	Dimensión 4: Atractivo	59
Capítulo 7	PROYECTO APLICATIVO	107
7.1.	Planteamiento del Problema	107
7.1.1.	Árbol de problemas, causas y efectos	108
7.1.2.	Árbol de objetivos, medios y fines	110
7.1.3.	Determinación del problema como medio fundamental.....	112
7.2.	Justificación del Proyecto	112
7.3.	Análisis del Sistema de Condicionantes	113
7.3.1.	Estudio del Objeto	113
7.3.2.	Estudio del Usuario	117
7.3.3.	Estudio del Contexto Físico Espacial.....	118
7.4.	Determinación del Proyecto Urbano.....	121

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 Pirámide de movilidad urbana sustentable	6
Figura 1.2 Saturación de la acera peatonal en la Av. Ferrocarril. Elaboración Propia	9
Figura 1.3 Interacción de las actividades urbanas en la Av. Ferrocarril. Elaboración Propia.	9
Figura 1.4 Saturación vehicular en la Av. Ferrocarril. Elaboración Propia.	10
Figura 2.1 Aspectos condicionantes en la movilidad peatonal.	19
Figura 2.2 Aspectos condicionantes, indicadores de la calidad peatonal propuestos y factores de calidad a los que afectan.	21
Figura 2.3 Indicadores de la calidad peatonal según su dimensión.	22
Figura 2.4 Rangos de permeabilidad visual en fachadas.	22
Figura 2.5 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “accesibilidad”. ..	23
Figura 2.6 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “seguridad”.	24
Figura 2.7 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “confort”.	24
Figura 2.8 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “atractivo”.	24

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2.1 Dimensiones e indicadores de Caminabilidad para el estudio de la Av. Ferrocarril.	25
Tabla 3.1 Cuadro de operacionalización de variables.....	31
Tabla 5.1: Estado de mantenimiento de la acera.....	35
Tabla 5.2: Ancho de acera.....	36
Tabla 5.3: Obstáculos horizontales.....	37
Tabla 5.4: Obstáculos verticales.....	38
Tabla 5.5: Obstáculos temporales.....	39
Tabla 5.6: Existencia de rampas.....	41
Tabla 5.7: Existencia de piso podo táctil.....	42
Tabla 5.8: Velocidad máxima permitida en vía.....	42
Tabla 5.9: Alumbrado público.....	43
Tabla 5.10: Estacionamiento en vía pública.....	44
Tabla 5.11: Número de carriles en vía.....	45
Tabla 5.12: Tipo de conectividad de aceras.....	46
Tabla 5.13: Señalización peatonal.....	47
Tabla 5.14: Estado de mantenimiento del mobiliario urbano.....	48
Tabla 5.15: Arbolado.....	49
Tabla 5.16: Longitud de manzanas.....	50
Tabla 5.17: Limpieza de aceras.....	51
Tabla 5.18: Permeabilidad visual.....	52
Tabla 5.19 Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Accesibilidad y sus indicadores.....	54
Tabla 5.20 Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Seguridad y sus indicadores.....	54
Tabla 5.21 Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Confort y sus indicadores.....	55
Tabla 5.22 Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Atractivo y sus indicadores.....	55

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 5.1: Estado de mantenimiento de la acera	36
Gráfico 5.2: Ancho de acera.....	37
Gráfico 5.3: Obstáculos horizontales.....	38
Gráfico 5.4: Obstáculos verticales	39
Gráfico 5.5: Obstáculos temporales	40
Gráfico 5.6: Existencia de rampas	41
Gráfico 5.7: Existencia de piso podo táctil.....	42
Gráfico 5.8: Velocidad máxima permitida en vía.....	43
Gráfico 5.9: Alumbrado público.....	44
Gráfico 5.10: Estacionamiento en vía pública.....	44
Gráfico 5.11: Número de carriles en vía	46
Gráfico 5.12: Tipo de conectividad de aceras	47
Gráfico 5.13: Señalización peatonal	48
Gráfico 5.14: Estado de mantenimiento del mobiliario urbano.....	49
Gráfico 5.15: Arbolado	50
Gráfico 5.16: Longitud de manzanas.....	51
Gráfico 5.17: Limpieza de aceras.....	52
Gráfico 5.18: Permeabilidad visual	53

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 6.1 Matriz de consistencia	68
Anexo 6.2 Matriz de operacionalización de la variable	69
Anexo 6.3: Instrumento: Ficha de registro de Datos.....	70
Anexo 6.4 Validación del Instrumento.....	71
Anexo 6.5 Data del procesamiento de datos	77

RESUMEN

El presente trabajo de investigación “Caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo – 2022”; el cual tuvo como problema de investigación: ¿Cuál es el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo – 2022? Siendo el objetivo principal Determinar el nivel de Caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo; todo ello estudio desde cuatro dimensiones que presenta la variable, las cuales son: la accesibilidad, la seguridad, el confort y el atractivo; la hipótesis planteada ha sido la siguiente: El nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo – 2022, es malo.

Para el desarrollo metodológico se ha considerado el método científico, en el cual ha determinado el tipo de investigación, es aplicada su nivel corresponde a descriptivo, el diseño es no experimental. La población que consta de todas las cuadras que comprende la Av. Ferrocarril del Distrito de Huancayo, desde el río Chilca por el sur hasta el río Shullcas por el norte que hicieron un total de 28 cuadras. Este estudio se ha basado en la evaluación de la Caminabilidad mediante sus dimensiones e indicadores del autor Talavera (2014) y Santuario (2016), y en los niveles que va desde Nivel Excelente I (100) hasta Nivel Nulo V (0).

Se concluyó que el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; el cual el resultado obtenido concuerda con el resultado final; se ha medido el nivel de caminabilidad mediante una Calificación aprobada por la Agencia de Ecología Urbana y otras instituciones reconocidas a nivel mundial, todo ello expuesto por autores como Santuario (2016) y Talavera (2014).

Palabras claves: Caminabilidad, accesibilidad, seguridad, confort, atractivo.

ABSTRACT

The present research work "Walkability of the Av. Ferrocarril in the District of Huancayo - 2022"; which had as a research problem: What is the level of walkability of the Av. Ferrocarril of the Av. Ferrocarril in the District of Huancayo - 2022? Being the main objective Determine the level of Walkability of the Av. Ferrocarril in the District of Huancayo; all of this study from four dimensions that the variable presents, which are: accessibility, safety, comfort and attractiveness; The hypothesis raised has been the following: The level of walkability of Av. Ferrocarril in the District of Huancayo - 2022, is bad.

For methodological development, the scientific method has been considered, in which the type of research has been determined, its level corresponds to descriptive, and the design is non-experimental. The population that consists of all the blocks that comprise the Av. Ferrocarril del Distrito de Huancayo, from the Chilca river in the south to the Shullcas river in the north that made a total of 28 blocks. This study has been based on the evaluation of Walkability through its dimensions and indicators by the author Talavera (2014) and Santuario (2016), and on levels ranging from Excellent Level I (100) to Null Level V (0).

It was concluded that the level of walkability of Av. Ferrocarril in the District of Huancayo, is bad; which the obtained result agrees with the final result; The level of walkability has been measured through a Qualification approved by the Urban Ecology Agency and other world-renowned institutions, all exposed by authors such as Santuario (2016) and Talavera (2014).

Keywords: Walkability, accessibility, safety, comfort, attractiveness.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad se observa, con preocupación, que una de las vías más importantes de Huancayo está siendo lugar de estrés, inseguridad, segregación por el uso abusivo del transporte motorizado, y en general en todo el Perú, la cantidad de vehículos se ha incrementado en un 7.2% a febrero del 2015 respecto al índice obtenido en febrero del año anterior (INEI, 2015). Esto genera que en la ciudad se diseñe en función de los automóviles, lo cual deja a los peatones en un segundo plano.

Estos problemas pueden ser contrarrestados si logramos una equidad del transporte motorizado y el transporte sostenible, para ello es necesario analizar y mejorar las herramientas para mejorar el desplazamiento peatonal. Por tal motivo esta tesis se enfoca en la caminabilidad de la Av. Ferrocarril del distrito de Huancayo, para que cuando nos transportemos a través de la ciudad, vivamos sus espacios, interactuemos con sus habitantes, podamos disfrutarla, o, por el contrario, si limitan el acceso, distancian a unas personas de otras o hacen que queramos alejarnos lo más rápido posible de ella.

El presente trabajo de investigación comprende el estudio del espacio urbano en relación a la caminabilidad, tomando en cuenta la percepción de la población de Huancayo en torno a la Av. Ferrocarril. Este estudio parte desde la observación de los comportamientos y expresiones de los usuarios, del lenguaje, los usos cotidianos y las apropiaciones espaciales, formas de relación que existe entre usuarios y el espacio público para la caminabilidad.

Estudiar el espacio urbano en torno a la Av. Ferrocarril de la Ciudad de Huancayo permitió entender aspectos sensibles de la sociedad en los espacios ya que se comprende que el espacio público debe ser estudiado de forma integral, ya que por lo general se discute sobre el comercio, aspectos normativos, y no sobre el estudio de las percepciones del usuario y estudios sobre aspectos o indicadores que señalen la calidad en los espacios públicos, olvidando que la verdadera esencia de los espacios públicos, los cuales constituyen escenarios donde se aprecian los aspectos negativos y positivos de la sociedad. Así como el estudio de la accesibilidad, la seguridad, el confort y el atractivo de los espacios urbanos.

Con el crecimiento rápido y caótico de la Ciudad de Huancayo, se puede observar y confirmar que las autoridades no toman en cuenta las opiniones, las percepciones, la intervención para mejorar la calidad en confort espacial y las experiencias de quienes lo habitan, generando una toma de decisiones arbitrarias fuera de la realidad de la ciudad. Siendo las experiencias de los habitantes quienes nos aproximan a las realidades, entendiendo que los habitantes son la esencia de un espacio público.

Capítulo I: Planteamiento del Problema, se presenta la formulación del problema, estableciendo la pregunta general la cual es: ¿Cuál es el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril del distrito de Huancayo?, asimismo se indica las preguntas específicas las cuales son: ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?, ¿Cuál es el nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?, ¿Cuál es el nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022? Y ¿Cuál es el nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?, Además, se establecen los objetivos de la investigación, la delimitación temporal y espacial y la justificación de la investigación.

Capítulo II: Marco Teórico, descripción de los antecedentes teóricos y bases teóricas científicas de la variable de investigación correspondiente a la caminabilidad y el espacio urbano, las definiciones conceptuales en torno a los conceptos de bases teóricas.

Capítulo III: En esta sección se realiza la construcción de hipótesis general, las hipótesis específicas y los cuadros de operacionalización de variables.

Capítulo IV: En este apartado se realiza la descripción del método de investigación, tipo de investigación seleccionado para el estudio, nivel y diseño de la investigación, además se determina la población y la muestra, así como las técnicas e instrumentos pertinentes en el desarrollo de la investigación.

Capítulo V: Corresponde al desarrollo de los resultados obtenidos por dimensión e indicador, donde se ha registrado los niveles de caminabilidad para indicador trabajado del área de estudio.

Capítulo VI: Corresponde a la discusión de resultados, se ha dado a conocer el significado de los resultados obtenidos a partir de la metodología presentada en bases teóricas del capítulo de marco teórico.

A continuación, se presentó las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y anexos.

Y finalmente, se presentó el Capítulo VII: Corresponde al Proyecto Aplicativo, como propuesta de solución a los problemas encontrados, denominado REDISEÑO DEL ESPACIO PEATONAL Y ESPACIOS DE ESTANCIA EN LA AV. FERROCARRIL.

Capítulo 1 EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción de la realidad problemática

Caminar es la actividad más esencial que realiza el ser humano para trasladarse de un lugar a otro. Es importante saber que estos “viajes a pie”, no solo se relacionan con ese hecho, sino que el desplazamiento también involucra todos los medios de transporte, porque todos los viajes inician y terminan con el recorrido a pie. En un estudio realizado por el (BID, 2022), se encontró que los viajes a pie representan entre el 40 y el 45% de los realizados por personas de bajos ingresos, mientras que entre las personas de altos ingresos el porcentaje oscila entre un 10 y un 20%.

Esto quiere decir que las personas de bajos recursos económicos optan en su mayoría por este tipo de movilidad; y en muchas ciudades representa el mayor porcentaje de la población, convirtiendo estos espacios de transitabilidad, en grandes aglomeraciones, que a la vez trae como consecuencia que este “viaje a pie” se convierta en un recorrido inseguro y poco confortable.

Es así que el (BID, 2022), a pesar de ser un modo tan altamente utilizado, las condiciones y estructuras para tal forma de estar y moverse en las ciudades no corresponde a esa importancia. Una de las mayores consecuencias de esto es la alta incidencia de muertes por atropello en las ciudades latinoamericanas. En 2019 entre las víctimas femeninas de siniestros viales, el 53%, correspondía a peatonas.

Como consecuencia de esta problemática que se presenta en el ámbito urbano, surge la necesidad de diversos investigadores por realizar estudios que determinen las causas, metodologías y posibles soluciones. Es por ello que se define a la “caminabilidad” como una medida que evalúa y determina que tan seguro, amistoso y agradable es un espacio público

en el momento del desplazamiento de una persona. El (BID, 2022) también refiere lo siguiente: La caminabilidad (walkability en inglés) es una medida que evalúa la calidad de los espacios públicos para desplazarse a pie. El término y el análisis surgieron en 1993 a través del trabajo del canadiense Christopher Bradshaw. Desde entonces, se han desarrollado numerosas metodologías con adaptaciones al contexto local para evaluar cuán agradables, acogedoras y seguras pueden ser las calles, los barrios y las ciudades desde la perspectiva de las personas a pie.

En este contexto, el uso de las calles y los espacios públicos, se van consolidando de distinta manera, en algunos casos las vías de tránsito se saturan con actividades sociales, comerciales entre otras y los espacios de desplazamiento generan estrés, incomodidad y afectación a la dinámica urbana y social de los ciudadanos. Esta situación merma las oportunidades de integración y cohesión social que se busca desarrollar en los espacios públicos (Desarrollo, 2018).

Un concepto muy importante para evaluar el diseño de las ciudades accesibles para todas las personas podemos encontrar en la pirámide de la movilidad urbana sostenible que ordena de la siguiente manera:

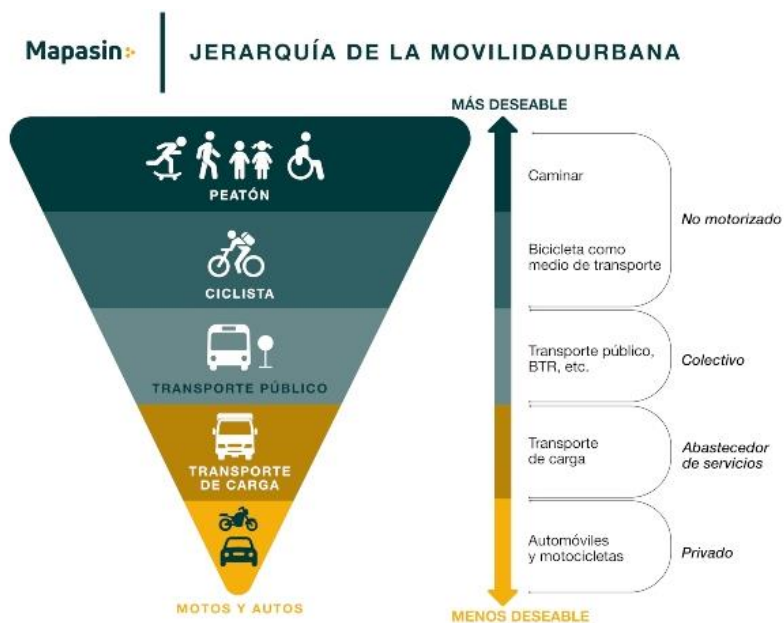


Figura 1.1 Pirámide de movilidad urbana sustentable
(Mapasin, 2018)

A nivel internacional, la autora (Rivera, 2018), en su trabajo de investigación, Factores que determinan la caminabilidad de los estudiantes universitarios de la ciudad de Monterrey, cita a la Organización Mundial de la Salud (2009), en el que muestra su

preocupación a nivel mundial, sobre los problemas del transitar y sus consecuencias más serias, de lesiones y muertes. No obstante, la aportación más clara de este trabajo son los hallazgos referentes a las necesidades de infraestructura peatonal, como una necesidad sentida de los universitarios, además de medidas urgentes en cuanto a la contaminación del aire, y una planeación de inclusión. Finalmente resalta la preocupación por la falta de árboles y áreas verdes en general, como propuesta de mejoramiento ambiental y estético en la ciudad de Monterrey.

Otro estudio realizado por (Guzmán, y otros, 2022), en su documento de trabajo; *Calles deseadas: Índice para evaluar la caminabilidad en Bogotá*, define a la caminabilidad de la siguiente manera, “caminar beneficia a la sociedad y al entorno urbano al reducir el consumo de energía, mitigar las emisiones y disminuir los niveles de ruido”. Las calles de ciudades como Bogotá no suelen ser seguras para los peatones. Los peatones representaron el 47% (236 personas) de todas las muertes de tráfico de la ciudad en el 2019. Los asaltos y robos en la calle también son parte de la vida cotidiana. Por lo tanto, un paso esencial hacia calles más deseables y atractivas es entender los factores que influyen en la caminabilidad y si este comportamiento es impulsado por componentes observables.

En el primer trabajo, la autora muestra preocupación, por la ocurrencia accidentes de lesiones y muertes en el área urbana, a causa de la falta de infraestructura peatonal, así como tratamiento de área verde y vegetación, como tema de mejoramiento ambiental y estético. Describe la caminabilidad de los estudiantes universitarios como un espacio urbano inseguro; mientras que, en el segundo trabajo, los autores definen la caminabilidad, como una actividad beneficiosa y ecológica para la sociedad, por no contaminar el medio ambiente. Para el caso de la ciudad de Bogotá también indican que los peatones no se sienten seguros por la cantidad de accidentes, asaltos y robos. Ambos trabajos refieren a la inseguridad que se observa en el ámbito urbano, debido a la deficiencia de infraestructura peatonal, por lo que recalcan poner mayor énfasis en el diseño de una ciudad para el peatón como elemento principal, y colocar al vehículo como un tema secundario.

A nivel nacional, la autora (Servan, 2022), en su tesis titulada “Deterioro del espacio verde público caminable y su afectación en la movilidad peatonal, urbanización Palao, distrito de San Martín de Porres Caso: Parque Héroes del Pacífico”, indica que: las aceras que presenta el parque fueron diseñados para un solo tipo de peatón, presentan gradas y según el diseño del parque héroes del pacífico, para ir a la otra acera peatonal se tiene que salir del parque. El peatón que presenta alguna discapacidad se encuentra en la necesidad de

movilizarse por la pista debido a que las aceras presentan desniveles o está obstaculizado por un vehículo o barrera metálica; además que los espacios verdes son escasos en dicho lugar y se encuentran cerrados y al ser personas que presentan este tipo de discapacidad requieren constante distracción y no sabrán a donde ir a pasar un momento de relajación u ocio.

Este trabajo tuvo como objeto de investigación, el estudio de caso del parque Héroe del Pacífico, sobre las deficiencias que presentan los espacios caminables, mayormente presentan dificultades las personas con discapacidad, ya que presenta muchos obstáculos, como barreras metálicas y la necesidad de circular por la pista, además de ello reflexiona sobre la importancia de contar un espacio público de calidad en el que el peatón disfrute y relaje en su tiempo de ocio.

Los espacios verdes públicos que tengan la funcionalidad de ser caminables actualmente se encuentran bajo una gran depresión debido al crecimiento poblacional, el cambio climático, la construcción de las viviendas y los desarrollos económicos que existen, por lo tanto, esto conlleva a una mayor demanda de la tierra a construir, especialmente se da esto en las ciudades donde existen las aglomeraciones urbanas (Elías, 2019).

Otra investigación que también ha estudiado el tema de la caminabilidad es la de (Quispe, 2020), que tiene por título “Caminabilidad y actividad social urbana en la avenida Giráldez de Huancayo – 2018”; menciona que la avenida Giráldez se encuentra fragmentada y descuidada, pero tiene una buena afluencia peatonal, porque la calle conecta transversalmente con el centro de la ciudad, también por la existencia de múltiples equipamientos urbanos que se encuentran a lo largo de esta importante avenida.

El presente trabajo de investigación se centra en el estudio de la caminabilidad en una de las vías con mayor relevancia en la ciudad de Huancayo, como lo es la Av. Ferrocarril, ocupada por el tránsito vehicular, y férreo afectando la movilidad peatonal de los ciudadanos. Esta situación incrementa la segregación urbana y la reducción de los niveles de caminabilidad a lo largo del recorrido por la ausencia de infraestructura verde que favorezca a la flexibilidad del espacio urbano y a la estética del perfil urbano y fomenta el incremento de escenarios de inseguridad. La Av. Ferrocarril, se extiende desde el río Shullcas hasta el río Chilca, a pesar de las dimensiones de la vía, la presencia peatonal no se logra adaptar a los reducidos espacios tras la ocupación de las veredas por el comercio informal y el tránsito vehicular. Asimismo, el mobiliario urbano, como banquetas, postes de alumbrado público, contenedores de basura y señalizaciones; están ubicados de manera errónea por lo que obstaculizan y dificultan el paso de los peatones, y con mayor razón los que presentan algún tipo de discapacidad, para transportarse cómodamente. Esta situación configura escenarios

que propician la delincuencia e inseguridad, lo cual evidencia la reducida presencia de espacios flexibles para una caminabilidad adecuada.



Figura 1.2 Saturación de la acera peatonal en la Av. Ferrocarril. Elaboración Propia

De igual importancia, uno de los factores que agrava la situación de la presencia de comercio ambulatorio en el ambiente urbano, es la orientación de una de las salidas de establecimientos hacia la Av. Ferrocarril, esto resulta en la concentración del comercio, el congestionamiento vehicular y peatonal. Además, con la implementación de los centros comerciales Real Plaza (ANDINA, 2008) y Open Plaza (GESTIÓN, 2016) la caminabilidad de los espacios urbanos ha ido decreciendo. Por ello, es preocupante que la Av. Ferrocarril que es una vía principal, histórica y altamente comercial se encuentre congestionada por los propios peatones y transporte motorizado lo cual dificulta el desarrollo de los negocios grandes, medianos y pequeños distribuidos a lo largo de la vía.

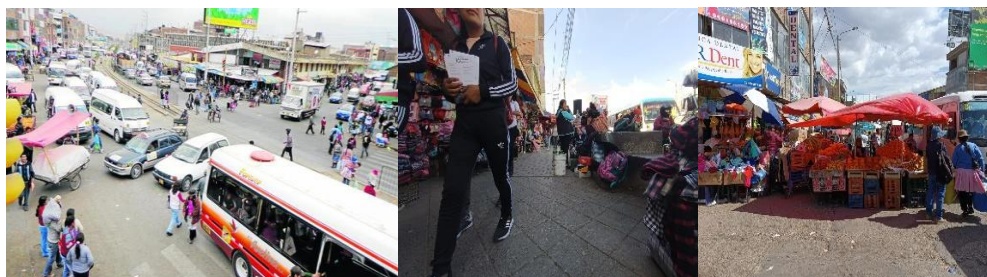


Figura 1.3 Interacción de las actividades urbanas en la Av. Ferrocarril. Elaboración Propia.

Sin embargo, la caminabilidad influye en la calidad de vida que se puede alcanzar en las ciudades al retomar estrategias de tránsito sostenible y humano, aunque, en las ciudades emergentes como Huancayo el uso intensivo del automóvil ha desplazado la relevancia de los espacios caminables exclusivos de los peatones, lo cual no permite la estructuración de la ciudad bajo criterios de planeación centrada en el peatón.

Estas características, resultan en una contradicción evidenciada en los espacios públicos ya que, por un lado, se busca la mejora de los niveles de caminabilidad, sin

embargo, los usos del espacio no contribuyen a la construcción de estos espacios caminables y flexibles, al presentar actividades que interfieren en la relación física, social y espacial en el planeamiento y la construcción del espacio urbano.



Figura 1.4 Saturación vehicular en la Av. Ferrocarril. Elaboración Propia.

Esta situación ha fomentado el interés de investigar la manera para recuperar el espacio urbano a través de la mejora de la caminabilidad, debido a la gran presencia de personas caminantes en los espacios de las vías vehiculares que con frecuencia no logran adaptarse a los reducidos espacios peatonales que se encuentran congestionados por el comercio ambulante además de las malas condiciones de las aceras y los que logran adaptarse a la caminabilidad lo hacen de manera forzada y con una permanencia reducida. Siendo así que el propósito de la presente investigación ha sido abordar el estudio del espacio urbano en torno a la Av. Ferrocarril y proponer estrategias de recuperación.

1.2. Delimitación del problema

1.2.1. Delimitación Espacial

La investigación se realizó en el departamento de Junín, Provincia de Huancayo, en el distrito de Huancayo, la Av. Ferrocarril, que comprendió desde el río Chilca por el sur, hasta el río Shullcas por el norte, se configura como una de las vías más concurridas y relevantes de la ciudad, asimismo presenta un notable conflicto en torno a la caminabilidad del espacio urbano de la zona.

1.2.2. Delimitación Temporal

La investigación ha sido desarrollada al año 2022. Asimismo, la recolección de datos referentes al diagnóstico y percepción del espacio urbano caminable se recopilarán en un solo momento acorde al diseño de la investigación.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema General

¿Cuál es el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?

1.3.2. Problemas Específicos

- ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?
- ¿Cuál es el nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?
- ¿Cuál es el nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?
- ¿Cuál es el nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?

1.4. Justificación

1.4.1. Social y práctica

Las conexiones sociales son parte fundamental de las dinámicas urbanas, ya que estas actividades configuran los usos de los espacios urbanos, en este sentido el proyecto ha buscado rescatar el sentido social del espacio urbano aportando estrategias que fortalezcan estas actividades existentes en torno a la Av. Ferrocarril, dado que hasta la fecha, este espacio se ha transformado en un elemento de movilidad urbana muy importante en la ciudad de Huancayo, sin embargo su propia configuración, ha segregado a las personas, fomentando la creación de espacios inseguros, donde la relevancia de la escala humana es mínima, y la saturación del tránsito vehicular y férreo merma las características caminables de este espacio urbano.

Es preciso rescatar que, la Av. Ferrocarril es una de las vías más concurridas por los peatones, por lo mismo, esta investigación ha abordado el estudio diagnóstico de este espacio urbano y las percepciones del mismo, por lo mismo la relevancia del estudio se encuentra en establecer estrategias prácticas de intervención para proveer espacios urbanos caminables y articulados para fomentar el desarrollo de la movilidad urbana sostenible en Huancayo y en las ciudades emergentes del Perú.

1.4.2. Justificación científica o teórica

A nivel teórico el propósito de esta investigación ha sido poner en evidencia la importancia de la movilidad urbana sostenible en el desarrollo de las ciudades emergentes y en el crecimiento sostenible de las ciudades consolidadas. Asimismo, se ha buscado determinar la pertinencia de las estrategias de la caminabilidad para recuperar los espacios urbanos, y configurar una propuesta viable a implementar en los centros urbanos de las ciudades peruanas tomando como caso de estudio la ciudad de Huancayo. Asimismo, se ha buscado establecer una línea diagnóstica de base, para fomentar la investigación en torno a la generación de espacios públicos seguros considerando los aspectos formales, urbanos, sociales y ambientales.

1.4.3. Metodológica

Esta investigación ha propuesto como escenario de estudio el entorno urbano de la Av. Ferrocarril en la ciudad de Huancayo, y la estructura metodológica planteada para el desarrollo será de naturaleza cuantitativa, por lo mismo el proyecto se ha basado en recopilar información a través de la observación directa, mediante fichas de registro fotográfico, fichas de análisis urbano, los mismos que representarán instrumentos que pueden ser aplicados al estudio de otros escenarios con una problemática que se alinee a la existente en Huancayo. Asimismo, se ha propuesto una ficha de evaluación de los índices de caminabilidad aplicada al espacio urbano, ya que se ha buscado promover estudios en torno a los espacios urbanos y los niveles de caminabilidad.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Determinar el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Determinar el nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo.
- Determinar el nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo.
- Determinar el nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo.
- Determinar el nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo.

Capítulo 2 : MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales

Medina (2020) en su investigación denominada “La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano. Barrio Sierra Morena – Usme” aborda el estudio de las estrategias de caminabilidad aplicadas en la articulación de los bordes rurales y urbanos, esta investigación se estructuró bajo una metodología cuantitativa, asimismo la población de estudio fue conformada por el Barrio Sierra Morena, y la muestra seleccionada corresponde al borde urbano del sector sur oriental, para el desarrollo del proyecto se utilizaron fichas de caracterización cualitativa, donde se evaluaron la accesibilidad, infraestructura peatonal, proximidad referente a las distancias de equipamientos y habitabilidad referente al arbolado, confort peatonal, paisaje y calidad visual, entrevistas y cuestionarios. Los resultados de esta investigación ponen en evidencia la relevancia de la teoría del nuevo urbanismo, se estableció que los principios de peatonalización se vinculan estrechamente con el uso del suelo urbano y la calidad espacial del espacio urbano. Dado que los indicadores de percepción del espacio son indicadores cualitativos se estableció el rango entre 0 % y 100 % para evaluar los escenarios ideales y los percibidos. Respecto a los índices de habitabilidad del espacio urbano se indica un 25 % ya que los vínculos entre el borde urbano y el ambiente rural se encontró desarticulado, asimismo, se mostró un 39 % de caminabilidad del borde estudiado.

Rivera (2018) en su investigación que tiene por nombre “Factores que determinan la caminabilidad de los estudiantes universitarios de la ciudad de Monterrey”, cita a la Organización Mundial de la Salud (2009), en el que muestra su preocupación a nivel mundial, sobre los problemas del transitar y sus consecuencias más serias, de lesiones y

muerter. No obstante, la aportación más clara de este trabajo son los hallazgos referentes a las necesidades de infraestructura peatonal, como una necesidad sentida de los universitarios, además de medidas urgentes en cuanto a la contaminación del aire, y una planeación de inclusión. Finalmente resalta la preocupación por la falta de árboles y áreas verdes en general, como propuesta de mejoramiento ambiental y estético en la ciudad de Monterrey.

Guzmán y otros (2022), en su investigación que tiene por nombre “Calles deseadas: índice para evaluar la caminabilidad en Bogotá”, define a la caminabilidad de la siguiente manera, caminar beneficia a la sociedad y al entorno urbano al reducir el consumo de energía, mitigar las emisiones y disminuir los niveles de ruido”. Las calles de ciudades como Bogotá no suelen ser seguras para los peatones. Los peatones representaron el 47% (236 personas) de todas las muertes de tráfico de la ciudad en el 2019. Los asaltos y robos en la calle también son parte de la vida cotidiana. Por lo tanto, un paso esencial hacia calles más deseables y atractivas es entender los factores que influyen en la caminabilidad y si este comportamiento es impulsado por componentes observables.

Villamizar (2022) en su investigación denominada “Reconfiguración de entornos peatonales. Una propuesta de diseño aplicada a corredores del centro tradicional de Medellín” aborda el estudio de la movilidad urbana en relación al peatón tomando los criterios de la caminabilidad aplicada a la propuesta de diseño en el Corredor Bolívar en la ciudad de Medellín. Este estudio se estructuró bajo una metodología cuantitativa apoyada de técnicas de recolección cualitativa como la revisión teórica y documental respecto a la movilidad sostenible. La población de estudio estuvo conformada por el área de intervención estratégica AEI MEDRío, el cual es un plan de operaciones urbanas, del cual se desprende la muestra para el estudio correspondiente al corredor Bolívar. Los resultados obtenidos en la investigación rescatan los factores ambientales, públicos y estructura de conectividad. Y las estrategias implementadas en la propuesta de diseño se desglosa en infraestructura verde, superficies, zócalo urbano, amoblado e iluminación urbana.

Cevallos y Parrado (2018) en su investigación denominada “Cartografía del deseo. Diseño, caminabilidad y peatones en la ciudad de Quito” aborda el estudio del espacio urbano y las redes peatonales de Ñaquito desde la perspectiva del peatón, el estudio se realiza bajo una metodología cualitativa cuyas dimensiones a analizar fueron conformadas por los datos generales, el diseño, la accesibilidad, el confort, el verde urbano, la seguridad y los usos, asimismo se tomó como unidad de análisis 970 m² correspondiente al sector de Ñaquito donde se recabó información utilizando las técnicas de observación directa, revisión teórica y documental, apoyados en fichas de registro, cartografía y planimetría

correspondiente a la zona de análisis. Los resultados de la investigación destacan la relevancia de varios aspectos de la caminabilidad en el sector estudiado, como, la movilidad peatonal, la accesibilidad, la seguridad, el confort y el panorama visual, en la evaluación diagnóstica del área de estudio se evidenció el contraste respecto a los niveles de caminabilidad de un sector diseñado para proporcionar confort en la transitabilidad del espacio urbano, utilizando estrategias como señalización, diferenciación de funciones y usos del espacio urbano, accesibilidad, límites, infraestructura verde, también se identificó que las estructuras peatonales orgánicas, configuradas por los propios peatones se encuentran estrechamente relacionados a las prácticas de movilidad y trayectorias peatonales en el ambiente urbano.

Berríos (2020) en su investigación denominada “Barreras estructurales en la caminabilidad y accesibilidad a escala de Barrio. Estudio de tres casos en Santiago de Chile” abordó el estudio de las barreras en el entorno urbano y la incidencia en los patrones de movilidad de los peatones. El estudio se estructuró bajo una metodología cualitativa, asimismo las unidades de estudio seleccionadas fueron tres conjuntos habitacionales en Gran Santiago (Juan Antonio Ríos 3B, Villa San Cristóbal, Villa Los Sauces). En el desarrollo de la investigación se utilizaron las técnicas de observación, revisión teórica y documental, asimismo, los instrumentos de apoyo a la investigación fueron las fichas de observación, fichas de análisis urbano, planimetría en escala urbana, local y global. Los resultados de esta investigación mostraron la comparación de las áreas caminables de los sectores de estudio contrastando los datos euclidianos con los reales, basados en recorridos de 20 minutos. Por otra parte, se destacó los distintos elementos que conforman las barreras urbanas, tanto naturales (montañas, ríos, acequias, etc.) como artificiales (vías, cercos, etc.). Además, la comparación de la caminabilidad en estos casos pone en evidencia la incidencia de las barreras estructurales en la optimización de la movilidad urbana. Así que el autor concluye en que es necesario abordar el estudio de la movilidad urbana considerando los aspectos sociales y territoriales.

Rivera (2020) en su investigación titulada “La rebeldía de Permanecer. Un estudio del apego al espacio urbano en el caso de las cooperativas de vivienda en el centro histórico de San Salvador” abordó el estudio de la relación entre los elementos del entorno urbano y la permanencia de los habitantes. La investigación se estructuró bajo una metodología cualitativa, asimismo, se tomó como muestra de estudio, 13 participantes de 5 cooperativas del programa Nvivo en el centro histórico de San Salvador – Chile. Las técnicas utilizadas en el desarrollo de la investigación fueron la revisión teórica, la observación y la entrevista,

que a su vez se complementaron con los instrumentos de fichas de observación, una guía de entrevistas estructurada y el procesamiento de datos a través de gráficos y code charts de los elementos distintivos del entorno urbano. Los resultados que se evidenciaron en este estudio dan cuenta de que la permanencia en el espacio urbano está determinada por el tiempo de residencia, los lazos comunitarios y las manifestaciones culturales. Asimismo, el nivel de satisfacción de las personas en este entorno urbano es directamente proporcional al acceso a equipamiento y facilidad para desplazarse. Además, en el mapa mental que se realizó se evidenció que los límites del entorno urbano están determinados por las redes caminables más cercanas a la centralidad del barrio.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Páramo et. al (2021) en la investigación denominada “La experiencia de caminar en ciudades latinoamericanas” aborda el estudio de la percepción del espacio urbano desde la perspectiva de los peatones en torno al desplazamiento en la ciudad y los factores que inciden en la variación de esta, esta investigación se desarrolló bajo una metodología mixta, de nivel descriptivo y correlacional. En este caso la población de estudio fue conformada por 1277 personas distribuidas en 6 países (Perú, Colombia, Argentina, México, Uruguay, Chile) y categorizados en 4 rangos de edad, los cuales 57,3% fueron mujeres (650 personas), 42.5 % fueron varones (481 personas) y 0.2 % no específica (2 personas). La técnica principal de la investigación fue la entrevista y encuesta, asimismo, el instrumento de apoyo fue un cuestionario correlacional donde se establecieron 3 dimensiones de evaluación de la percepción de la caminabilidad, estas fueron, el propósito, el lugar (recorrido) y las condiciones socioespaciales. Del estudio se obtuvo que, la importancia de caminar facilita la apropiación y cohesión social de las personas en el espacio urbano. Asimismo, el índice de caminabilidad de las ciudades se ubicó en un rango intermedio.

Peña (2020) en su artículo titulado “¡Caminemos! Análisis multivariante de la disposición a caminar en el centro histórico del Cusco” abordó el estudio de los factores que influyen en la formación de los patrones de desplazamiento de los peatones en el centro histórico de Cuzco. Esta investigación se estructuró bajo la metodología cuantitativa de diseño no experimental, transaccional. La muestra seleccionada fue conformada por los peatones de desplazamiento en 2 zonas del centro histórico de Cusco entorno al corredor Qoricancha. Asimismo, las técnicas utilizadas para el desarrollo de la investigación estuvieron conformadas por la revisión teórica, el análisis documental y las entrevistas, las cuales se apoyan en instrumentos como fichas técnicas y entrevistas. Los resultados

obtenidos en la investigación dieron cuenta que los indicadores en relación a la disposición a caminar para la movilidad urbanas se relacionan a la preferencia por caminar, la percepción de los beneficios de esta práctica, el tiempo de caminata dedicada al día, la frecuencia del uso de las rutas, la velocidad de caminata, y la atención a las señales semafóricas y la disposición a caminar con fines recreativos responden a los indicadores de preferencia del paisaje natural, estética del paisaje urbano, desplazamiento por zonas concurridas, turno de caminatas durante el día, tarde o noche, así como la compañía. En este sentido, se concluyó que las condiciones de caminabilidad en la zona central es mayor a la zona circundante, ya que los espacios públicos de libre acceso son escasos.

Servan (2022), en su tesis titulada “Deterioro del espacio verde público caminable y su afectación en la movilidad peatonal, urbanización Palao, distrito de San Martín de Porres Caso: Parque Héroes del Pacífico”, indica que: las aceras que presenta el parque fueron diseñados para un solo tipo de peatón, presentan gradas y según el diseño del parque héroes del pacífico, para ir a la otra acera peatonal se tiene que salir del parque. El peatón que presenta alguna discapacidad se encuentra en la necesidad de moverse por la pista debido a que las aceras presentan desniveles o está obstaculizado por un vehículo o barrera metálica; además que los espacios verdes son escasos en dicho lugar y se encuentran cerrados y al ser personas que presentan este tipo de discapacidad requieren constante distracción y no sabrán a donde ir a pasar un momento de relajación u ocio.

Quispe (2020) en su tesis titulada “Caminabilidad y actividad urbana en la Av. Giráldez de Huancayo – 2018” abordó el estudio de la caminabilidad en el entorno urbano y planteó el objetivo de determinar los niveles actividad social y caminabilidad existente en la Av. Giráldez ubicada en la ciudad de Huancayo. Este estudio se desarrolló con una metodología mixta, de tipo aplicada y de nivel descriptivo. La muestra seleccionada para el estudio fue conformada por 26 aceras distribuidas en 12 cuadras de la Av. Giráldez. Las técnicas e instrumentos utilizados en el desarrollo de la investigación fueron, la observación directa, la revisión teórica, la revisión documental, los cuales estuvieron apoyados en fichas de análisis, de observación y diagramas con gráficos de barras utilizados para expresar los resultados de la información procesada. Asimismo, los resultados de la investigación demostraron que de las 12 cuadras que conforman la Av. Giráldez solo 2 cuadras presentan niveles óptimos de accesibilidad, 9 de ellas indican un nivel de mantenimiento funcional y en 1 cuadra no existe vereda, esto indica que las condiciones de caminabilidad referente a la accesibilidad en la Av. Giráldez son funcionales, pero no son óptimas. Asimismo, el ancho de las aceras no es homogéneo, sino que varía en función a la ocupación del suelo urbano y

al espacio residual producto de las actividades instauradas a lo largo del recorrido. En la propuesta urbana se incorporan las actividades cotidianas que se realizan a lo largo de la av. Giráldez como la venta de comida, zonas de descanso, paraderos y transporte público. Y los espacios insertados en el recorrido, enmarcan los espacios públicos existentes al proveer una nueva imagen de paisaje urbano.

Shroeder (2020) en su investigación titulada “Exploración de una metodología integral de los espacios urbanos abiertos en Piura, Perú” abordó el estudio de los espacios urbanos abiertos desde el análisis físico y social de sus componentes. Este estudio se estructuró bajo una metodología cuantitativa, ya que la muestra que conformó el estudio fueron los espacios públicos más destacados de la ciudad de Piura, seleccionados bajo los criterios de área, distancia y tipología según el plan de desarrollo urbano de Piura. Las técnicas utilizadas en esta investigación fueron la revisión teórica y documental en torno al uso del espacio público en la ciudad de Piura, asimismo, los instrumentos de recolección de información utilizados fueron fichas de análisis, planimetría utilizando los SIG. Los resultados que se evidenciaron en esta investigación dan cuenta la dotación de espacios urbanos en la ciudad se encuentra en déficit, sin embargo, los espacios públicos existentes no se evidencia el uso comunitario debido a la carencia de infraestructura que propicie el encuentro social y la interacción. Asimismo, se señaló que algunas de las condiciones por las que las personas no se apropian del espacio público es el estado de conservación físico del lugar, por otro lado, se indicó la importancia de considerar la articulación de los espacios públicos con las redes viales, debido a que el caso de algunos espacios públicos la accesibilidad es restringida, y ya que el mantenimiento de estos espacios es autogestionado, el no contar con acceso intensifica su degradación y la percepción de estos como lugares inseguros.

Galvez (2020), en su investigación denominada “Los árboles urbanos en la habitabilidad de los espacios públicos vecinales. Una mirada sostenible” abordó el estudio de la influencia del arbolado en los espacios urbanos con el objetivo de desarrollar una guía de espacios de recorrido en torno al Parque Arróspide- Ate. La metodología utilizada en esta investigación fue de carácter cuantitativo, asimismo, la población seleccionada en este estudio estuvo conformada por las especies arbóreas utilizados en la red de espacios públicos del sector Los recaudadores- Ate. Las técnicas utilizadas para el desarrollo del estudio fueron la revisión teórica y documental y observación directa, asimismo los instrumentos de recolección de datos fueron las fichas de observación y catalogación de especies arbóreas y planimetría de los espacios públicos. Los resultados del estudio demostraron que la

vegetación utilizada en los espacios públicos representa un uso ornamental o paisajístico en un 54.4%, asimismo, las dimensiones de los arbolados van acorde a las necesidades de sombra para los peatones en su mayoría entre 10m -12m; Por otro lado, según la medición del confort térmico (ICVA) la temperatura más confortable identificada fue de $-5,09^{\circ}\text{C}$ correspondiente a la sombra del tulipán africano. Respecto a las características del espacio urbano en torno al parque Arróspide, predominan las actividades habitacionales, asimismo el perfil urbano se encuentra entre 2 y 9 pisos. En este caso, el equipamiento que interfiere en el paisaje urbano son los postes de alumbrado y los postes de wi-fi debido a la incorrecta ubicación.

2.2. Bases teóricas o científicas

Existe diversidad de conceptos para entender la naturaleza de las aspiraciones que la gente busca obtener del espacio público. sobre caminabilidad, para la presente investigación mencionaremos algunos planteamientos técnicos antes de determinar nuestra definición.

Entender la naturaleza de las actitudes y las aspiraciones de la gente es el eslabón perdido La solución comienza al contar con la gente, con los grupos sociales que habitan y dan sentido a la ciudad. El concepto de escala humana.

2.2.1. Caminabilidad

En primer lugar (Talavera, y otros, 2012), mencionan la calidad peatonal, es la relación que se establece entre los peatones y el entorno urbano por el que éstos transitan, sino también conocer qué condiciones propician o desincentivan la movilidad peatonal. Inicialmente, el estudio de los condicionantes de la movilidad peatonal cubría aspectos como la seguridad, la conveniencia, la continuidad, el confort, la coherencia y el atractivo. Aspectos que, con posterioridad fueron reagrupados en los cuatro bloques siguientes: ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD, CONFORT Y ATRACTIVO.

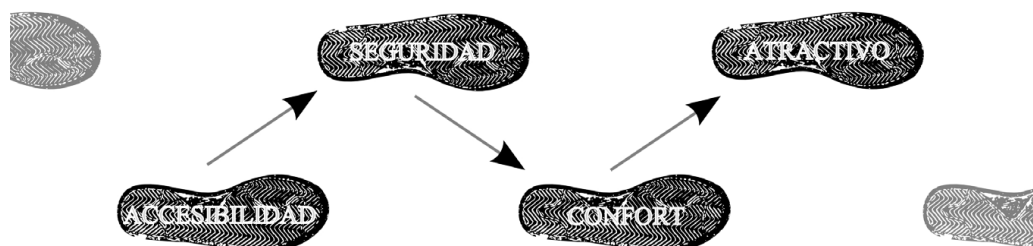


Figura 2.1 Aspectos condicionantes en la movilidad peatonal.

(Talavera, y otros, 2012)

- **Accesibilidad**

Como condicionante estructurante y está en el primer lugar de los aspectos más esenciales en la movilidad peatonal. Una acera de que no cumple con el ancho mínimo puede originar que los peatones se den con dificultad, al ralentizar u obstruir el flujo peatonal. Talavera y otros (2012)

- **Seguridad**

Está relacionada con el tráfico, los factores como la velocidad de circulación tiene claras repercusiones sobre la calidad de las personas que se desplazan a pie por la vía pública, ya que determina la sensación de seguridad que estas tienen. Talavera y otros (2012)

- **Confort**

El análisis del confort como condicionante de la movilidad peatonal puede dividirse en tres ramas: físico, psicológico y fisiológico. Es posible encontrar multitud de variables vinculadas al confort, entre las que ocupan un papel destacado, por volumen de referencias, las variables climáticas. Además, estas variables pueden ser reguladas mediante elementos del diseño urbano, como, por ejemplo, el arbolado, el cual permite crear sensación de encajonamiento en calles con amplias secciones, así como orientar el flujo peatonal, lo que ayuda a definir la vía, requisito indispensable para generar en el peatón la impresión de seguridad e intimidad, el confort para el peatón es analizado y que generalmente están asociadas con el tráfico, como son el ruido. Talavera y otros (2012)

- **Atracción**

En este aspecto, desempeñan un papel fundamental las personas que van a pie, puesto que su movilidad les permite interactuar entre ellas, además, participan en la actividad comercial y cultural de las calles, se establece una fuerte relación entre el diseño de la calle y los usos comerciales. Talavera y otros (2012)

Los autores indican el Método para caracterizar la calidad peatonal de entornos de movilidad (CPEM)

Aspecto condicionante	Indicador	Fórmula	Descripción
Accesibilidad	Sección peatonal		La sección peatonal es una medida simple de la anchura que posee la plataforma peatonal.
Seguridad	Fricción modal	$S = v \cdot n \text{ carriles}$	Este indicador considera la velocidad máxima permitida de la vía, así como el número de carriles que posee.
Confort	Densidad arbolado	$d = n / a$	La densidad de arbolado considera el número de árboles por hectárea teniendo en cuenta un radio de 20 metros alrededor de cada ejemplar.
	Ruido (Lden)	$L_{den} = 10 \log \frac{12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening+5}}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night+10}}{10}}}{24}$	El ruido (Lden) es un indicador ampliamente extendido que recoge información diaria, pero ponderando cada tramo del día, dadas las repercusiones que conllevan.
	Ratio entre la anchura y la altura	$R = W/H$	El ratio entre la anchura y la altura tiene como variables la anchura de la sección de calle y a altura de los edificios. Este indicador aparece también relacionado con el indicador de visión de cielo o ángulo cenital.
Atracción	Complejidad comercial	$C = d \cdot H'$ $H' = - \sum_{i=1}^s \frac{n_i}{N} \log_2 \frac{n_i}{N}$	La complejidad comercial considera como variable fundamental la densidad de comercios. Esta variable se pondera con la diversidad obtenida con el índice de Shannon.

Figura 2.2 Aspectos condicionantes, indicadores de la calidad peatonal propuestos y factores de calidad a los que afectan.

(Talavera, y otros, 2012)

En segundo lugar, Santuario (2016); en su investigación, que se ha basado en la metodología de Talavera y otros (2012); ha definido la caminabilidad como, la medida en la que el entorno construido es peatonalmente amigable, la calidad del entorno peatonal percibida por los peatones, medida por atributos de diseño urbano de escala micro. Medir la caminabilidad a nivel micro requiere tiempo y es más engorroso, porque incluye muchos atributos arquitectónicos y urbanos a nivel de la calle. La medición de algunos atributos de la caminabilidad a nivel micro debe hacerse a pie. Evaluar la caminabilidad a nivel micro como uno de los determinantes que influyen en los patrones de traslados peatonales podría ser muy importante para los encargados de la política pública, porque el mejoramiento de la caminabilidad a nivel micro tiene un gran potencial de ser una herramienta de intervención para promover los viajes peatonales.

	Dimensión (factores condicionantes)			
	Accesibilidad	Seguridad	Confort	Atractivo
Aceras	Existencia de acera	Velocidad máxima permitida	Amenidades (resguardo, bancas)	Limpieza de acera
	Ancho de acera	Número de carriles para automóviles	Arbolado	Permeabilidad visual
	Obstáculos horizontales (grietas, hoyos, escalones)	Alumbrado público	Longitud de manzanas	
	Obstáculos verticales permanentes	Estacionamiento en vía pública		
	Obstáculos verticales temporales			
Cruces	Presencia de rampas	Señalización peatonal		
	Obstáculos verticales	Dispositivos de control de tránsito		
	Dispositivos para personas con discapacidad	Tipo de conectividad entre aceras		

Figura 2.3 Indicadores de la calidad peatonal según su dimensión.

(Santuario, 2016)

Santuario (2016), ha estudiado la Metodología de Talavera y otros (2012), el cual ha sido adaptado en cuanto a sus dimensiones e indicadores, para su posterior aplicación. Y para los criterios de evaluación de la red peatonal, lo señala la OMS (2013), los organismos públicos y gubernamentales de diversos lugares del mundo como la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2010), como las instituciones más importantes.

Para la evaluación de estas cuatro dimensiones de la calidad peatonal se ha tomado los rangos de evaluación de acuerdo a la calificación obtenida de la investigación de Santuario (2016), que ha sido adaptado de Esquivel (2014); para la obtención de resultados en la presente investigación.



Figura 2.4 Rangos de permeabilidad visual en fachadas.

(Santuario, 2016)

Las dimensiones de accesibilidad, seguridad, confort y atractivo, en el caso de las aceras, y de accesibilidad y seguridad, en el caso de los cruces, debe obtenerse un promedio de dichos valores para obtener la calificación global para cada sección peatonal y cruce. En el caso de las aceras, el PROMEDIO ES PONDERADO entre cada una de las cuatro dimensiones. En el caso de los cruces, se obtiene un promedio simple entre las dimensiones de accesibilidad y seguridad. Santuario (2016)

Es así que se tiene una adaptación de la metodología sistematizadas en dimensiones e indicadores:

		Dimensión «accesibilidad»				
		Calificación				
Indicador						
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)	
Aceras	Existencia de acera	Total (concreto)	Suficiente	Media	Insuficiente	Nula (tierra)
	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos permanentes en acera (núm. postes, árboles, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales en acera (núm. autos, mobiliario, puestos ambulantes)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruces	Rampas (disponibilidad en cada punto de cruce)	> 4	3	2	1	0
	Obstáculos verticales (núm. postes, árboles, mobiliario)	0	1	2	3	> 4
	Dispositivos para personas con discapacidad (en cada punto de cruce)	> 4	3	2	1	0

Fuente: Elaboración propia con base en Talavera et al. (2014), Krambeck y Shah (2006), Esquivel et al. (2013), y Pérez (2014).

Figura 2.5 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “accesibilidad”. (Santuario, 2016)

		Dimensión «seguridad»					
		Indicador	Calificación				
			I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Aceras	Velocidad máxima permitida en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73	
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0	
	Estacionamiento en vía pública	Sí	-	-	-	No	
Cruces	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6	
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física	
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna	
	Dispositivos de control de tránsito	Semáforo	-	Señales de alto	-	Ninguno	

Fuente: Elaboración propia con base en Talavera et al. (2014), Krambeck y Shah (2006), Esquivel et al. (2013), Esquivel (2014), Pérez (2014), y Tefft (2011).

Figura 2.6 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “seguridad”. (Santuario, 2016)

		Dimensión «confort»					
		Indicador	Calificación				
			I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Aceras	Amenidades (resguardo, bancas)	Sí	-	-	-	No	
	Arbolado (por sección vial)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0	
	Longitud de manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251	

Fuente: Elaboración propia con base en Talavera et al. (2014), Krambeck y Shah (2006), Esquivel et al. (2013), y Pérez (2014).

Figura 2.7 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “confort”. (Santuario, 2016)

		Dimensión «atractivo»					
		Indicador	Calificación				
			I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Aceras	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Nula	

Fuente: Elaboración propia con base en Talavera et al. (2014), Krambeck y Shah (2006), Esquivel et al. (2013), y Pérez (2014).

Figura 2.8 Estandarización de valores para evaluación de la caminabilidad, dimensión “atractivo”. (Santuario, 2016)

Para el lugar de trabajo que es la Av. Ferrocarril; se ha construido la Ficha de Registro de Datos, se ha tomado de base las dimensiones e indicadores aplicados por Santuario (2016) en el cual se adaptado los indicadores de acuerdo a la realidad del espacio estudiado, para la evaluación del nivel del caminabilidad. La estructura del trabajo tiene una metodología entendible y se puede aplicar al lugar de estudio. Por ello se cuenta con 4 dimensiones: ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD, CONFORT y ATRACTIVO.

Tabla 2.1

Dimensiones e indicadores de Caminabilidad para el estudio de la Av. Ferrocarril.

DIMENSION	INDICADORES	CLASIFICACIÓN
Accesibilidad	• Estado de mantenimiento de la acera.	I (100) – NIVEL EXCELENTE
	• Ancho de acera (m).	
	• Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones).	
	• Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario y señalizaciones).	
	• Obstáculos temporales (puestos ambulatorios).	
	• Existencia de Rampas.	
Seguridad	• Existencia de Piso podotáctil (cruce para personas con discapacidad)	II (75) – NIVEL BUENO III (50) – NIVEL REGULAR IV (25) – NIVEL MALO V (0) – NIVEL NULO
	• Velocidad máxima permitida en vía (km/h).	
	• Alumbrado público.	
	• Estacionamiento en vía pública.	
	• Número de carriles en vía.	
	• Tipo de conectividad en aceras.	
Confort	• Señalización peatonal.	
	• Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura).	
	• Arbolado (en aceras y/o berma).	
Atractivo	• Longitud de manzanas (m).	
	• Limpieza de aceras.	
	• Permeabilidad visual.	

2.3. Marco conceptual (de variables y dimensiones)

a. Accesibilidad

Respecto a la accesibilidad de los espacios públicos Ipiña (2019) señala que la habitabilidad del entorno urbano está determinada por la legibilidad del entorno, es decir el diseño urbano accesible permite tener un panorama fluido de la imagen de la ciudad y un desplazamiento sin barreras. Es por ello que las condiciones de accesibilidad.

b. Acera

La acera tiene varios usos, entre los que podemos mencionar: circulación peatonal, proporcionar seguridad a los peatones, soporte del contacto vecinal, para el uso de los niños, simplemente ver pasar a las personas, etc. Este elemento urbano compone el dispositivo de micro movilidad peatonal por excelencia, tal como señalan Bennett et. al. (2021), la calidad de las aceras es un indicador de la accesibilidad de los espacios urbanos y públicos.

c. Alumbrado público

Es un servicio público, que concierne a la iluminación de las vías públicas, parque públicos y demás espacios de libre circulación. El alumbrado público en las ciudades o centros urbanos es un servicio municipal, que tiene el objetivo de dar alumbrado por las noches y también brindar seguridad a la ciudadanía.

d. Arbolado publico

Es el arbolado que se encuentra ubicado dentro de las ciudades, en el que está a cargo de su conservación, reposición, mantenimiento, ampliación y mejoramiento; son las municipalidades y gobiernos de cada ciudad. También cumple la función de estética y ambiental de un espacio público, es por ello que es muy importante su presencia.

e. Caminabilidad

Este concepto hace referencia a la calidad del espacio urbano en relación a la percepción de los peatones, por lo que la principalmente esta cualidad se extrapola a las condiciones físicas, ambientales y sociales que permiten que un espacio urbano sea más o menos transitado y utilizado para desarrollar diferentes actividades antrópicas (Berríos, 2020).

f. Carril de vía

El carril de vía comprende cada una de las bandas longitudinales en que queda dividida una calzada, después de haber sido señalizada. Tiene la anchura mínima para el pase de un automóvil.

g. Confort

Refiere a las características que se encuentran en los componentes del espacio urbano, en relación a las necesidades de desplazamiento de los peatones. Es preciso identificar las características morfológicas como ancho de aceras, materialidad mobiliario urbano, disposición del arbolado, intensidad del tráfico asociado a la vía, intensidad del tránsito peatonal y la conectividad con las diferentes zonas urbanas. También se relaciona con la identificación de las barreras urbanas que limitan la fluidez en el desplazamiento de los peatones como la presencia de grandes urbanizaciones, ferrocarriles o autopistas.

h. Equipamiento urbano

Es un edificio y/o espacio, que predominantemente es de uso público, en el cual brindan servicios a la población de bienestar social, apoyo a las actividades sociales, económicas, culturales, entre otras.

i. Espacio urbano

Tal como señala Gehl (2006) el espacio urbano conforma el conjunto de elementos que caracterizan la ciudad, es decir abarca la dimensión física, social y espacial, asimismo, señala que el espacio urbano puede tener características heterogéneas según la ocupación del suelo, los usos del espacio y las actividades antrópicas que se desarrollan en el entorno.

j. Espacio verde

Un espacio verde urbano es el que se ubica dentro de una ciudad o área urbana. Estos espacios se dividen dos tipos: espacios verdes naturales, que son los que se han desarrollado de forma natural, sin que el hombre intervenga; espacios verdes no naturales, con intervención del hombre. Estas áreas son claves para mejorar la salud de la población, el cual es de mucha importancia.

k. Indicador

Es una característica específica, observable y medible que puede ser usada para para mostrar los cambios y progresos que está haciendo un programa hacia el logro de un resultado específico.

l. Longitud de manzana

Es la medida que comprende un lado de una cuadra, tiene como medida estándar un promedio de 100 metros lineales.

m. Mobiliario urbano

Es el conjunto de elementos que se encuentran instalados en la vía pública para múltiples funciones, los cuales son: bancas, tachos de basura, cabinas telefónicas, baldosas, buzones, postes de alumbrado público, etc. También se puede mencionar que el mobiliario urbano se ha convertido en una parte importante de las identidades de diferentes ciudades.

n. Obstáculo horizontal

Se trata de los elementos que se encuentran instalados de en un espacio urbano (vereda), que dificulta el libre tránsito de los peatones o usuarios.

o. Obstáculo permanente

Se refiere a los obstáculos colocados de manera fija, tal es el caso de los asientos de concreto en las aceras de las vías urbanas.

p. Obstáculo temporal

Es un elemento que representa un impedimento para la libre circulación de los peatones en una vía urbana, pero que pueden ser retirados en n momento dado, se toma como ejemplo las barreras metálicas, barandas metálicas en las aceras.

q. Obstáculo vertical

Está dado por los elementos verticales ubicados en lugares incorrectos que dificultan la libre transitabilidad de las personas, en una vía urbana.

r. Permeabilidad visual

Se afirma que un material es permeable visualmente, si deja pasar a través de él, la visión de un individuo.

s. Persona con discapacidad

Son las personas que presentan algún tipo de deficiencia física, mental, intelectual o sensorial, en el que, al interactuar con el entorno, puedan encontrar complicaciones en su desplazamiento, en diferentes condiciones con los demás ciudadanos.

t. Rampa

Es un elemento arquitectónico que permiten unir dos lugares que se encuentren en diferente nivel de altura. La rampa ofrece un recorrido ascendente o descendente para trasladarse de un espacio a otro a través de su superficie.

u. Red peatonal

Se entiende al conjunto de espacios públicos dedicado al uso peatonal, que tiene como finalidad conectar diferentes nodos, equipamientos y espacios públicos que queden al alcance del desplazamiento a pie.

v. Señalización peatonal

Su ubicación es muy importante para la prevención o información de los usuarios (ya sean conductores o peatones), sobre cualquier eventualidad que se pueda encontrar en el camino. Estas señales fueron creadas como reglamentación, para la información de un usuario sobre una vía.

w. Señalética urbana

Es un elemento urbano ubicado en los lugares estratégicos, que tiene por objetivo generar una relación entre la movilidad social y los servicios públicos y privados en determinados espacios. Estos elementos dan un correcto funcionamiento a la ciudad.

x. Tránsito vehicular

Es el fenómeno causado por el flujo de carros en una vía, calle o autopista. Se presenta mayormente en grandes ciudades donde presentan grandes aglomeraciones urbanas, ya que se encuentra en la actividad diaria de las personas.

Capítulo 3 HIPÓTESIS

3.1. Hipótesis General

El nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo.

3.2. Hipótesis Específicas

- El nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo.
- El nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo.
- El nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo.
- El nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo.

3.3. Variable

3.3.1. Definición conceptual de la variable

Variable – Caminabilidad:

La caminabilidad, también como calidad peatonal es la relación que se establece entre los peatones y el entorno urbano por el que éstos transitan, sino también conocer qué condiciones propician o desincentivan la movilidad peatonal. Se divide en cuatro dimensiones: accesibilidad, seguridad, confort y atractivo. Talavera y otros (2012)

3.3.2. Definición operacional de la variable

La caminabilidad es la medida en la que el entorno construido es peatonalmente amigable, la calidad del entorno peatonal percibida por los peatones, medida por atributos de diseño urbano de escala micro. Santuario (2016)

3.3.3. Operacionalización de la variable

Tabla 3.1

Cuadro de operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
CAMINABILIDAD	La caminabilidad, también como calidad peatonal es la relación que se establece entre los peatones y el entorno urbano por el que éstos transitan, sino también conocer qué condiciones propician o desincentivan la movilidad peatonal. Se divide en cuatro dimensiones: accesibilidad, seguridad, confort y atractivo. (Talavera, y otros, 2012)	La caminabilidad es la medida en la que el entorno construido es peatonalmente amigable, la calidad del entorno peatonal percibida por los peatones, medida por atributos de diseño urbano de escala micro. (Santuario, 2016)	Accesibilidad	Estado de mantenimiento de la acera.
				Ancho de acera (m).
				Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones).
				Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario y señalizaciones).
				Obstáculos temporales (puestos ambulatorios).
				Existencia de Rampas.
			Seguridad	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)
				Velocidad máxima permitida en vía (km/h).
				Alumbrado público.
				Estacionamiento en vía pública.
				Número de carriles en vía.
				Tipo de conectividad en aceras.
			Confort	Señalización peatonal.
				Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura).
				Arbolado (en aceras y/o berma).
			Atractivo	Longitud de manzanas (m).
				Limpieza de aceras.

Nota. Elaboración propia

Capítulo 4 METODOLOGÍA

4.1. Método de Investigación

La metodología seleccionada para el desarrollo de la presente investigación es de carácter cuantitativo, ya que según Ñaupas, Palacios y Romero (2018) esta estructura permite desarrollar una serie de pasos concretos al evaluar un hecho observable y medible, en este sentido, en la presente investigación se toma como referencia teórica el estudio del espacio urbano, específicamente de la Av. Ferrocarril de la cual se recopilará información precisa y cuantificable.

4.2. Tipo de Investigación

Hernández (2018) señala que las investigaciones de tipo aplicada refieren al propósito de emplear los conocimientos obtenidos producto del estudio, en la mejora, transformación, o modificación de una situación problemática. En tal sentido, la presente investigación se alinea a lo señalado, dado que se busca establecer una línea diagnóstica del espacio urbano asociado a la Av. Ferrocarril con el objeto de proponer estrategias de caminabilidad para recuperar el espacio urbano para los peatones fomentando la convivencia y la formación de espacio público.

4.3. Nivel de Investigación

La investigación es de nivel descriptivo; porque implica observar y describir los elementos de estudio utilizando técnicas y herramientas realizados en un único momento, tal como indica Ñaupas et. al (2018), el nivel descriptivo en una investigación permite establecer las características de los fenómenos estudiados, de manera que la información

observada permitirá establecer las características del espacio urbano en relación a la caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo.

4.4. Diseño de la Investigación

Esta investigación se plantea con un diseño no experimental, dado que la variable que forma parte del estudio no será modificada, Asimismo, el estudio del fenómeno se realizará en forma directa y en su espacio natural. Esto se alinea a lo señalado por Hernández (2018) respecto a las investigaciones con diseño no experimental ya que no se establece una variable independiente y el fenómeno estudiado es observado directamente evaluando su desarrollo tal cual suceden los hechos.

Asimismo, la recopilación de datos se realizará en un único momento para después ser analizado en función a las variables e indicadores seleccionados. La recolección de datos será realizada del espacio estudio correspondiente a la Av. Ferrocarril de la ciudad metropolitana de Huancayo.

Esquema:

$$O - - - \rightarrow M1$$

Donde:

M₁: Muestra 1 con quién(es) se realizará el estudio.

O: Información (Observaciones relevantes o de interés que recogemos de la muestra).

4.5. Población y Muestra

4.5.1. Población

De acuerdo a Hernández (2018), concluye que la población es un grupo de unidades que pertenecen al mismo lugar o espacio, que comparten características o propiedades comunes. La población de la presente investigación será conformada por las dos aceras de cada cuadra de la Av. Ferrocarril, la cual cuenta con 14 cuadras, que da un total de 28 aceras.

4.5.2. Muestra

Para el presente estudio la muestra fue no probabilística obtenida a partir del cálculo, por lo que se ha tomado las 28 aceras de la Av. Ferrocarril de la ciudad de Huancayo. Todas han sido analizadas para evaluar el nivel de caminabilidad.

4.6. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

4.6.1. Técnicas:

Revisión documental

Ñaupas et al. (2018) señala que esta técnica de investigación, refiere a la observación científica, que proporcione información relevante que aporte al estudio del problema de investigación en este caso referente a la evaluación del espacio urbano de Huancayo y la caminabilidad.

Observación directa

Hernández (2018) señala que esta técnica de investigación refiere al registro in situ del fenómeno estudiado, en este caso, corresponde a la observación y registro visual del espacio urbano en torno a la Av. Ferrocarril en Huancayo.

4.6.2. Instrumento:

Ficha de registro de datos

Este instrumento sirve para organizar y sistematizar la información recolectada de forma visual, de manera directa. En esta investigación la ficha de registro de datos ha sido aplicada en la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, de esta manera se ha realizado un registro exacto del diagnóstico de caminabilidad in situ, asimismo permitirá contrastar la información existente con la información referente a los elementos urbanos asociados a la caminabilidad de la Av. Ferrocarril.

4.7. Técnicas de procesamiento de la información

Para el análisis de los resultados de la investigación se usó la siguiente el software SPSS y Excel, para la elaboración de las tablas y los gráficos, de forma ordenada.

4.8. Aspectos éticos de la investigación

La investigación estuvo centrada en la toma de datos reales obtenidos del lugar de estudio en el año 2022, que son confiables, conforme a los principios éticos que aseguren el avance del conocimiento y la mejora para la elaboración de la propuesta de recuperación del espacio urbano en la Av. Ferrocarril.

Capítulo 5 RESULTADOS

5.1. Descripción del diseño tecnológico

Procesamiento de la información: Para el desarrollo de la información, se ha procesado los datos mediante tablas y gráficos, en el Software Excel y SPSS para la obtención de gráficos estadísticos, descriptivo para explicar el comportamiento de la variable y dimensiones, recopilados en las fichas de registro de datos para cada cuadra en estudio.

5.2. Descripción de resultados

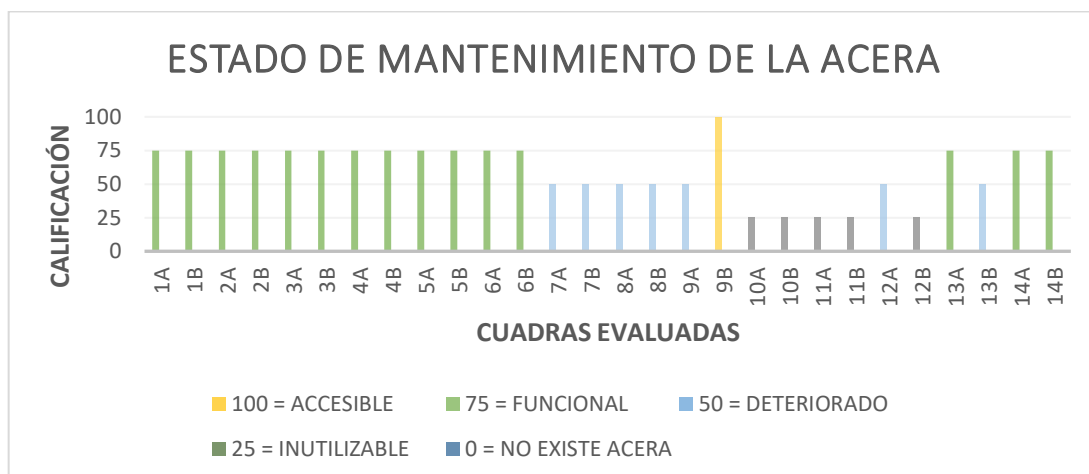
5.2.1. Dimensión 1: ACCESIBILIDAD

a. Indicador 1: Estado de mantenimiento de la acera

Tabla 5.1: Estado de mantenimiento de la acera

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Inutilizable	5	17,9	17,9
Deteriorado	7	25,0	42,9
Funcional	15	53,6	96,4
Accesible	1	3,6	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.1: Estado de mantenimiento de la acera

Nota. Elaboración propia

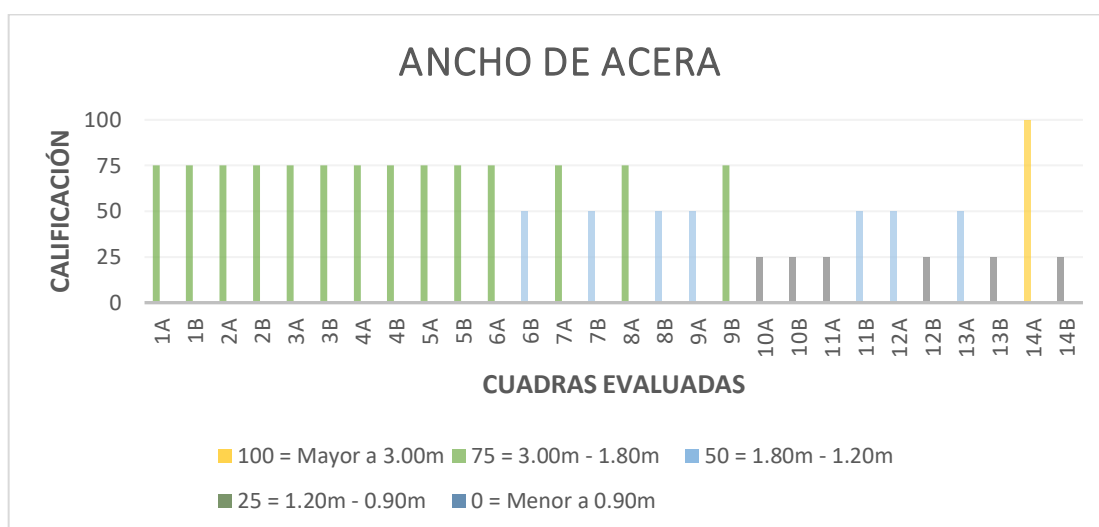
En el gráfico N° 5.1, se ha evaluado el indicador “Estado de mantenimiento de la acera”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 3.6% es accesible, el 53.6% son funcionales, el cual representa el mayor porcentaje, el 25% se encuentran en estado de deterioro y un 17.9% se encuentran inutilizables. Del que se puede interpretar que mayormente son funcionales, si bien es cierto su diseño es universalmente accesible, el material es de piso pulido y se encuentra en buen estado. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación II (75) por lo tanto tiene un NIVEL BUENO.

b. Indicador 2: Ancho de acera

Tabla 5.2: Ancho de acera

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Entre 1.20m y 0.90m	6	21,4	21,4
Entre 1.80m y 1.20m	7	25,0	46,4
Entre 3.00m y 1.80m	14	50,0	96,4
Mayor de 3.00m	1	3,6	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.2: Ancho de acera

Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.2, se ha evaluado el indicador “Ancho de acera”, sobre las cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 50.0% tiene un ancho entre 1.80m y 3.00m, el cual representa el mayor porcentaje, el 25.0% tiene un ancho entre 1.20m y 1.80m, el 21.4% tiene un ancho entre 0.90m y 1.20m y el 3.6% tiene un ancho mayor de 3.00m.

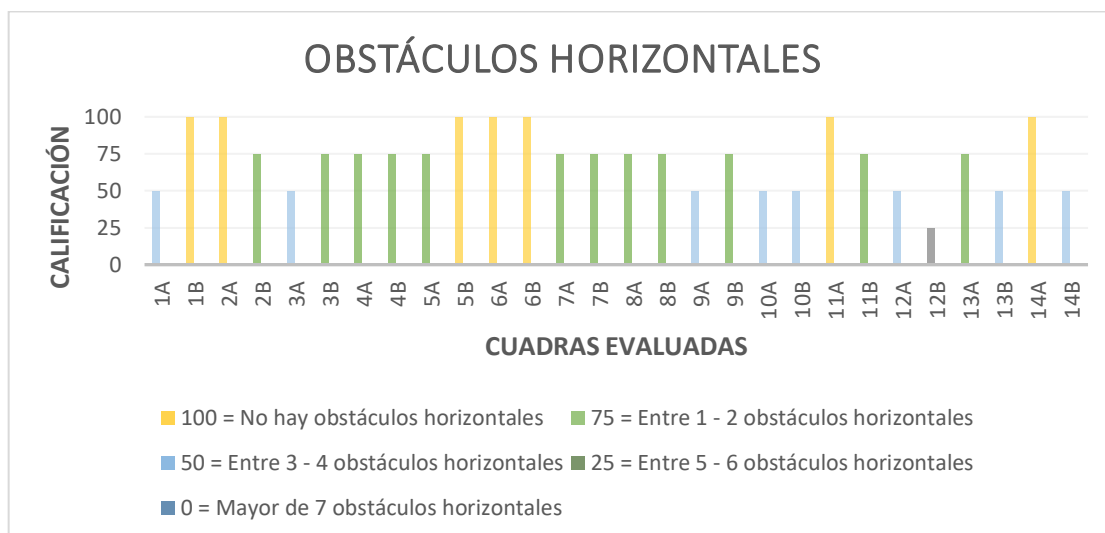
Del cual se puede interpretar que las aceras en su mayoría, tienen anchos amplios en el que se ha observado la presencia del comercio ambulante. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación II (75) por lo tanto tiene un NIVEL BUENO.

c. Indicador 3: Obstáculos horizontales

Tabla 5.3: Obstáculos horizontales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Entre 5-6 obstáculos horizontales	1	3,6	3,6
Entre 3-4 obstáculos horizontales	8	28,6	32,1
Entre 1-2 obstáculos horizontales	12	42,9	75,0
No hay obstáculos horizontales	7	25,0	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.3: Obstáculos horizontales

Nota. Elaboración propia

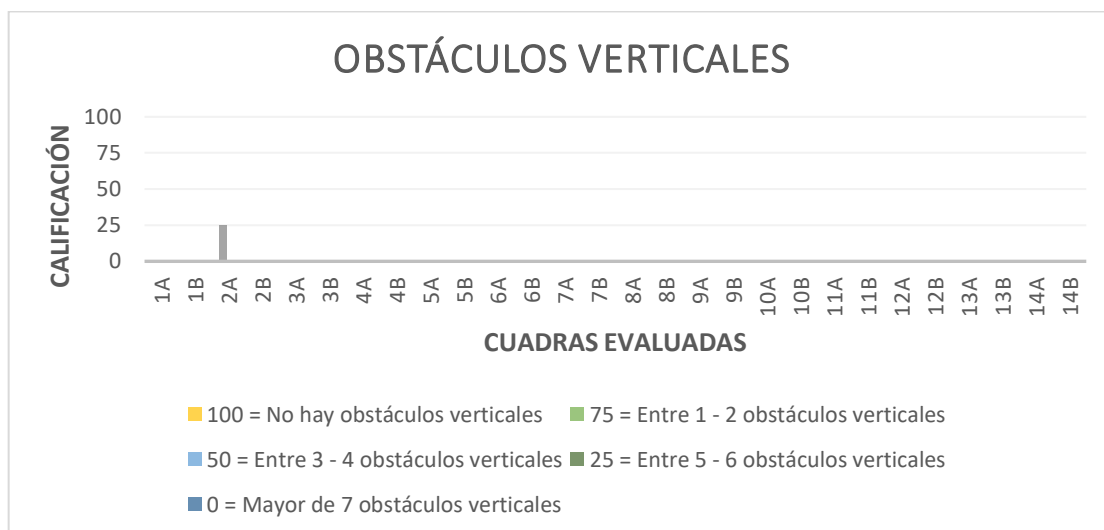
En el gráfico N° 5.3, se ha evaluado el indicador “Obstáculos horizontales”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 42.9% tiene entre 1 y 2 obstáculos horizontales, el cual representa el mayor porcentaje, el 28.6% tiene entre 3 y 4 obstáculos horizontales, el 25.0% no tiene obstáculos horizontales y 3.6% tiene entre 5 y 6 obstáculos horizontales. Del cual se puede interpretar que las aceras en su mayoría presentan escalones, hoyos y grietas. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación II (75) por lo tanto tiene un NIVEL BUENO.

d. Indicador 4: Obstáculos verticales

Tabla 5.4: Obstáculos verticales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Mayor de 7 obstáculos verticales	27	96,4	96,4
Entre 5-6 obstáculos verticales	1	3,6	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.4: Obstáculos verticales

Nota. Elaboración propia

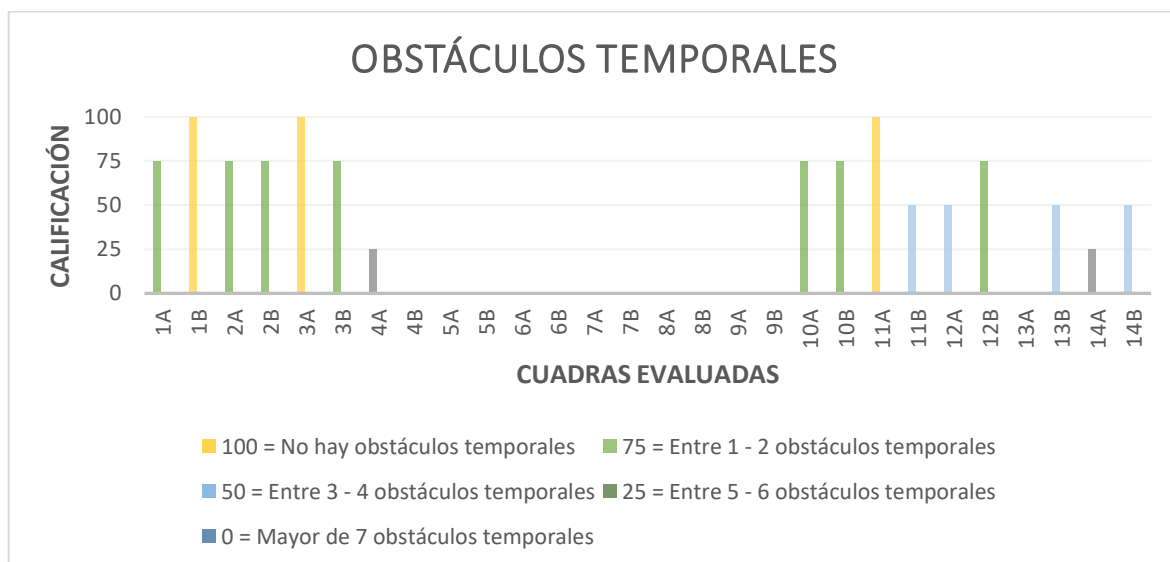
En el gráfico N° 5.4, se ha evaluado el indicador “Obstáculos verticales”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 96.4% tiene mayor de 7 obstáculos verticales, el cual representa el mayor porcentaje y el 3.6% tiene 5 y 6 obstáculos verticales, representados por postes, arboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones. Del cual se puede interpretar que las aceras en su mayoría, cuentan con obstaculización vertical, lo que hace que la circulación peatonal no sea fluida y esto pueda generar accidentes, principalmente cuando se tiene espacios angostos que imposibilitan la accesibilidad universal. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación V (0) por lo tanto tiene un NIVEL NULO.

e. Indicador 5: Obstáculos temporales

Tabla 5.5: Obstáculos temporales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Mayor de 7 obstáculos temporales	12	42,9	42,9
Entre 5-6 obstáculos temporales	2	7,1	50,0
Entre 3-4 obstáculos temporales	4	14,3	64,3
Entre 1-2 obstáculos temporales	7	25,0	89,3
No hay obstáculos temporales	3	10,7	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.5: Obstáculos temporales

Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.5, se ha evaluado el indicador “Obstáculos temporales” representado por los puestos ambulatorios, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 42.9% presenta mayor de 7 obstáculos temporales, el cual representa el mayor porcentaje, el 25.0% tienen entre 1 y 2 obstáculos temporales, el 14.3% tienen entre 3 y 4 obstáculos temporales, el 10.7% no tiene obstáculos temporales y el 7.1% tienen entre 5 y 6 obstáculos temporales. Del cual se puede interpretar que las aceras que presentan mayor cantidad de puestos ambulatorios, se dan principalmente en las cuadradas del Mercado Modelo, ingreso del CC Real Plaza y CC Open Plaza; este problema se debe principalmente a que no existe ninguna reglamentación de donde podrían estar ubicados y ellos en su mayoría se ubican en los espacios que les resulte conveniente. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación V (0) por lo tanto tiene un NIVEL NULO.

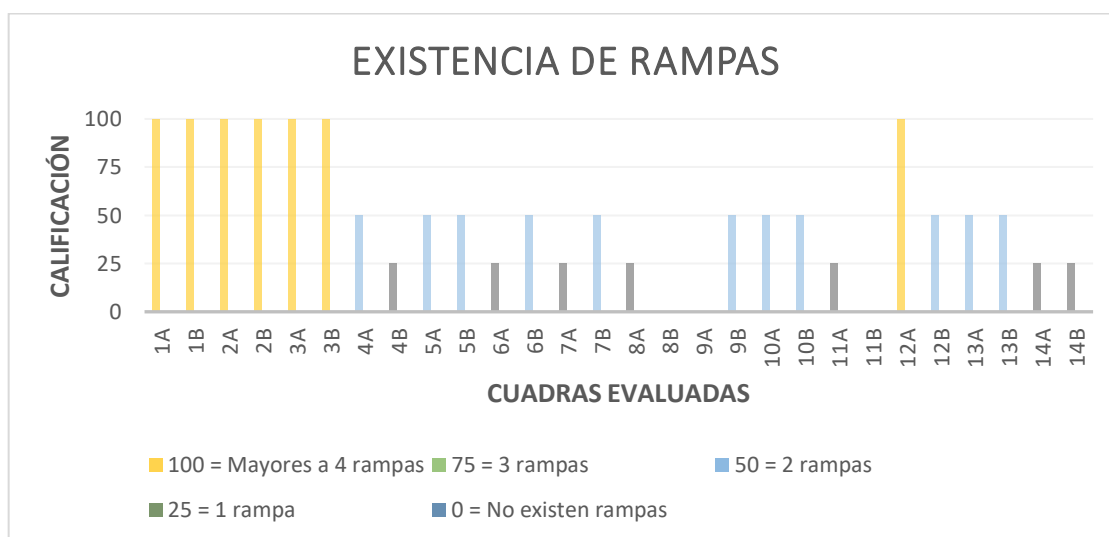
f. Indicador 6: Existencia de Rampas

Tabla 5.6: Existencia de rampas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No existen rampas	3	10,7	10,7
	1 rampa	7	25,0	35,7
	2 rampas	11	39,3	75,0
	Mayor de 4 rampas	7	25,0	100,0
	Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.6: Existencia de rampas



Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.6, se ha evaluado el indicador “Existencia de rampas”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 39.3% tienen 2 rampas, el 25.0% tienen 01 rampa, y otro porcentaje igual presenta mayor de 4 rampas y el 10.7% no existen rampas. Del cual se puede interpretar que las cuadradas de mayor cantidad no cuentan con rampas. En el tiempo de recolección de datos se ha podido observar que las rampas no presentan el diseño correcto para peatones en sillas de ruedas, coches de bebés, entre otros; lo que hace que estos espacios no sean accesibles para todo tipo de personas. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación III (50) por lo tanto tiene un NIVEL REGULAR.

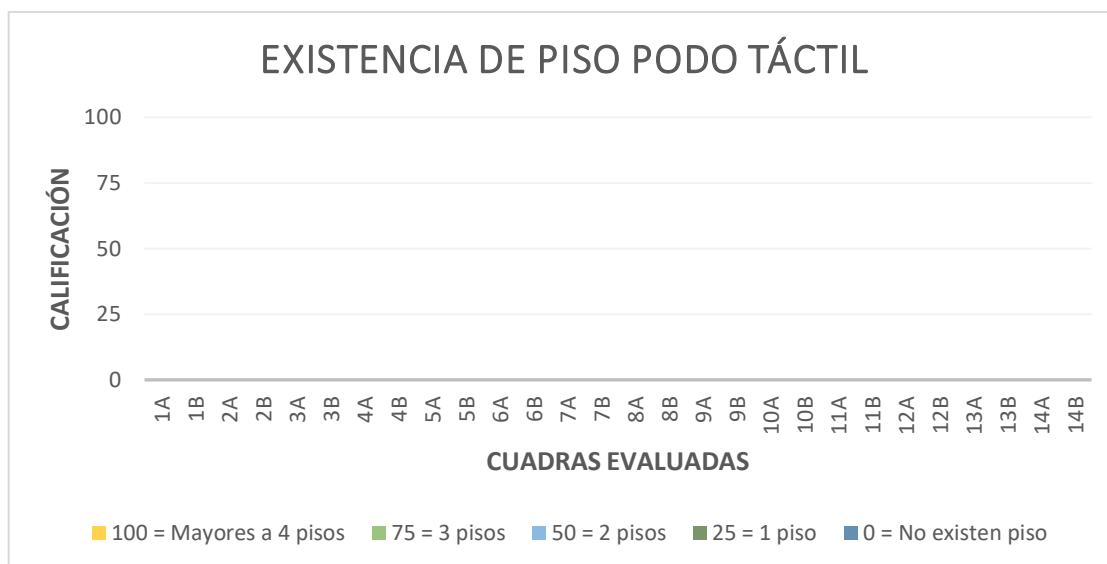
g. Indicador 7: Existencia de Piso podo táctil

Tabla 5.7: Existencia de piso podo táctil

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido No existe piso podo táctil	28	100,0	100,0

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.7: Existencia de piso podo táctil



Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.7, se ha evaluado el indicador “Existencia de piso podo táctil”, sobre las cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que las 28 cuadradas tienen una calificación muy baja ya que el 100% del espacio estudiado, no cuentan con este piso de accesibilidad para las personas con discapacidad. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación V (0) por lo tanto tiene un NIVEL NULO.

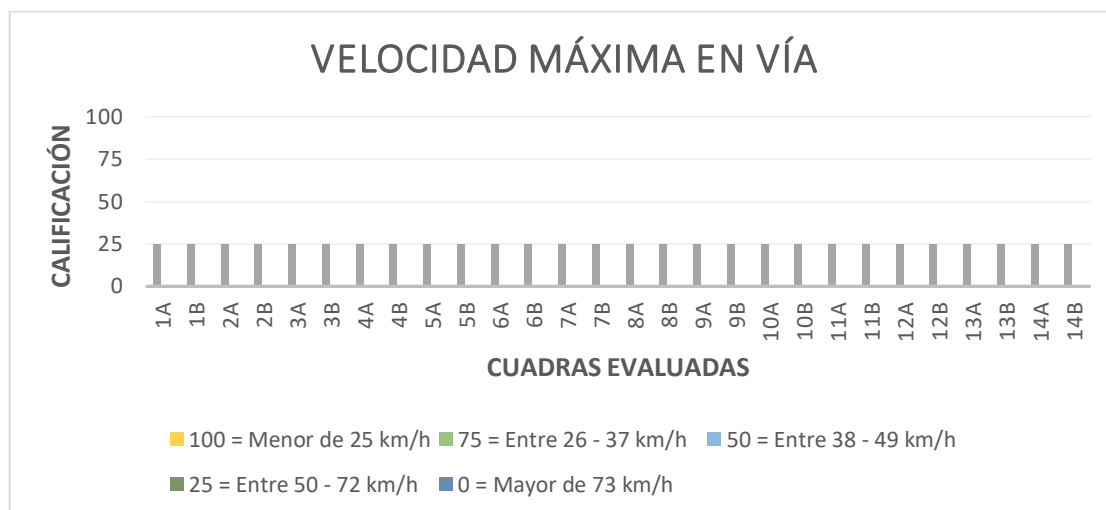
5.2.2. Dimensión 2: SEGURIDAD

a. Indicador 1: Velocidad máxima permitida en vía

Tabla 5.8: Velocidad máxima permitida en vía

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Entre 50 - 72 km/h	28	100,0	100,0

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.8: Velocidad máxima permitida en vía

Nota. Elaboración propia

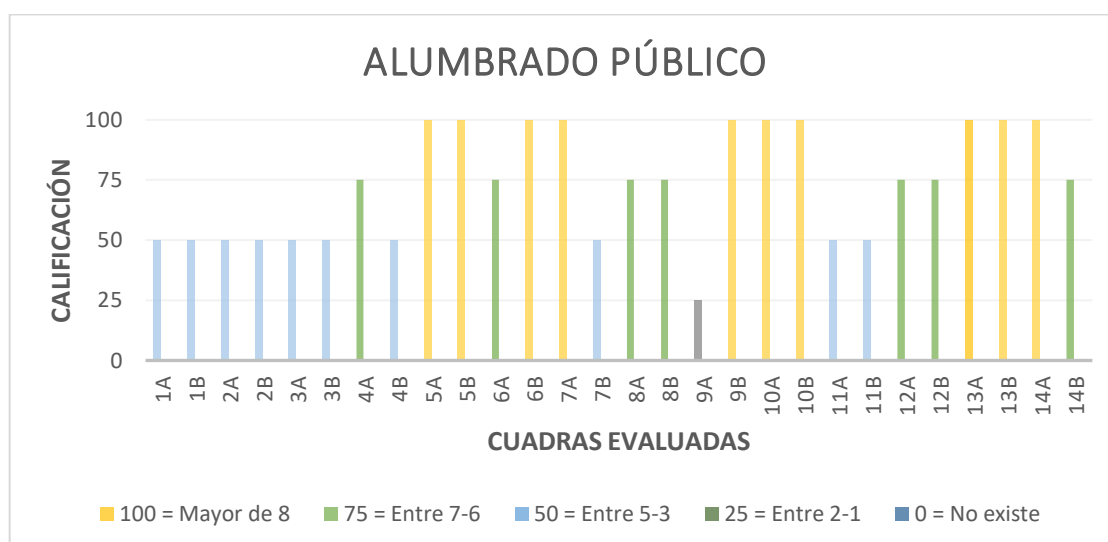
En el gráfico N° 5.8, se ha evaluado el indicador “Velocidad máxima permitida en vía”, sobre las cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que en las 28 cuadradas tienen 100% en lo que respecta a la velocidad se encuentra entre 50 y 72 km/h, del espacio estudiado, se acondicionan al Reglamento Nacional de Tránsito, donde establece que las vías principales no deben exceder de 50 km/h. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación IV (25) por lo tanto tiene un NIVEL MALO.

b. Indicador 2: Alumbrado público

Tabla 5.9: Alumbrado público

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Entre 2-1	1	3,6	3,6
Entre 5-3	10	35,7	39,3
Entre 7-6	7	25,0	64,3
Mayor de 8	10	35,7	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.9: Alumbrado público

Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.9, se ha evaluado el indicador “Alumbrado público”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 37.5% representa mayor de 8 postes de alumbrado público, otro porcentaje con la misma cantidad representa entre 3 y 5 postes de alumbrado público, el 25.6% entre 3 y 5 postes de alumbrado público y 3.6% entre 1 y 2 postes de alumbrado público. Del cual se puede interpretar que en la mayoría de las cuadradas presentan mucha iluminación urbana, por lo que hace que los espacios recorridos sean más seguros por las noches en el momento de la transitabilidad de los peatones. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación I (100) por lo tanto tiene un NIVEL EXCELENTE.

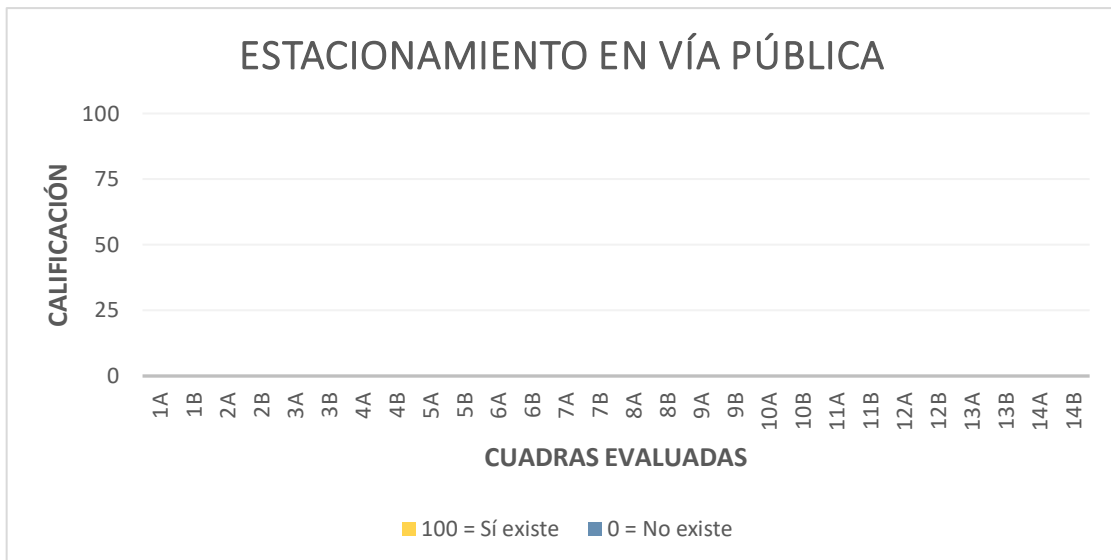
c. Indicador 3: Estacionamiento en vía pública

Tabla 5.10: Estacionamiento en vía pública

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No	28	100,0	100,0

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.10: Estacionamiento en vía pública



Nota. Elaboración propia

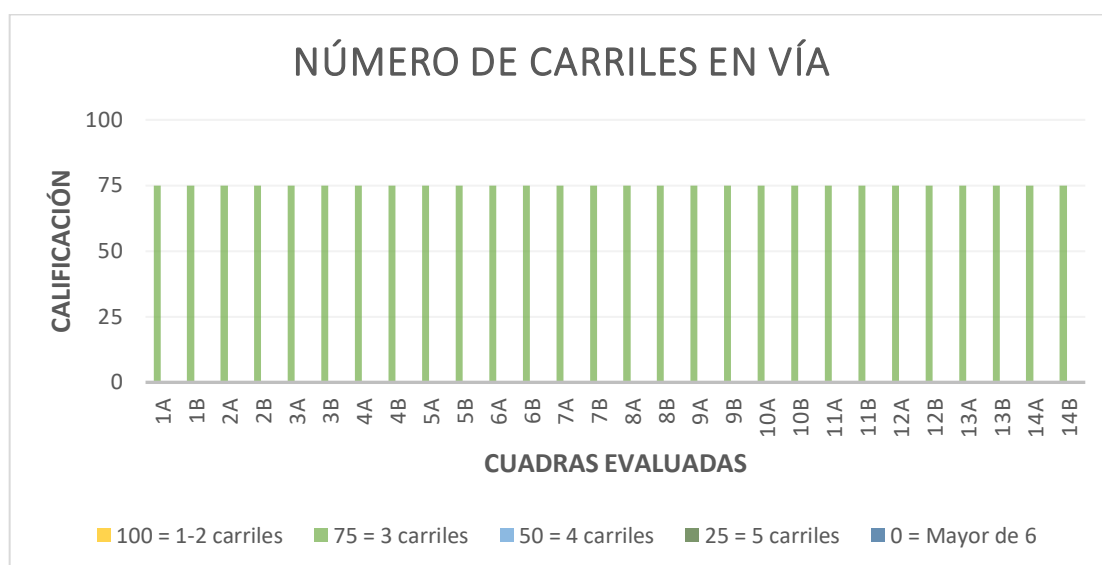
En el gráfico N° 5.10, se ha evaluado el indicador “Estacionamiento en vía pública”, sobre las cuadras estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que las 28 cuadras tienen una calificación muy baja ya que el 100% del espacio estudiado, no cuentan con espacios destinados para estacionamiento, por lo que obliga a los conductores utilizar por momentos las vías, perjudicando el sistema de tránsito. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación V (0) por lo tanto tiene un NIVEL NULO.

d. Indicador 4: Número de carriles en vía

Tabla 5.11: Número de carriles en vía

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido 3 carriles en vía	28	100,0	100,0

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.11: Número de carriles en vía

Nota. Elaboración propia

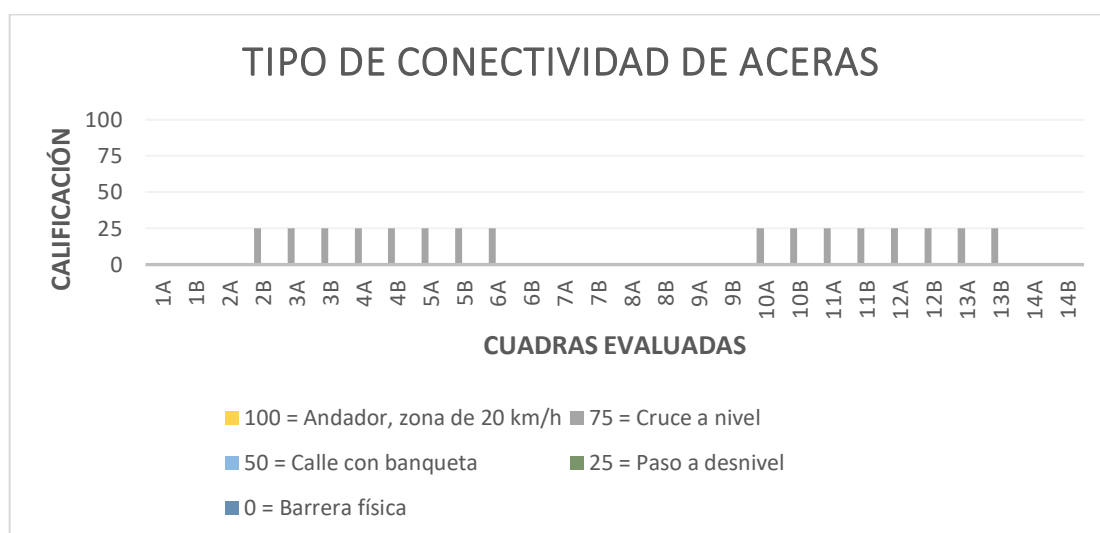
En el gráfico N° 5.11, se ha evaluado el indicador “Número de carriles en vía”, sobre las cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 100% del espacio estudiado tienen 03 carriles por vía que se distribuye de 04 carriles de circulación alta y 02 carriles de circulación lenta, haciendo un total de 06 carriles alrededor de toda la avenida. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación II (75) por lo tanto tiene un NIVEL BUENO.

e. Indicador 5: Tipo de conectividad de aceras

Tabla 5.12: Tipo de conectividad de aceras

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Barrera física	12	42,9	42,9
Paso a desnivel	16	57,1	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.12: Tipo de conectividad de aceras

Nota. Elaboración propia

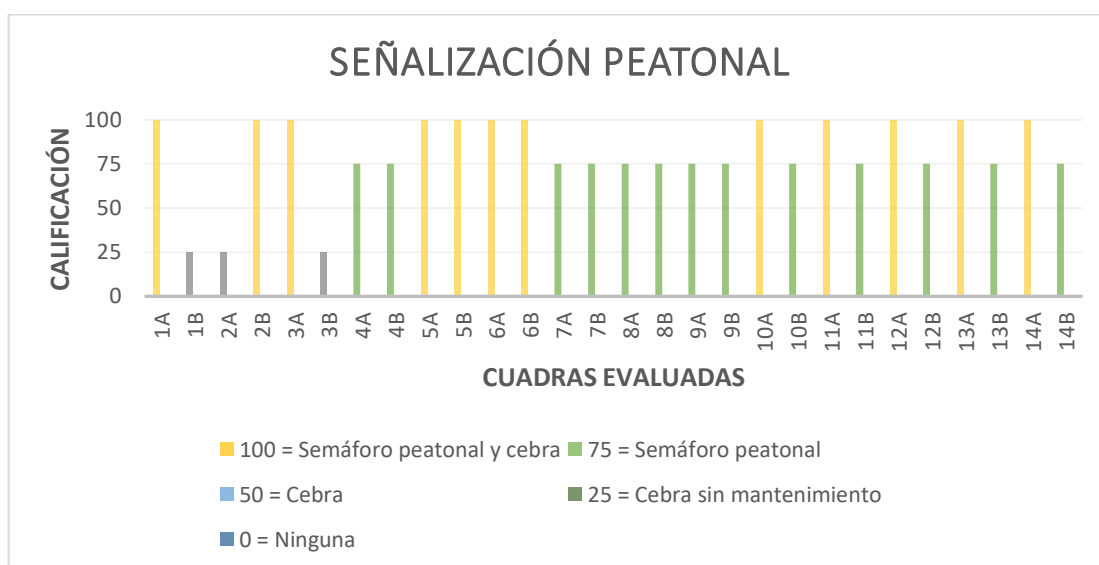
En el gráfico N° 5.12, se ha evaluado el indicador “Tipo de conectividad de aceras”, sobre las cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que las 28 cuadradas tienen una calificación baja ya que el 100% del espacio estudiado, sólo presenta el cruce a nivel, por lo que no se presenta una conectividad adecuada. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación IV (25) por lo tanto tiene un NIVEL MALO.

f. Indicador 6: Señalización peatonal

Tabla 5.13: Señalización peatonal

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Cebra sin mantenimiento	3	10,7	10,7
Semáforo peatonal	13	46,4	57,1
Semáforo peatonal y cebra	12	42,9	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.13: Señalización peatonal

Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.13, se ha evaluado el indicador “Señalización peatonal”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 46.4% tienen sólo semáforo peatonal, el 42.9% tienen semáforo peatonal y cebrá y el 10.7% presentan cebras sin mantenimiento. Del cual se puede interpretar que en la mayoría de las cuadradas se ha observado la presencia de semaforización, pero un punto que preocupa en algunos casos es la falta de cebras, ya que los vehículos que circulan por la avenida no respetan a los peatones y casi siempre invaden la parte de la calzada por donde ellos deben circular. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación II (75) por lo tanto tiene un NIVEL BUENO.

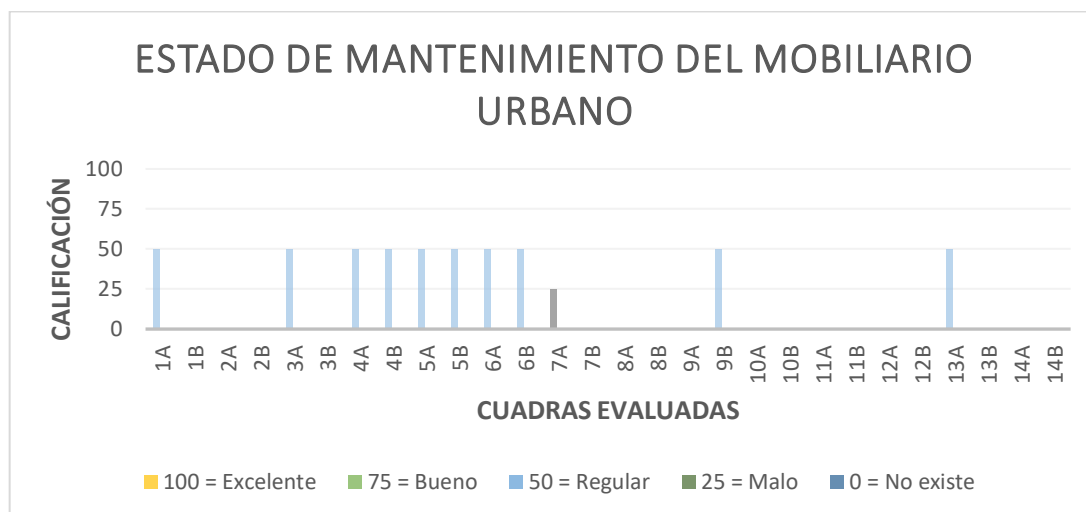
5.2.3. Dimensión 3: CONFORT

a. Indicador 1: Estado de mantenimiento del mobiliario urbano

Tabla 5.14: Estado de mantenimiento del mobiliario urbano

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No existe	17	60,7	60,7
	Malo	1	3,6	64,3
	Regular	10	35,7	100,0
	Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.14: Estado de mantenimiento del mobiliario urbano

Nota. Elaboración propia

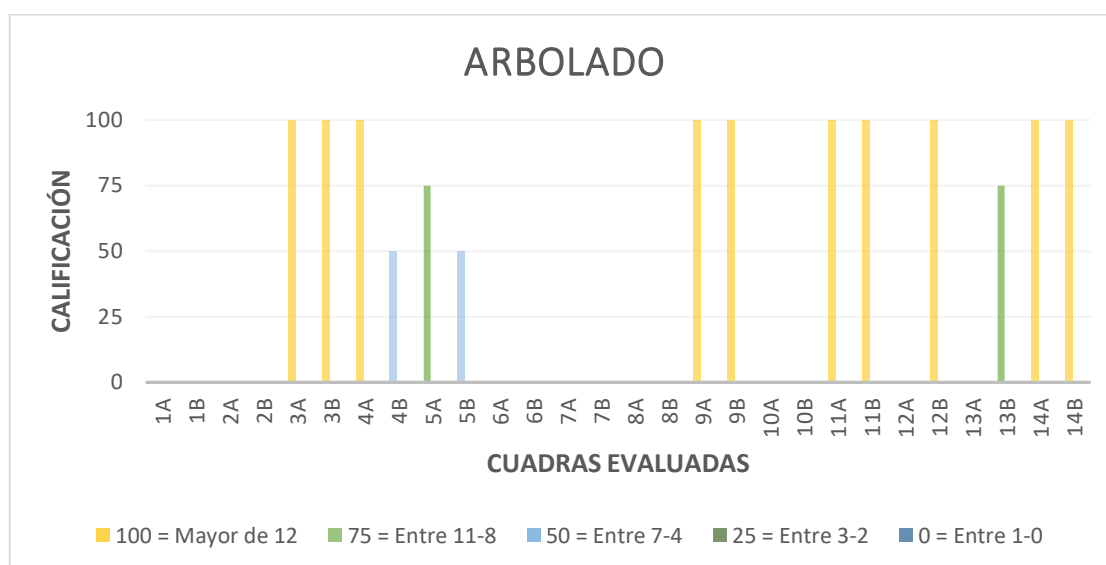
En el gráfico N° 5.14, se ha evaluado el indicador “Estado de mantenimiento del mobiliario urbano”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 60.7% no existe mobiliario urbano, el 35.7% tiene mobiliario urbano que se encuentra en condiciones regulares y 3.6% del mobiliario urbano se encuentra en mal estado. Del cual se puede interpretar que en la mayoría de las cuadradas no cuentan con mobiliario urbano, que trae como consecuencia que el espacio urbano esté sucio, mayormente la zona del Mercado Modelo, o también el caso de la inexistencia de las bancas en donde el peatón no puede detenerse para descansar después de tener un recorrido. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación V (0) por lo tanto tiene un NIVEL NULO.

b. Indicador 2: Arbolado

Tabla 5.15: Arbolado

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Entre 1-0	14	50,0	50,0
Entre 7-4	2	7,1	57,1
Entre 11-8	2	7,1	64,3
Mayor de 12	10	35,7	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.15: Arbolado

Nota. Elaboración propia

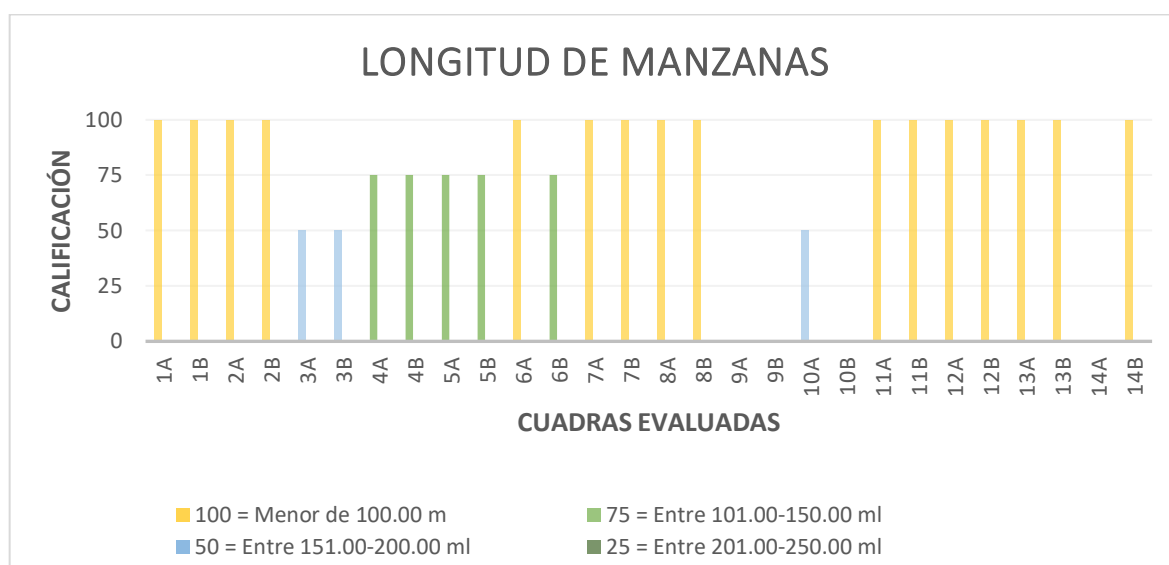
En el gráfico N° 5.15, se ha evaluado el indicador “Arbolado”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 50.0% tiene entre 0 y 1 arbustos, el 35.7% presentan mayor a 12 arbustos, el 7.1% tiene entre 4 y 7 arbustos y el otro 7.1% tiene entre 8 y 11 arbustos. Del cual se puede interpretar que en la mitad de las cuadradas se ha observado la presencia de arbustos mayormente en la berma central, pero que se encuentran sin un mantenimiento adecuado, a excepción de los arbustos hacia el ingreso al CC Real Plaza. Se resalta que estos elementos son muy importantes ya que da muchos beneficios a los peatones. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación V (0) por lo tanto tiene un NIVEL NULO.

c. Indicador 3: Longitud de manzanas

Tabla 5.16: Longitud de manzanas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Mayor de 251.00m	4	14,3	14,3
	Entre 151.00m - 200.00m	3	10,7	25,0
	Entre 101.00m - 150.00m	5	17,9	42,9
	Menor de 100.00m	16	57,1	100,0
	Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.16: Longitud de manzanas

Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.16, se ha evaluado el indicador “Longitud de manzanas”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 57.1% tienen longitudes menores a 100m, el 17.9% tienen longitudes entre 101 y 150m, el 14.3% tienen longitudes mayores a 251m y el 10.7% tienen longitudes entre 151 y 200m. Del cual se puede interpretar que en la mayoría de cuadradas la longitud de las manzanas es menor a 100 metros lineales, por lo que da un resultado óptimo para ser caminable. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación I (100) por lo tanto tiene un NIVEL EXCELENTE.

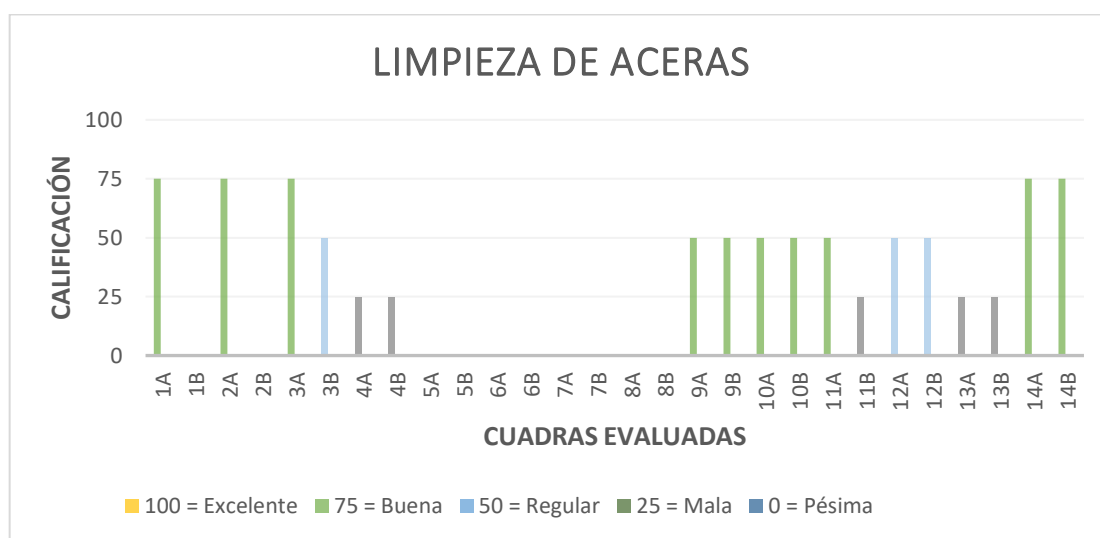
5.2.4. Dimensión 4: ATRACTIVO

a. Indicador 1: Limpieza de aceras

Tabla 5.17: Limpieza de aceras

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Pésima	10	35,7	35,7
	Mala	5	17,9	53,6
	Regular	8	28,6	82,1
	Buena	5	17,9	100,0
	Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.17: Limpieza de aceras

Nota. Elaboración propia

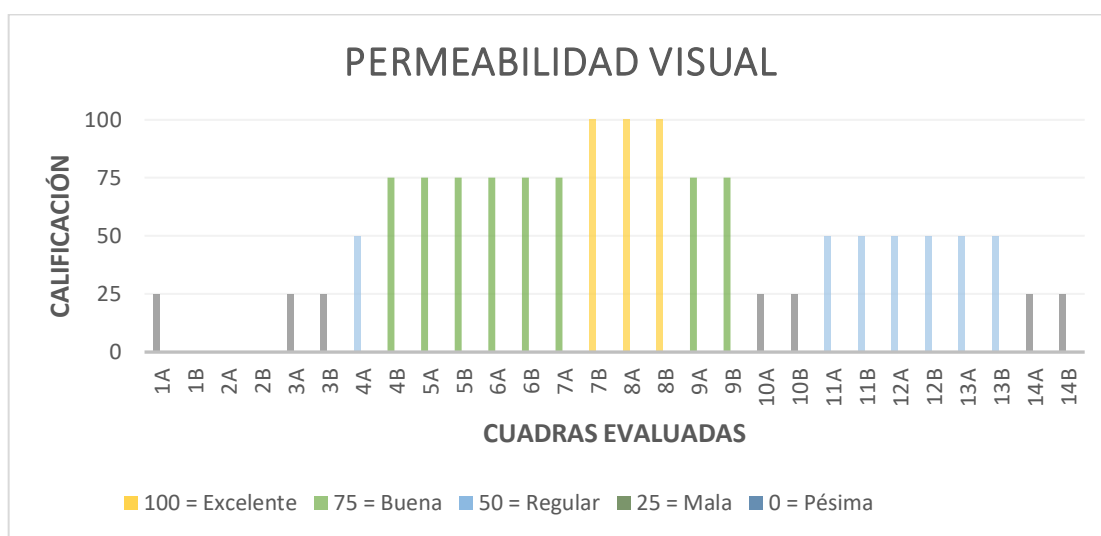
En el gráfico N° 5.17, se ha evaluado el indicador “Limpieza de aceras”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 35.7% tienen una pésima limpieza de aceras, el 28.6% tienen una mala limpieza de aceras, el 17.9% tienen limpieza de aceras en un estado regular y el otro porcentaje de 17.9% tienen buena limpieza de sus aceras. Del cual se puede interpretar que en la mitad de las cuadradas estudiadas se encuentran un poco sucias, mayormente por la zona del Mercado Modelo. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación V (0) por lo tanto tiene un NIVEL NULO.

b. Indicador 2: Permeabilidad visual

Tabla 5.18: Permeabilidad visual

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Pésima	3	10,7	10,7
Mala	7	25,0	35,7
Regular	7	25,0	60,7
Buena	8	28,6	89,3
Excelente	3	10,7	100,0
Total	28	100,0	

Nota. Elaboración propia

Gráfico 5.18: Permeabilidad visual

Nota. Elaboración propia

En el gráfico N° 5.18, se ha evaluado el indicador “Permeabilidad visual”, sobre las 28 cuadradas estudiadas de la Av. Ferrocarril, se obtuvo que el 28.6% tiene una buena permeabilidad visual, el 25% tiene una regular permeabilidad visual, el otro 25% tienen una mala permeabilidad visual, el 10.7% tiene pésima y el otro 10.7% una excelente permeabilidad visual. Del cual se puede interpretar que en la mitad de las cuadradas estudiadas existe permeabilidad visual por tramos, dependiendo de los usos que se encuentran en las edificaciones adyacentes, mayormente comerciales. Por lo que se concluye que este indicador tiene una calificación II (75) por lo tanto tiene un NIVEL BUENO.

5.3. Contrastación de hipótesis

Después de haber obtenido el resultado de la evaluación de cada dimensión e indicador, se presenta la siguiente tabla de resultados:

Tabla 5.19

Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Accesibilidad y sus indicadores

DIMENSIÓN	INDICADOR	FRECUENCIA	VALOR OBTENIDO	PORCENTAJE	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN PROMEDIO
ACCESIBILIDAD	Estado de mantenimiento de la acera	15	Funcional	53.60%	II (75) – NIVEL BUENO	NIVEL MALO
	Ancho de acera	26	Entre 3.00m y 1.80m	50.00%	II (75) – NIVEL BUENO	
	Obstáculos horizontales	12	Entre 1-2 obstáculos horizontales	42.90%	II (75) – NIVEL BUENO	
	Obstáculos verticales	27	Mayor de 7 obstáculos verticales	96.40%	V (0) – NIVEL NULO	
	Obstáculos temporales	12	Mayor de 7 obstáculos temporales	42.90%	V (0) – NIVEL NULO	
	Existencia de rampas	11	2 rampas	39.30%	III (50) – NIVEL REGULAR	
	Inexistencia de piso podo táctil	28	No existe piso podo táctil	100.00%	V (0) – NIVEL NULO	

Nota. Elaboración propia

Tabla 5.20

Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Seguridad y sus indicadores

DIMENSIÓN	INDICADOR	FRECUENCIA	VALOR OBTENIDO	PORCENTAJE	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN PROMEDIO
SEGURIDAD	Velocidad máxima permitida en vía	28	Entre 50 – 72km/h	100.00%	IV (25) – NIVEL MALO	NIVEL REGULAR
	Alumbrado público	10	Mayor de 8	35.70%	I (100) – NIVEL EXCELENTE	
	Estacionamiento en vía pública	28	No	100.00%	V (0) – NIVEL NULO	
	Número de carriles en vía	28	3 carriles	100.00%	II (75) – NIVEL BUENO	
	Tipo de conectividad en aceras	16	Paso a desnivel	57.10%	IV (25) – NIVEL MALO	
	Señalización peatonal	13	Semáforo peatonal	46.40%	II (75) – NIVEL BUENO	

Nota. Elaboración propia

Tabla 5.21

Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Confort y sus indicadores

DIMENSIÓN	INDICADOR	FRECUENCIA	VALOR OBTENIDO	PORCENTAJE	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN PROMEDIO
CONFORT	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano	17	No existe	60.70%	V (0) – NIVEL NULO	NIVEL MALO
	Arbolado	14	Entre 0 y 1	50.00%	V (0) – NIVEL NULO	
	Longitud de manzanas	16	Menor de 100m	57.10%	I (100) – NIVEL EXCELENTE	

Nota. Elaboración propia

Tabla 5.22

Resultados del nivel de caminabilidad de la dimensión Atractivo y sus indicadores

DIMENSIÓN	INDICADOR	FRECUENCIA	VALOR OBTENIDO	PORCENTAJE	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN PROMEDIO
ATRACTIVO	Limpieza de aceras	10	Pésima	35.70%	V (0) – NIVEL NULO	NIVEL MALO
	Permeabilidad visual	8	Buena	28.6%	II (75) – NIVEL BUENO	

Nota. Elaboración propia

a) Contrastación de hipótesis general:

Se ha realizado el análisis de la comparación de la hipótesis planteada con el resultado que se ha obtenido y se concluye en lo siguiente:

- El nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, es malo.

b) Contrastación de la primera hipótesis específica:

Se ha realizado el análisis de la comparación de la hipótesis planteada con el resultado que se ha obtenido y se concluye en lo siguiente:

- El nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, es malo.

c) Contrastación de la segunda hipótesis específica:

Se ha realizado el análisis de la comparación de la hipótesis planteada con el resultado que se ha obtenido y se concluye en lo siguiente:

- El nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, es regular.

d) Contrastación de la tercera hipótesis específica:

Se ha realizado el análisis de la comparación de la hipótesis planteada con el resultado que se ha obtenido y se concluye en lo siguiente:

- El nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, es malo.

e) Contrastación de la cuarta hipótesis específica:

Se ha realizado el análisis de la comparación de la hipótesis planteada con el resultado que se ha obtenido y se concluye en lo siguiente:

- El nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, es malo.

Capítulo 6 ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En la presente tesis se investigó el Nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, en el que previamente se expuso que esta principal avenida es una de las vías más importantes de la ciudad de Huancayo, ya que conecta a la ciudad con otras ciudades de dos maneras: vehicular y férrea; además de ello se tiene la presencia de importantes equipamientos urbanos que dan realce al funcionamiento de dicha vía.

Primero se estudia a detalle los aspectos de la caminabilidad que se ha encontrado en la revisión bibliográfica con respecto a los datos obtenidos en la investigación. De la recopilación de los datos obtenidos a lo largo de la investigación con respecto a esta única variable; se ha encontrado que existen diversas metodologías para evaluar la caminabilidad; por ser un tema indispensable en el espacio urbano, varios autores hacen referencia al concepto de que la ciudad es diseñada para el transporte vehicular, más no para los peatones, dejándolos en la última escala; por lo que refutan en distintas ciudades tanto en el ámbito internacional, como en el nacional. La investigación se llevó a cabo partiendo de la variable Caminabilidad que ha sido analizada desde 04 dimensiones compuestas por un total de 18 indicadores lo cual se ha adecuado al instrumento de evaluación (ficha de registro de datos) debidamente aprobadas por los especialistas y así mismo los datos recopilados en el lugar de estudio. A partir de los resultados encontrado en la toma de datos, se discuten los hallazgos del estudio.

El investigador ha considerado muy importante tomar como referencia los aspectos estudiados de cada indicador por otros autores, que también han recabado de distintas investigaciones de tal manera que la variable caminabilidad ha sido analizada con indicadores que han sido adaptados a la metodología y realidad urbana del lugar estudiado, en el estudio de Santuario (2016), y otros. A continuación, se hace el análisis por dimensiones:

6.1. Dimensión 1: Accesibilidad

Con respecto a esta dimensión se ha podido determinar que el Nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; ya que la evaluación se ha realizado con los mismos indicadores que también se ha estudiado en la investigación de Santuario (2016), ha encontrado lo siguiente: El principal problema detectado fue el mal estado y descuido de la infraestructura peatonal, reflejado en numerosos obstáculos horizontales tales como hoyos, grietas, irregularidades en la superficie, salientes, etcétera. Se encontraron algunas áreas sin ningún obstáculo horizontal, como algunas secciones de la avenida Revolución, así como una porción de la calle Tercera, que recientemente fue objeto de remodelación, aunque también se encontraron otras zonas en las que el número de obstáculos horizontales (mala calidad de la acera) llegó a más de 20, como en el caso de la misma calle Tercera, pero en otra intersección, y una sección de la avenida Negrete, en la que se registraron más de 30 irregularidades y obstáculos horizontales.

Ambos resultados coinciden en la respuesta obtenida por presencia de los diversos elementos en las aceras y cruces por lo que dificultan el libre tránsito del peatón.

6.2. Dimensión 2: Seguridad

Con respecto a esta dimensión se ha podido determinar que el Nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es regular; ya que la evaluación se ha realizado con los mismos indicadores que también se ha estudiado en la investigación de Santuario (2016), ha encontrado lo siguiente: Se ha registrado la velocidad máxima que la permitida es de 40 km/h. en cuanto al alumbrado público, se ha contabilizado por sección peatonal. Se ha registrado si estaba permitido el estacionamiento público en la vía pública. También se registró el número de carriles de la vialidad, tipo de conectividad entre aceras, en el que las secciones peatonales se clasificaron como “calles con banqueta”.

Para la obtención del resultado en la ciudad de Tijuana en este aspecto de seguridad tuvieron un puntaje mayor por el hecho de permitir el estacionamiento en sus vialidades. Mientras que en la Av. Ferrocarril favorece el indicador de alumbrado público ya que presenta un puntaje favorable.

6.3. Dimensión 3: Confort

Con respecto a esta dimensión se ha podido determinar que el Nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; ya que la evaluación se ha realizado con los mismos indicadores que también se ha estudiado en la investigación de Santuario (2016), ha encontrado lo siguiente: Se ha verificado la existencia las bancas, resguardo, entre otros. Se ha contabilizado el arbolado, que también hace mención a la normativa mexicana, en el que midan por lo menos 1.8 metros del tronco a la base de la copa. Después se registró la presencia de alcantarillas abiertas.

Para el caso de Tijuana en esta dimensión fue la que obtuvo el promedio más bajo, y se debe a la escasa presencia de amenidades como bancas o sitios de resguardo y a la baja densidad del arbolado y la longitud de sus manzanas, que en algunos casos supera los 140 metros. En el caso de la Av. Ferrocarril también se ha obtenido un nivel malo principalmente por la ausencia o mal estado de conservación del mobiliario urbano y vegetación.

6.4. Dimensión 4: Atractivo

Con respecto a esta dimensión se ha podido determinar que el Nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; ya que la evaluación se ha realizado con los mismos indicadores que también se ha estudiado en la investigación de Santuario (2016), ha encontrado lo siguiente: Se ha evaluado la limpieza de la sección peatonal. Se ha registrado la presencia de jardineras, sin contabilizar a aquellas que obstruyeran el paso. Además, se calificó la permeabilidad visual.

Ambos resultados coinciden en la respuesta obtenida por la falta de limpieza en las zonas de estudio y la permeabilidad visual que solo se observa en ciertos tramos.

CONCLUSIONES

De los resultados obtenidos en la investigación, se ha podido concluir en lo siguiente:

Sobre la variable, se ha había planteado en la hipótesis general que el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; el cual el resultado obtenido concuerda con el resultado final; se ha medido el nivel de caminabilidad mediante una Calificación aprobada por la Agencia de Ecología Urbana y otras instituciones reconocidas a nivel mundial, todo ello expuesto por autores como Santuario (2016) y Talavera (2014).

Con respecto a la dimensión Accesibilidad, se había planteado en la hipótesis específica que el nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; el cual el resultado obtenido concuerda con el resultado final; se ha medido el nivel de caminabilidad mediante una Calificación aprobada por la Agencia de Ecología Urbana y otras instituciones reconocidas a nivel mundial, todo ello expuesto por autores como Santuario (2016) y Talavera (2014).

Con respecto a la dimensión Seguridad, se había planteado en la hipótesis específica que el nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; el cual el resultado obtenido difiere con el resultado final, ya que se ha obtenido un Nivel Regular; se ha medido el nivel de caminabilidad mediante una Calificación aprobada por la Agencia de Ecología Urbana y otras instituciones reconocidas a nivel mundial, todo ello expuesto por autores como Santuario (2016) y Talavera (2014).

Con respecto a la dimensión Confort, se había planteado en la hipótesis específica que el nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; el cual el resultado obtenido concuerda con el resultado final; se ha medido el nivel de caminabilidad mediante una Calificación aprobada por la Agencia de Ecología Urbana y otras instituciones reconocidas a nivel mundial, todo ello expuesto por autores como Santuario (2016) y Talavera (2014).

Con respecto a la dimensión Atractivo ha había planteado en la hipótesis específica que el nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el Distrito de Huancayo, es malo; el cual el resultado obtenido concuerda con el resultado final; se ha medido el nivel de caminabilidad mediante una Calificación aprobada por la Agencia de Ecología Urbana y otras instituciones

reconocidas a nivel mundial, todo ello expuesto por autores como Santuario (2016) y Talavera (2014).

RECOMENDACIONES

1. Indagar sobre la caminabilidad, desde las cuatro dimensiones expuestas, ya que su estudio y análisis es una herramienta y metodología válida para los investigadores, para la determinación en datos cuantitativos y también más exactos; como aporte para el diseño de espacios urbanos más amistosos y confortables.
2. Se recomienda a las autoridades analizar antes de realizar intervenciones urbanísticas en la ciudad, presentar como requisito mínimo el estudio previo sobre la caminabilidad, para frenar los problemas que en la mayoría de las calles actualmente se observa, y de esa manera corresponder al mejoramiento del diseño urbano de vías que sean de accesible para todos.
3. Se recomienda al gobierno regional de Junín, considerar una reglamentación que revalore el diseño de vías urbanas con accesibilidad para toda la población. Por lo que se pide, tome en consideración los hallazgos de la tesis para la implementación de una metodología que mejore la planificación de los espacios urbanos ya que de esta manera forme parte de la identidad de cada poblador.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDINA. 2008.** Centro Comercial Real Plaza abrirá en Huancayo la proxima semana con inversión mayor a S/.90 millones. *Andina*. 2008.
- Apostolos, George. 2020.** *A review of spatial approaches in road safety*. s.l. : Accident Analysis & Prevention 134(1):1-30, 2020. págs. 1-30.
- Arana, Freddy. 2021.** *Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo*. s.l. : Arquitectura y Urbanismo, 42(3):112-117, 2021.
- Ayala, Erika. 2021.** *La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial*. Bogotá : Revista de Arquitectura, 23(2):36-46, 2021.
- Banco Interamericano de Desarrollo. 2019.** iadb. [En línea] 2019.
<https://www.iadb.org/es/desarrollo-urbano-y-vivienda/vivienda-y-desarrollo-urbano>.
- Banco Mundial. 2022.** Bancomundial.org. [En línea] 09 de Setiembre de 2022.
<https://bit.ly/3LwTehL>.
- Baron, Gabriela. 2020.** *La transición urbana y social hacia un paradigma de movilidad sostenible*. Argentina : Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación. Ensayos, 1(80):152-172, 2020.
- Bennett, Cynthia, y otros. 2021.** *Accessibility and The Crowded Sidewalk: Micromobility's Impact on Public Space*. Pittsburgh : Designing Interactive Systems Conference, 1(1): 365-380, 2021.
- Bernabela, María. 2020.** *Las fronteras del habitar en el espacio urbano. Prácticas de apropiación*. Bogotá : Bitácora Urbano Territorial, 30(1): 103-114, 2020.
- Berríos, Emilio. 2020.** *Barreras estructurales en la caminabilidad y accesibilidad a escala de barrio. Estudio de tres casos en Santiago de Chile*. Santiago de Chile : Revista 180, 46(1): 1-16, 2020.
- BID. 2022.** Metodología para calcular el ÍNDICE TÉCNICO DE CAMINABILIDAD SENSIBLE AL GÉNERO. s.l. : Banco interamericano de desarrollo, 2022, págs. 1-52.
- Canitez, Faith, Alpkokin, Pelin y Kiremitci, Sabahat. 2020.** *Sustainable urban mobility in Istanbul: Challenges and prospects*. Estambul : Case studies on transport policy, 8(4) :1148 - 1157, 2020.
- Castañeda, Domingo. 2020.** *Movilidad, experiencia urbana y desigualdad social*. Mexico : Quivera Revista de Estudios Territoriales, 22(2):85 - 103, 2020.
- CEPAL. 2021.** *Intituciones resilientes para una recuperación transformadora pospandemia en América Latina y el Caribe*. Santiago : Naciones Unidas, 2021. pág. 121.
- Cevallos, Andrea y Parrado, Cristhian. 2018.** *Cartografía del deseo. Diseño, caminabilidad y peatones en la ciudad de Quito*. Quito : Quid 16: Revista del Área de estudios urbanos, 1(10) :210 - 229, 2018.
- Delgado, Manuel. 2019.** *El espacio público como ideología*. Madrid : Catarata, 2019.
- Deore, Prithvi y Lathia, Saumya. 2019.** *Streets as Public Spaces: Lessons from Street Vending in Ahmedabad, India*. India : Urban Planning, 4(2):138-153, 2019.

- Desarrollo, Banco Interamericano de. 2018.** *Informe de Sostenibilidad*. Washington : Banco interamericano de desarrollo, 2018.
- Entornos de movilidad peatonal en las centralidades urbanas de la ciudad de Calceta.* **Montes, José y Vinueza, Glenn. 2021.** s.l. : Revista científica Ingeniar: Ingeniería, Tecnología e Investigación, 4(8): 114-127, 2021.
- Espinoza, Alvaro y Fort, Ricardo. 2020.** *Mapeo y tipología de la expansión urbana en el Perú*. 2020. págs. 1-43.
- Espinoza, Carlos. 2020.** Crecimiento urbano y ciudades del futuro. *El Peruano*. 22 de Febrero de 2020.
- Galvez, Alexander. 2020.** *Arboles urbanos en la habitabilidad de los espacios públicos vecinales. Una mirada sostenible*. Lima : PAIDEIA XXI, 10(1):11-31, 2020.
- Gehl, Jan. 2010.** *Cities for people*. Whashington : Island Press, 2010.
- Gehl, Jan. 2012.** *La escala humana*. Barcelona : Reverté, 2012.
- Gehl, Jan. 2006.** *La humanización del espacio urbano*. Barcelona : Reverté, 2006.
- GESTIÓN. 2016.** Open Plaza inauguró nuevo centro comercial de S/. 280 millones en Huancayo. *GESTIÓN*. 06 de Diciembre de 2016.
- Gros, Frédéric. 2014.** *Andar, una filosofía*. España : Penguin Random House Grupo Editorial España, 2014.
- Guzmán, Luis, Arellana, Julian y Castro, William. 2022.** *Calles deseadas: Índice para evaluar la caminabilidad en Bogotá*. Bogotá : Universidad de Los Andes, 2022.
- Hernández, R. 2018.** *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México : Mc Granw Hill, 2018.
- Herrmann, Marie, Mora, Rodrigo y Vejáres, Paloma. 2020.** *Identificación de elementos del paisaje urbano que fomentan la caminata en Santiago*. s.l. : Revista de urbanismo, 1(43): 4-25, 2020.
- INEI. 2018.** *Resultados Definitivos. Junín*. Lima : Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2018.
- Ipiña, Orlando. 2019.** *Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público*. Bogotá : Bitacora 29, 29(1): 155 - 161, 2019.
- Kozamernik, Jana, Rakusa, Martin y Niksic, Matej. 2020.** *How green facades affect the perception of urban ambiances: Comparing Slovenia and the Netherlands*. Slovenije : Urbani Izziv 31(2):88-100, 2020.
- López, Porfirio y Aguilar, Paola. 2019.** *La movilidad urbana. Notas para su discusión académica*. Mexico : Tlatemoani 1(1):88 - 99, 2019.
- Maldonado, Carlos, y otros. 2021.** *Panorama de la cohesión social en América Latina y el Caribe*. Santiago : Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2021.
- Mapasin. 2018.** *Jerarquía de la movilidad urbana*. Culiacán : s.n., 2018.
- Medina, Mariaelena. 2020.** *La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano. Barrio Sierra Morena, Usme*. Bogotá : Revista de arquitectura 22(2):78-93, 2020.

- Moreno, Juan. 2021.** *Ciudades pequeñas y movilidad sostenible pospandemia*. Santiago : Crítica urbana: Revistas de estudios urbanos, 4(19) :4-19, 2021.
- MVCS. 2011.** *Reglamento Nacional de Edificaciones*. Lima : Ministerio de vivienda construcción y saneamiento, 2011.
- Nacif, Nora y Nieto, Lorena. 2021.** *Caminabilidad: El derecho a una ciudad sustentable e inclusiva*. 2021. págs. 104-129.
- Ñaupas, H, Palacios, J y Romero, H. 2018.** *Metodología de la investigación científica Cuantitativa - Cualitativa y Redacción de Tesis*. Bogotá : Ediciones de la U, 2018.
- ONU - HABITAT. 2022.** UnHabitat.org. *Espacio Público y COVID - 19*. [En línea] 22 de Setiembre de 2022. <https://bit.ly/3xGi1dy>.
- Páramo, Pablo, y otros. 2021.** *La experiencia de caminar en ciudades latinoamericanas*. Bogotá : Cultura y espacio urbano, 23 (1):20-33, 2021.
- Peña, Gonzalo. 2020.** *¡Caminemos! Análisis multivariante de la disposición a caminar en el centro histórico del Cusco*. La Habana : AU. Arquitectura y Urbanismo, 41(3): 50-60, 2020.
- PNUD. 2020.** *La dimension humana en el espacio público*. Santiago de Chile : Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2020.
- . **2021.** *La Nueva Agenda Urbana*. Kenya : Programa de desarrollo de las Naciones Unidas, 2021.
- Pulla, Juan. 2021.** *Indice de Caminabilidad en el eje tranviario dentro del Centro Histórico de Cuenca*. Cuenca : Universidad del Azuay, 2021.
- Quintero, Sara. 2020.** *Seguridad ciudadana y participacion de las comunidades en América Latina*. Bogotá : Revista Científica General José María Córdova, 18(29): 5-24, 2020.
- Quispe, Zurash. 2020.** *Caminabilidad y actividad social urbana en la avenida Giráldez de Huancayo - 2018+*. Huancayo : Universidad Continental, 2020.
- Rivera, Sofía. 2020.** *La rebeldía de Permanecer. Un estudio del apego al espacio urbano en el caso*. Santiago de Chile : Investigaciones UCA, 73-74, 2020.
- Rivera, Sonia. 2018.** *Factores que determinan la caminabilidad de los estudiantes universitarios de la ciudad de Monterrey*. Monterrey : Universidad Autónoma de Nuevo León, 2018.
- Sadik-Khan, Janette y Solomonow, Seth. 2017.** *Handbook for an urban revolution: Street fight*. Nueva York : Penguin Publishing Group, 2017.
- Santuario, Alan. 2016.** *Infraestructura y Accesibilidad para la movilidad peatonal: Factores de Caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C., 2015*. Tijuana : El Colegio de la Frontera del Norte, 2016.
- Serrano, Ronal. 2019.** *Movilidad urbana y espacio público: Reflexiones, métodos y contextos*. Colombia : Universidad Piloto de colombia, 2019.
- Servan, Anggie. 2022.** *Deterioro del espacio verde público caminable y su afectación en la movilidad peatonal, urbanización Palao, distrito de San Martín de Porres Caso: Parque Heroés del Pacífico*. Lima : Universidad César Vallejo, 2022.

Shroeder, Stella. 2020. *Exploración de una metodología integral de los espacios urbanos abiertos en Piura, Peru.* Santiago de Chile : Revista AUS [Arquitectura/Urbanismo/Sustentabilidad], (28): 13-21, 2020.

Soto, Paula. 2018. *Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica.* Bogotá : Perspectiva geográfica, 23(2): 13-31, 2018.

Speck, Jeff. 2018. *Walkable city rules: 101 steps to making better places.* Washington : Island Press, 2018.

Talavera, Ruben, Soria, Julio y Valenzuela, Luis. 2012. *La Calidad Peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana.* 2012.

Vecchio, Giovanni, Porreca, Riccardo y Jácome, Daniela. 2020. *Socio - Spatial Concerns in urban Mobility Planning: Insights from Competing Policies in Quito.* Quito : Sustainability, 12(7) :1-19, 2020.

Velarde, Arana. 2021. *Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo.* Huancayo : Arquitectura y Urbanismo, 42(3) :112-117, 2021.

Villamizar, Natalia. 2022. *Reconfiguración de entornos peatonales. Una propuesta de diseño aplicada a corredores del centro tradicional de Medellín.* Barcelona : Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 1(13), 2022.

ANEXOS

Anexo 6.1

Matriz de consistencia

TITULO: CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FORMULACION DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	FORMULACION DE HIPÓTESIS	VARIABLES DE INVESTIGACION	TIPO, NIVEL Y DISEÑO DE INVESTIGACION	MÉTODO
<p>Problema General: ¿Cuál es el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es el nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022? • ¿Cuál es el nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022? • ¿Cuál es el nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022? • ¿Cuál es el nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022? 	<p>Objetivo General: Determinar el nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Determinar el nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022. • Determinar el nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022. • Determinar el nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022. • Determinar el nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, 2022. 	<p>Hipótesis General: El nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo, es malo.</p> <p>Hipótesis Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El nivel de accesibilidad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo. • El nivel de seguridad de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo. • El nivel de confort de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo. • El nivel de atractivo de la Av. Ferrocarril en el distrito de Huancayo - 2022, es malo. 	<p>Variable: Caminabilidad</p> <p>Dimensiones: -Accesibilidad -Seguridad -Confort -Atractivo</p>	<p>Tipo de investigación: Aplicada</p> <p>Nivel: Descriptivo</p> <p>Diseño de investigación: No experimental</p> <p style="text-align: center;">$O \rightarrow P$</p> <p>Donde: O: Caminabilidad P: Población</p>	<p>Población: Av. Ferrocarril del distrito de Huancayo.</p> <p>Muestra: No existe muestra, se trabajará con toda la población.</p> <p>Instrumento: Ficha de registro de datos.</p>

Nota. Elaboración propia


Anexo 6.2

Matriz de operacionalización de la variable

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
CAMINABILIDAD	La caminabilidad, también como calidad peatonal es la relación que se establece entre los peatones y el entorno urbano por el que éstos transitan, sino también conocer qué condiciones propician o desincentivan la movilidad peatonal. Se divide en cuatro dimensiones: accesibilidad, seguridad, confort y atractivo. (Talavera, y otros, 2012)	La caminabilidad es la medida en la que el entorno construido es peatonalmente amigable, la calidad del entorno peatonal percibida por los peatones, medida por atributos de diseño urbano de escala micro. (Santuano, 2016)	Accesibilidad	Estado de mantenimiento de la acera.
				Ancho de acera (m).
				Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones).
				Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario y señalizaciones).
				Obstáculos temporales (puestos ambulatorios).
				Existencia de Rampas.
			Seguridad	Existencia de Piso podotáctil (cruce para personas con discapacidad)
				Velocidad máxima permitida en vía (km/h).
				Alumbrado público.
				Estacionamiento en vía pública.
				Número de carriles en vía.
				Tipo de conectividad en aceras.
			Confort	Señalización peatonal.
				Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura).
				Arbolado (en aceras y/o berma).
			Atractivo	Longitud de manzanas (m).
				Limpieza de aceras.
Permeabilidad visual.				

Nota. Elaboración propia

Anexo 6.3: Instrumento: Ficha de registro de Datos



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1:1000

PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1:5000

REGISTRO VISUAL (FOTOS)

SECCIÓN DE VÍA

LEYENDA

OBSERVACIONES

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCÁRRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 02

CUADRA N° ---
CALLE REAL HASTA EL RÍO CHILCA

DIMENSIONES:

- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin
Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

Nota. Elaboración propia

Anexo 6.4
Validación del Instrumento



INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : CARHUAMACA ESPINOZA RAFAEL NILTON
 1.2. Grado académico :
 1.3. Cargo e institución donde labora : DIRECCION REGIONAL DE VIVIENDA
 CONSTRUCCION Y SAEAMIENTO

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : Caminabilidad
 2.2. Autor del instrumento : Alfaro Veli Kevin Eliseo

III. DE LOS ITEMS

Valoración			
Inadecuado	Modificar	Regular	Adecuado
1	2	3	4

IV. DEL INSTRUMENTO

Indicadores	Criterios	Deficiente	Regular	Bueno	Muy Bueno	Excelente
		0	0.5	1	1.5	2
Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado.				X	
Objetividad	Está expresado en preguntas objetivas – observables.					X
Actualidad	Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				X	
Organización	Tiene una organización lógica.				X	
Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad.			X		
Intencionalidad	Responde a los objetivos de la investigación.				X	
Consistencia	Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos.				X	
Coherencia	Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.				X	
Metodología	Responde a la operacionalización de la variable.				X	
Pertinencia	Es útil para la investigación.				X	



V. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

... ES APICABLE

.....

.....

.....

VI. PUNTAJE DE VALORACIÓN

16


RAFAEL N. CARHUAMACA E.
ARQUITECTO
C.A.P. #067

Firma del experto informante

DNI N° ...19944231.....Telefono / celular N° 967653453..... Correo

electrónico: ...d.rcarhuamacae@upla.edu.pe.....

lugar y fecha: Huancayo, 06 /01 / 2023



INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : ESPINOZA QUISPE JHONNY ANTIDORO
 1.2. Grado académico : DOCTOR
 1.3. Cargo e institución donde labora : UNIVERSIDAD CONTINENTAL

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : Caminabilidad
 2.2. Autor del instrumento : Alfaro Veli Kevin Eliseo

III. DE LOS ITEMS

Valoración			
Inadecuado	Modificar	Regular	Adecuado
1	2	3	4

IV. DEL INSTRUMENTO

Indicadores	Criterios	Deficiente	Regular	Bueno	Muy Bueno	Excelente
		0	0.5	1	1.5	2
Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado.				X	
Objetividad	Está expresado en preguntas objetivas – observables.				X	
Actualidad	Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				X	
Organización	Tiene una organización lógica.				X	
Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad.				X	
Intencionalidad	Responde a los objetivos de la investigación.					X
Consistencia	Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos.				X	
Coherencia	Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.					X
Metodología	Responde a la operacionalización de la variable.					X
Pertinencia	Es útil para la investigación.					X



V. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

se recomienda aplicar el instrumento

VI. PUNTAJE DE VALORACIÓN

17



Firma del experto informante

DNI N° 20719791 Telefono / celular N° 964868607 Correo electrónico:

ihonny1812@gmail.com lugar y fecha: Huancayo, 09/ enero /2023



INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : CEBRIAN MAYCO, RICARDO
 1.2. Grado académico : MAESTRO EN URBANISMO
 1.3. Cargo e institución donde labora : UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : Caminabilidad
 2.2. Autor del instrumento : Alfaro Veli Kevin Eliseo

III. DE LOS ITEMS

Valoración			
Inadecuado	Modificar	Regular	Adecuado
1	2	3	4

IV. DEL INSTRUMENTO

Indicadores	Criterios	Deficiente	Regular	Bueno	Muy Bueno	Excelente
		0	0.5	1	1.5	2
Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado.					✓
Objetividad	Está expresado en preguntas objetivas – observables.				✓	
Actualidad	Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				✓	
Organización	Tiene una organización lógica.					✓
Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad.				✓	
Intencionalidad	Responde a los objetivos de la investigación.					✓
Consistencia	Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos.				✓	
Coherencia	Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.				✓	
Metodología	Responde a la operacionalización de la variable.					✓
Pertinencia	Es útil para la investigación.				✓	



V. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

ES APLICABLE

.....

.....

.....

VI. PUNTAJE DE VALORACIÓN

17 DIECISIETE

Firma del experto informante

DNI N° 20051888

Telefono / celular N° 964696345

Correo electrónico: d.rcebrian@upla.edu.pe

lugar y fecha: HUANCAYO, 15/DICIEMBRE/2022

Anexo 6.5*Data del procesamiento de datos*

	IND_01_A	IND_02_A	IND_03_A	IND_04_A	IND_05_A	IND_06_A	IND_07_A	IND_01_S	IND_02_S	IND_03_S	IND_04_S	IND_05_S	IND_06_S	IND_01_C	IND_02_C	IND_03_C	IND_01_A_C	IND_02_A_C
1A	75	75	50	0	75	100	0	25	50	0	75	0	100	50	0	100	75	25
1B	75	75	100	0	100	100	0	25	50	0	75	0	25	0	0	100	0	0
2A	75	75	100	25	75	100	0	25	50	0	75	0	25	0	0	100	75	0
2B	75	75	75	0	75	100	0	25	50	0	75	25	100	0	0	100	0	0
3A	75	75	50	0	100	100	0	25	50	0	75	25	100	50	100	50	75	25
3B	75	75	75	0	75	100	0	25	50	0	75	25	25	0	100	50	50	25
4A	75	75	75	0	25	50	0	25	75	0	75	25	75	50	100	75	25	50
4B	75	75	75	0	0	25	0	25	50	0	75	25	75	50	50	75	25	75
5A	75	75	75	0	0	50	0	25	100	0	75	25	100	50	75	75	0	75
5B	75	75	100	0	0	50	0	25	100	0	75	25	100	50	50	75	0	75
6A	75	75	100	0	0	25	0	25	75	0	75	25	100	50	0	100	0	75
6B	75	50	100	0	0	50	0	25	100	0	75	0	100	50	0	75	0	75
7A	50	75	75	0	0	25	0	25	100	0	75	0	75	25	0	100	0	75
7B	50	50	75	0	0	50	0	25	50	0	75	0	75	0	0	100	0	100
8A	50	75	75	0	0	25	0	25	75	0	75	0	75	0	0	100	0	100
8B	50	50	75	0	0	0	0	25	75	0	75	0	75	0	0	100	0	100
9 ^a	50	50	50	0	0	0	0	25	25	0	75	0	75	0	100	0	50	75
9B	100	75	75	0	0	50	0	25	100	0	75	0	75	50	100	0	50	75
10A	25	25	50	0	75	50	0	25	100	0	75	25	100	0	0	50	50	25
10B	25	25	50	0	75	50	0	25	100	0	75	25	75	0	0	0	50	25
11A	25	25	100	0	100	25	0	25	50	0	75	25	100	0	100	100	50	50
11B	25	50	75	0	50	0	0	25	50	0	75	25	75	0	100	100	25	50
12A	50	50	50	0	50	100	0	25	75	0	75	25	100	0	0	100	50	50

12B	25	25	25	0	75	50	0	25	75	0	75	25	75	0	100	100	50	50
13A	75	50	75	0	0	50	0	25	100	0	75	25	100	50	0	100	25	50
13B	50	25	50	0	50	50	0	25	100	0	75	25	75	0	75	100	25	50
14A	75	100	100	0	25	25	0	25	100	0	75	0	100	0	100	0	75	25
14B	75	25	50	0	50	25	0	25	75	0	75	0	75	0	100	100	75	25

Nota. Elaboración propia



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 01

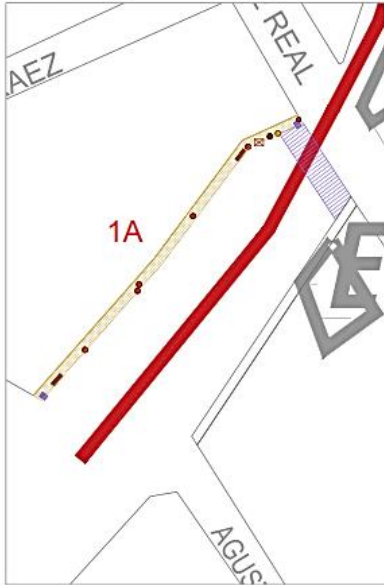
CUADRA N° 1A DEL RÍO CHILCA HASTA LA CALLE REAL

- DIMENSIONES:
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

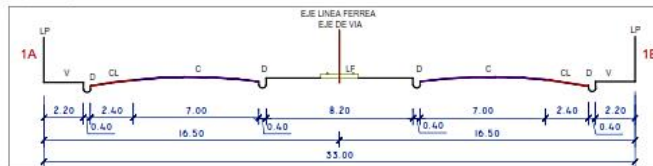
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- La presencia de puestos ambulantes es de acuerdo a los días (domingo mayor cantidad por la feria dominical).
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- No existen edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
INDICADOR		1 (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 4,8	1,8 - 1,2	1,2 - 0,9	< 0,9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 75	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 4	2 - 1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Cruce	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Señalero peatonal y cebras	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	< 1
	Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

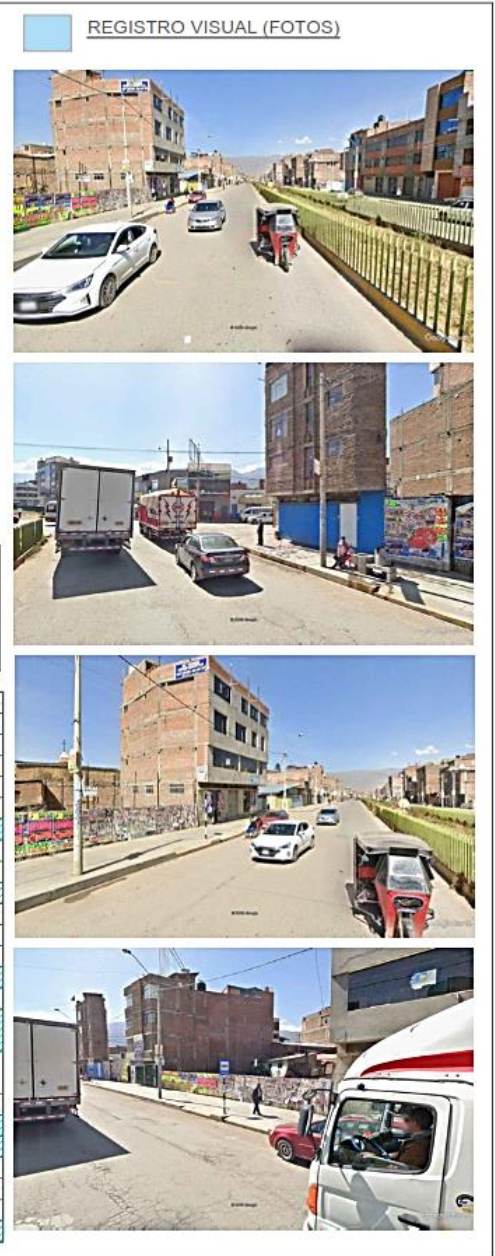
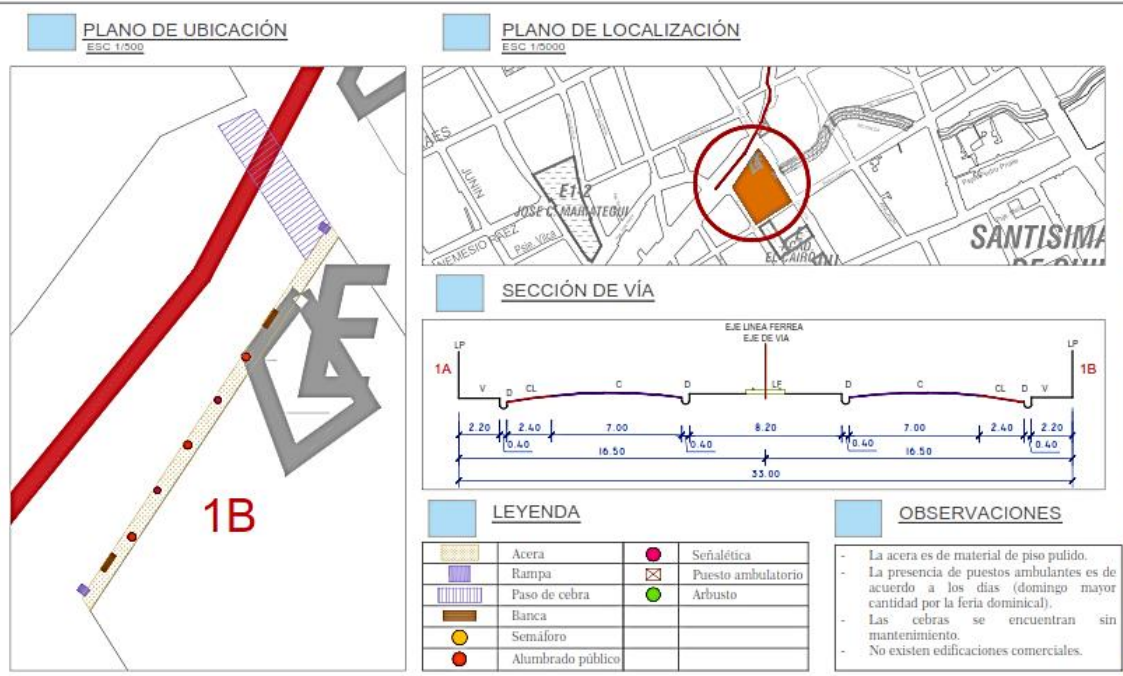
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 02

CUADRA N° 1B DEL RÍO CHILCA HASTA LA CALLE REAL

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m).	> 3	3 - 4,5	1,8 - 1,2	1,2 - 0,9	< 0,9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 3	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 73	> 73
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Señalero peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 03

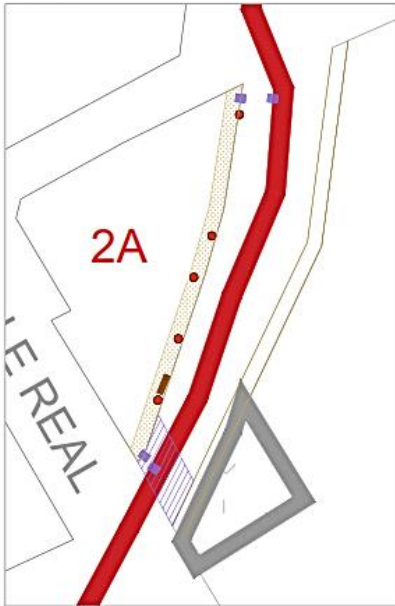
CUADRA N° 2A DE LA CALLE REAL HASTA LA AV. ARICA

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

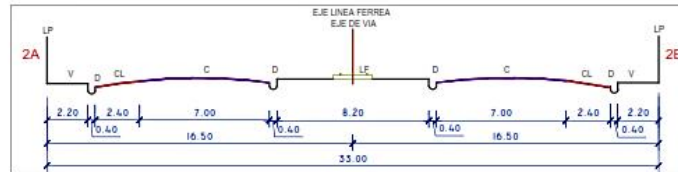
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/5000



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- La vía férrea se encuentra cercada por barreras metálicas.
- Hay pocas edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
DIMENSION: ACCESIBILIDAD					
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
DIMENSION: SEGURIDAD					
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
DIMENSION: CONFORTE					
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 75	> 73
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
DIMENSION: ATRACTIVO					
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
DIMENSION: CONFORTE					
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
DIMENSION: ATRACTIVO					
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

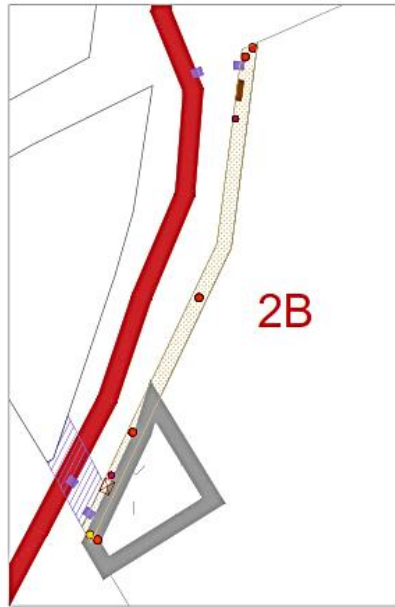
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 04
CUADRA N° 2B DE LA CALLE REAL HASTA LA AV. ARICA

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

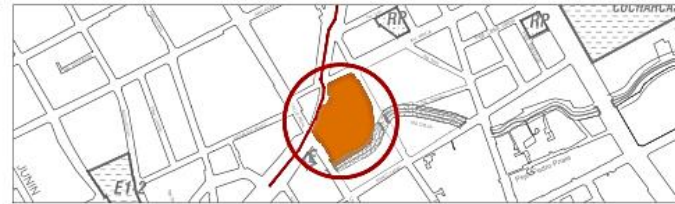
INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

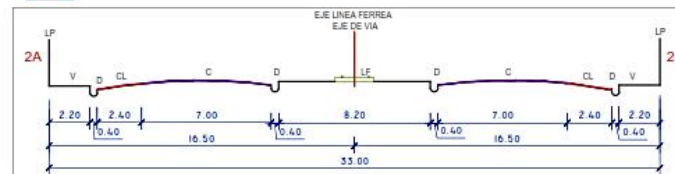
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/500



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- La vía férrea se encuentra cercada por barreras metálicas.
- Hay pocas edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES	INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		CALIFICACIÓN				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
Acera	DIMENSION: SEGURIDAD					
	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Cruce	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Piso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
Acera	DIMENSION: CONFORT					
	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
Acera	DIMENSION: ATRACTIVO					
	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 05

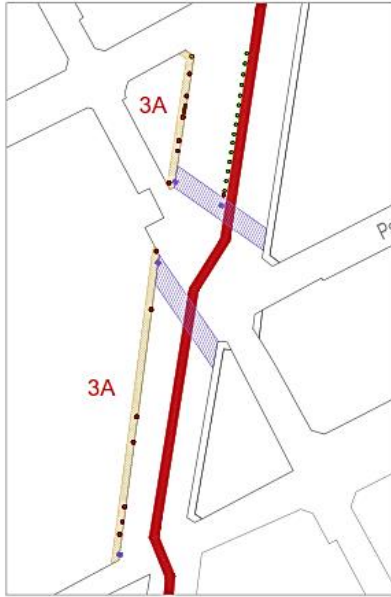
CUADRA N° 3A DE LA AV. ARICA HASTA EL JR. ANGARAES

- DIMENSIONES:**
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

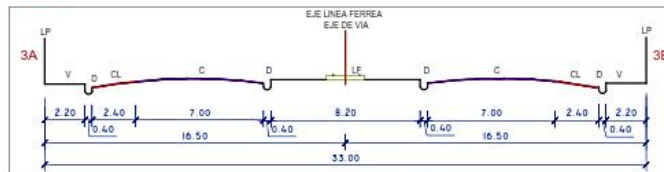
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1:1200



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1:5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- La vía ferrea tiene arbustos en ambos lados.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera					
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce					
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
Acera					
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	> 5	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Cruce					
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con barriqueta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebras	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
Acera					
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basur.)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	< 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
Acera					
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

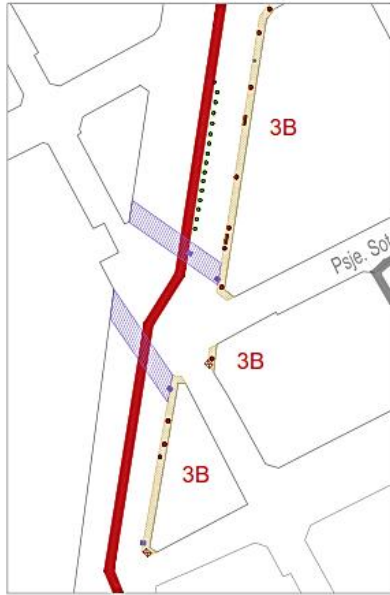
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 06
CUADRA N° 3B DE LA AV. ARICA HASTA EL JR. ANGARAES

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Velt Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

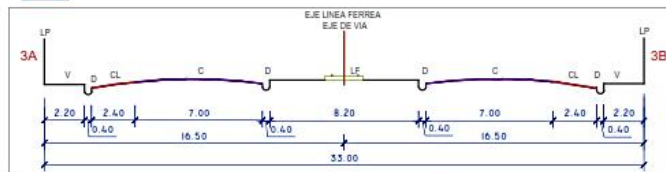
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/1000



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/1000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- La vía férrea tiene arbustos en ambos lados.
- Hay pocas edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a (desnive)	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 07

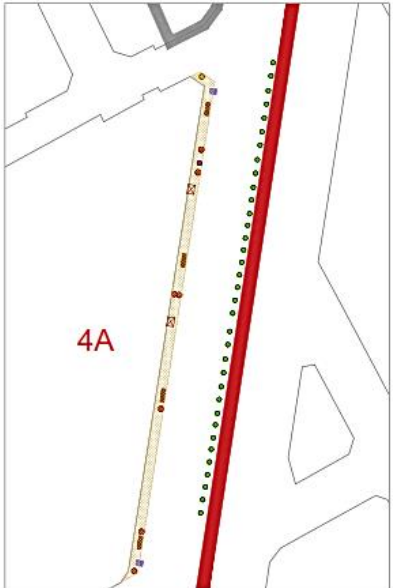
CUADRA N° 4A DEL JR. ANGAARAS HASTA EL JR. TARAPACÁ

- DIMENSIONES:
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

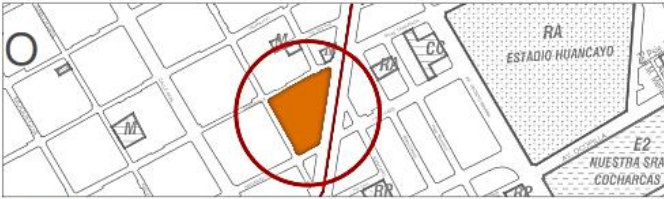
INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

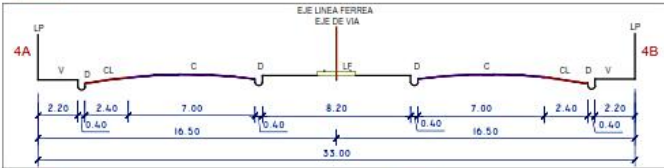
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/3000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Existe una acera en la berma central de 1.00m de ancho.
- La vía férrea tiene arbustos en ambos lados.
- Hay edificaciones comerciales en un 40%.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		CALIFICACIÓN				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
Cruce	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

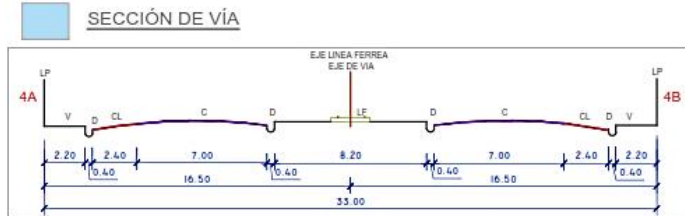
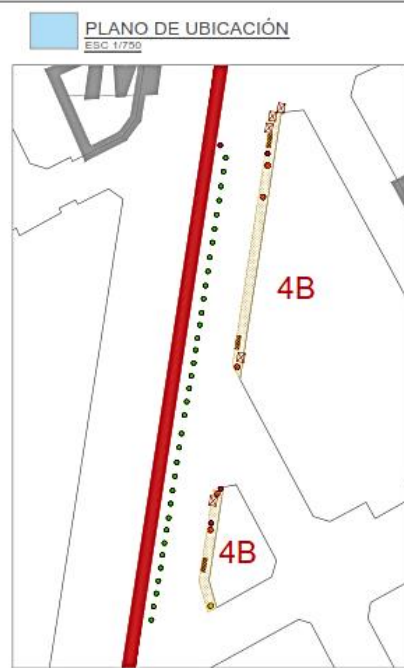
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 08

CUADRA N° 4B DEL JR. ANGARAES HASTA EL JR. TARAPACÁ

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

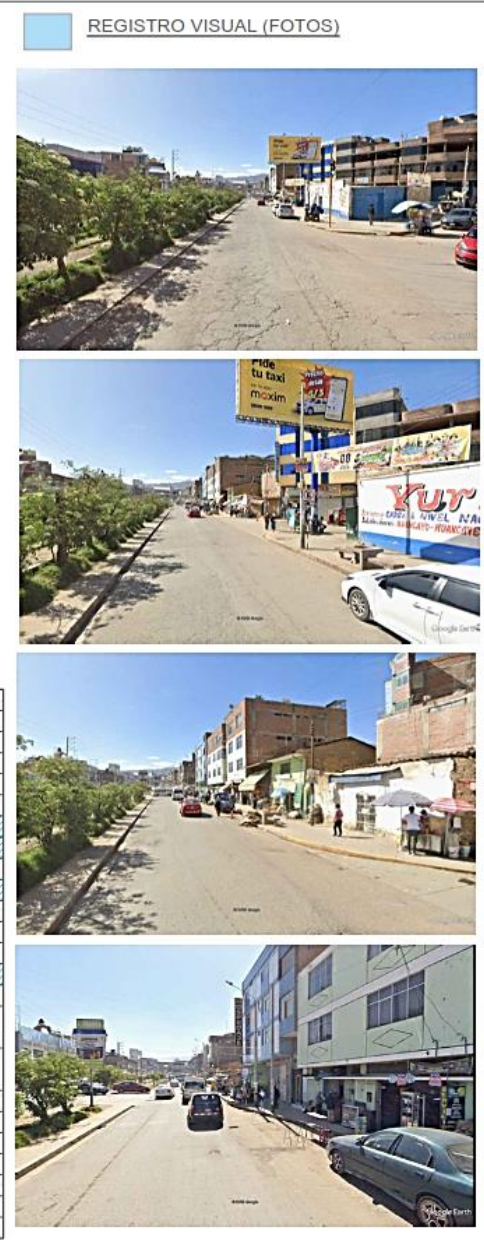
FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

- OBSERVACIONES**
- La acera es de material de piso pulido.
 - Existe una acera en la berma central de 1.00m de ancho.
 - La vía férrea tiene arbustos en ambos lados.
 - Hay edificaciones comerciales en un 40%.



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
INDICADOR		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
Cruce	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a nivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 09

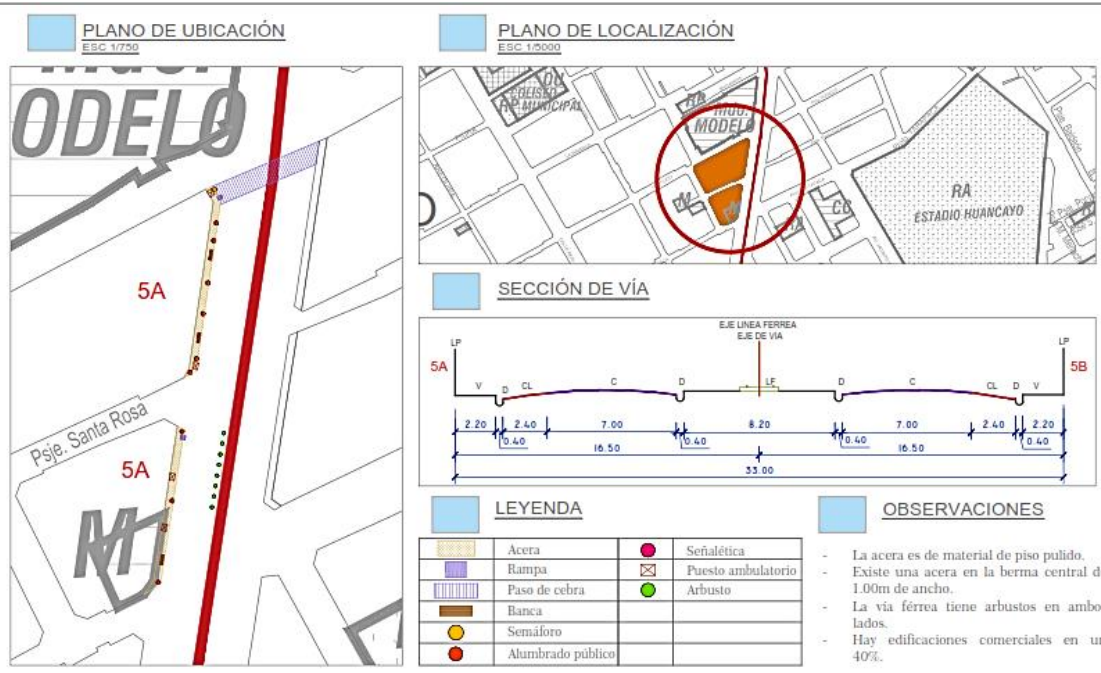
CUADRA N° 5A DEL JR. TARAPACÁ HASTA EL JR. HUÁNUCO

DIMENSIONES:

- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Velt Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022



DIMENSION: ACCESIBILIDAD

INDICADOR	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0

DIMENSION: SEGURIDAD

Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	> 5	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna

DIMENSION: CONFORT

Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251

DIMENSION: ATRACTIVO

Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

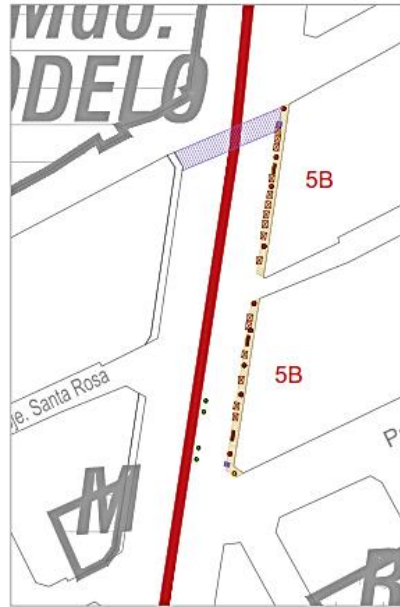
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 10
CUADRA N° 5B DEL JR. TARAPACÁ HASTA EL JR. HUÁNUCO

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
10/12/2022

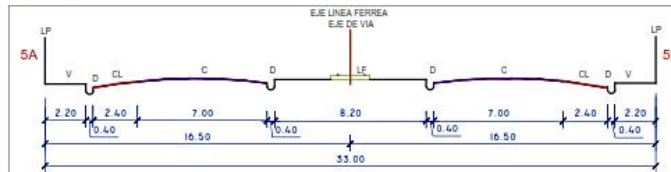
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1:7500



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1:50000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Existe una acera en la berma central de 1.00m de ancho.
- La vía férrea tiene arbustos en ambos lados.
- Hay edificaciones comerciales en un 40%.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		INDICADOR	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Parcial	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
	Alumbrado público	> 5	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Cruce	Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 11

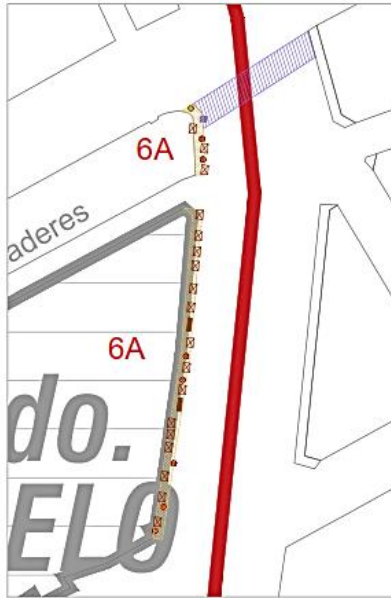
CUADRA N° 6A DEL JR. HUÁNUCO HASTA EL JR. CAJAMARCA

- DIMENSIONES:**
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
11/12/2022

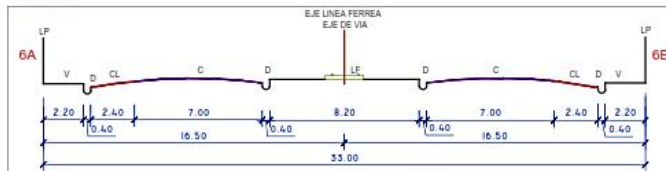
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Baranca		
	Semaforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES


- La acera es de material de piso pulido.
- Existe mucho comercio informal.
- Hay edificaciones comerciales en un 80%.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- La vía férrea se encuentra cercada por

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m).	> 3	3-1.8	1.8-1.2	1.2-0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1-2	3-4	5-6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1-2	3-4	5-6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1-2	3-4	5-6	> 7
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26-37	38-49	50-72	> 73
	Alumbrado público	> 8	7-6	5-3	2-1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Cruce	Número de carriles en vía	1-2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semaforo peatonal y cebras	Semaforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11-8	7-4	3-2	1-0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101-150	151-200	201-250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pesima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pesima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 12

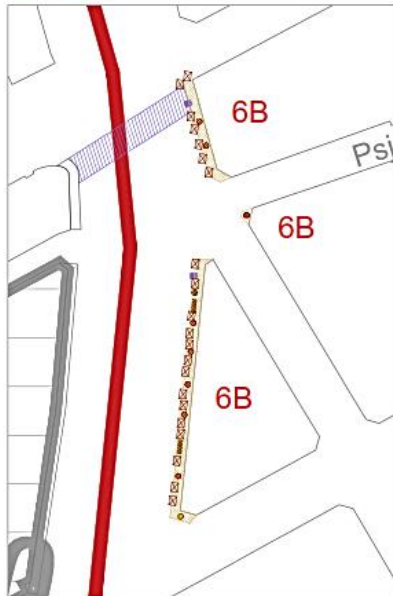
CUADRA N° 6B
DEL JR. HUÁNUCO HASTA EL JR. CAJAMARCA

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

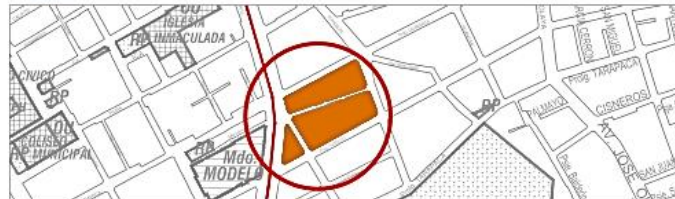
INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
11/12/2022

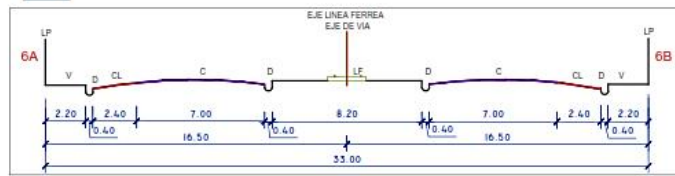
PLANO DE UBICACIÓN
EBC 1/730



PLANO DE LOCALIZACIÓN
EBC 1/9000



SECCIÓN DE VÍA




LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Existe mucho comercio informal.
- Hay edificaciones comerciales en un 80%.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- La vía férrea se encuentra cercada por barreras metálicas.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		INDICADOR		CALIFICACIÓN		
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 73	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Cruce	Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera Banca
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebras	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

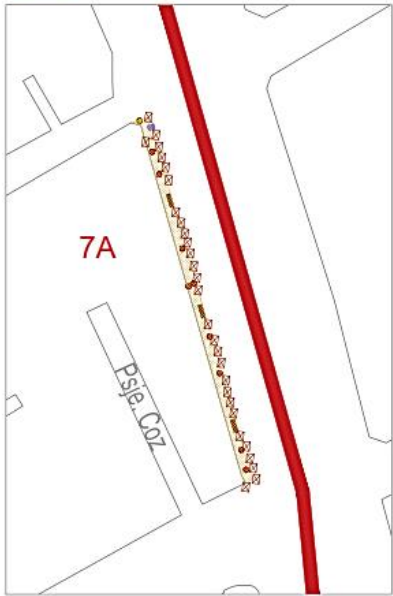
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 13
CUADRA N° 7A DEL JR. CAJAMARCA HASTA EL JR. PIURA

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
11/12/2022

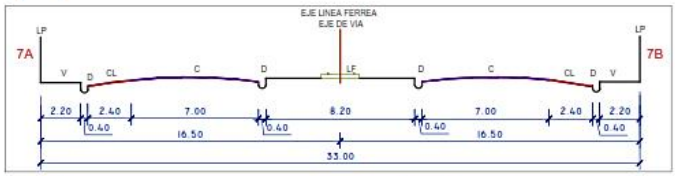
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1:750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1:5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Serialética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semaforo		
	Alumbrado publico		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Hay edificaciones comerciales en un 100%.
- La vía férrea se encuentra cercada por barreras metálicas.
- El comercio informal invade la vía férrea y vehicular.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	> 5	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semaforo peatonal y cebra	Semaforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

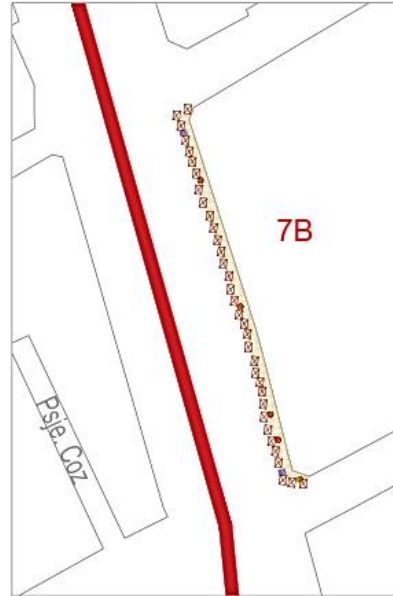
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 14
CUADRA N° 7B DEL JR. CAJAMARCA HASTA EL JR. PIURA

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

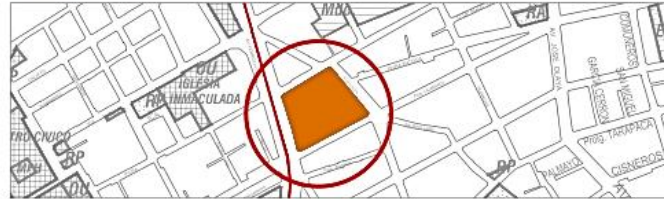
INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
11/12/2022

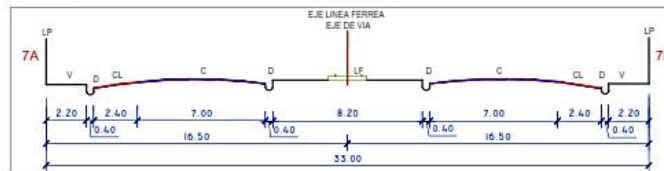
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/2000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Hay edificaciones comerciales en un 100%.
- La vía férrea se encuentra cercada por barreras metálicas.
- El comercio informal invade la vía férrea y vehicular.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 75	> 75
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

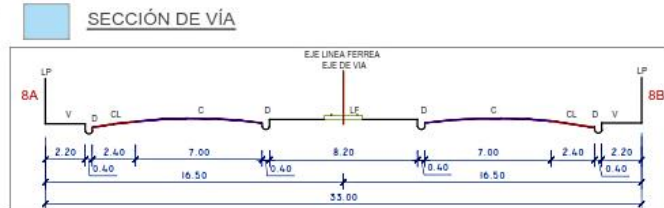
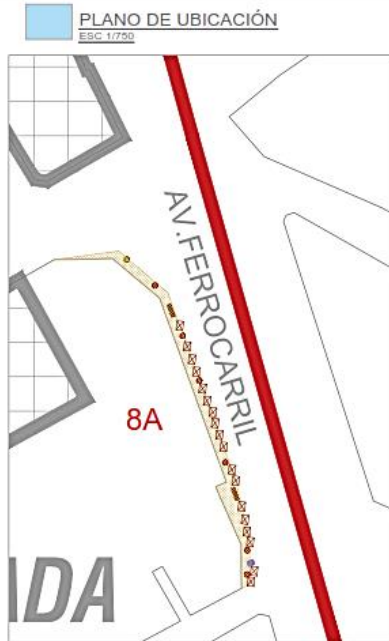
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 15

CUADRA N° 8A DEL JR. PIURA HASTA EL JR. ICA

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
11/12/2022



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado publico		

- OBSERVACIONES
- La acera es de material de piso pulido.
 - Hay edificaciones comerciales en un 100%.
 - La vía férrea se encuentra cercada por barreras metálicas.
 - El comercio informal invade la vía férrea y vehicular.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	1 - 3	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 73	> 73
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 16

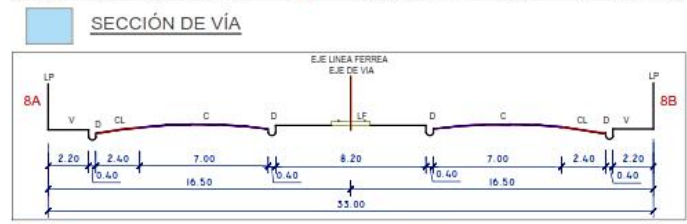
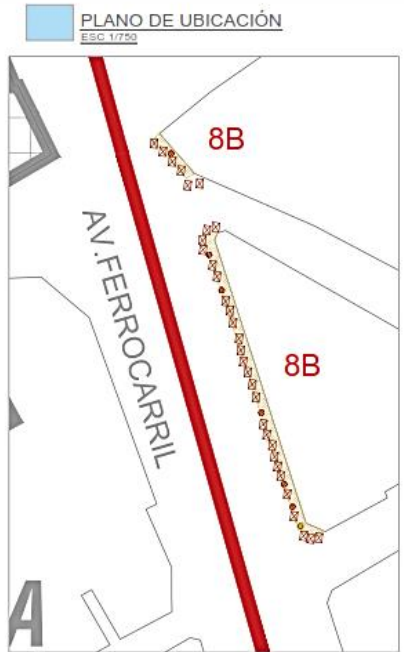
CUADRA N° 8B DEL JR. PIURA HASTA EL JR. ICA

DIMENSIONES:

- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
11/12/2022



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

- OBSERVACIONES**
- La acera es de material de piso pulido.
 - Hay edificaciones comerciales en un 100%.
 - La vía férrea se encuentra cercada por barreras metálicas.
 - El comercio informal invade la vía férrea y vehicular.



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
INDICADOR		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Obstáculos temporales (puestos ambulorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 73	> 73
	Alumbrado público	> 8	5 - 6	5 - 3	2 - 1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Cruce	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebrá	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
	Arbolado (en aceras y/o herma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pesimaa
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

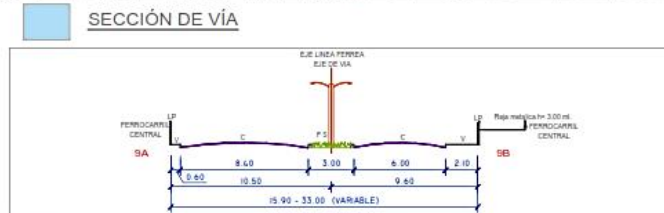
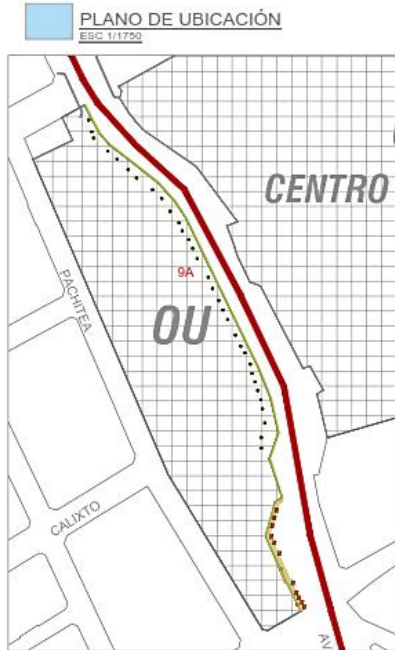
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 17

CUADRA N° 9A DEL JR. ICA HASTA LA AV. GIRÁLDEZ

- DIMENSIONES:
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
12/12/2022



LEYENDA

	Acera		Serialética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		


OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Se ubica el CC Real Plaza y la Estación Central del Ferrocarril.



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 75	> 75
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetea	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 32	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 18

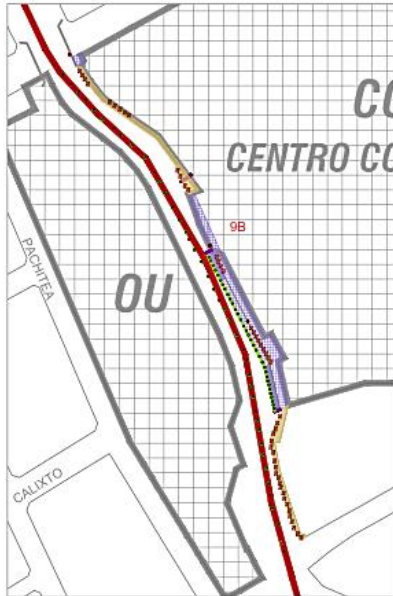
CUADRA N° 9B DEL JR. ICA HASTA LA AV. GIRÁLDEZ

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo


INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
12/12/2022

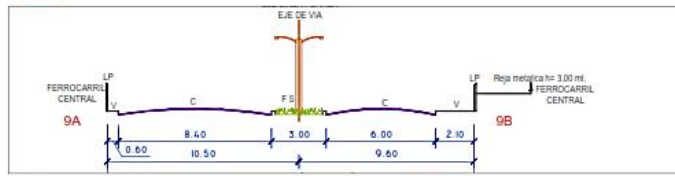
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/17500



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/7500



SECCIÓN DE VÍA




LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Se ubica el CC Real Plaza y la Estación Central del Ferrocarril.
- El ingreso del CC Real Plaza tiene piso adoquinado.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1,8	1,8 - 1,2	1,2 - 0,9	< 0,9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
DIMENSION: SEGURIDAD					
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
DIMENSION: CONFORT					
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
DIMENSION: ATRACTIVO					
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

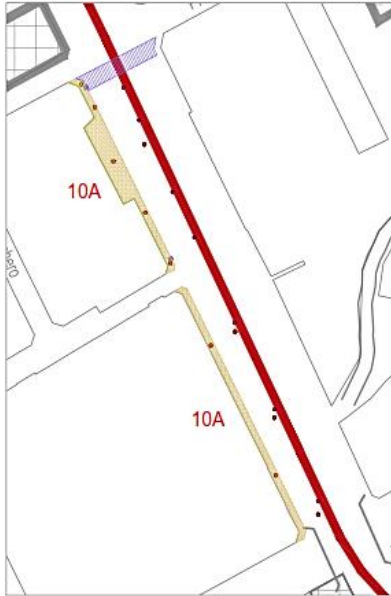
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 19
CUADRA N° 10A DE LA AV. GIRÁLDEZ HASTA EL JR. CUSCO

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
13/12/2022

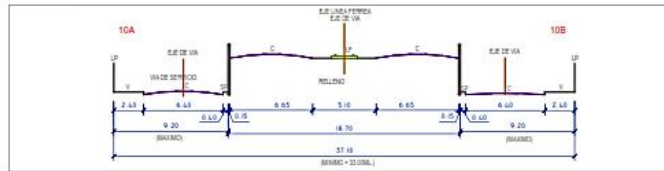
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/1200



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Arbusto
	Paso de cebra		Puesto ambulatorio
	Banca		Alumbrado público
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- El desnivel superior de la Av. Ferrocarril no tiene acera.
- El puente Giraldez no cuenta con un paradero.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Indefinible	No existe acera
Ancho de acera (m.)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podó táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	Si	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Señalización peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Buena	Regular	Mala	No existe
Arbolado (en aceras y/o berna)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 20

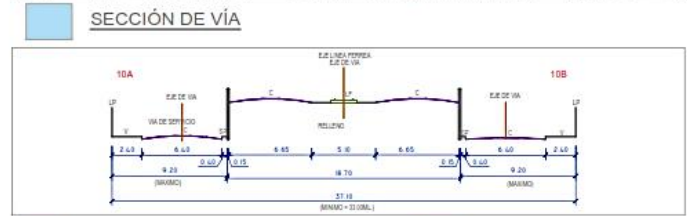
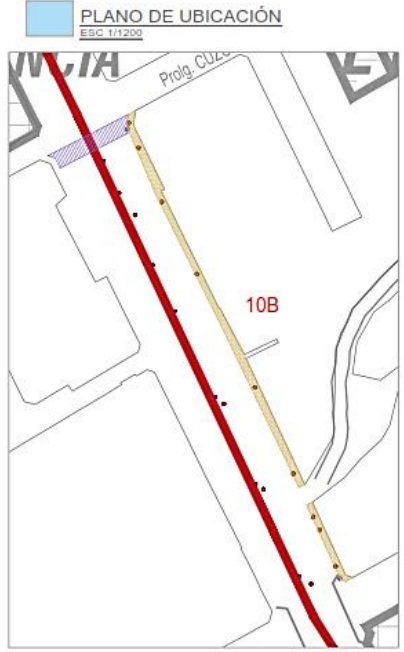
CUADRA N° 10B DE LA AV. GIRÁLDEZ HASTA EL JR. CUSCO

DIMENSIONES:

- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
13/12/2022



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- El desnivel superior de la Av. Ferrocarril no tiene acera.



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD				
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	Si	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	DIMENSION: CONFORT				
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	DIMENSION: ATRACTIVO				
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

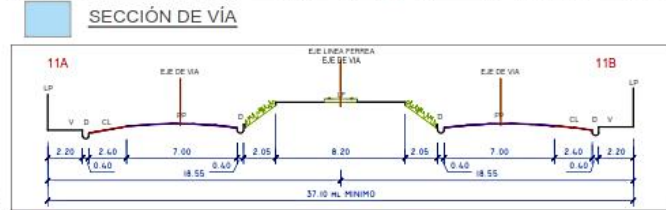
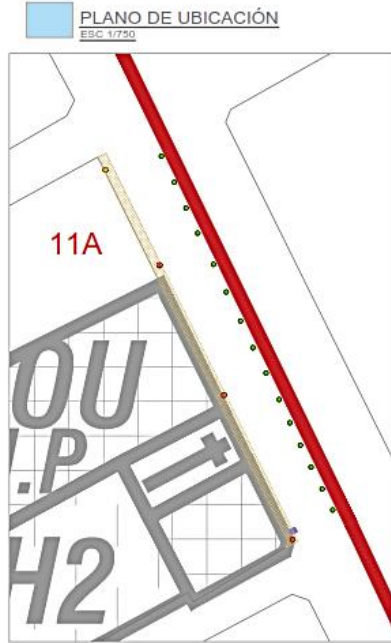
CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 21
CUADRA N° 11A DEL JR. CUSCO HASTA LA AV. CENTENARIO

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
13/12/2022



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semaforo		
	Alumbrado público		

- OBSERVACIONES**
- La acera es de material de piso pulido.
 - Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
 - No existen edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera					
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semaforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce					
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
DIMENSION: SEGURIDAD					
Acera					
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 75	> 75
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Cruce					
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetas	Paso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semaforo peatonal y cebras	Semaforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
DIMENSION: CONFORT					
Acera					
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
DIMENSION: ATRACTIVO					
Acera					
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

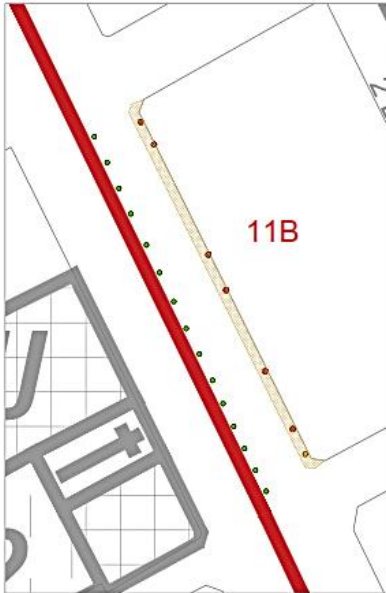
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 22
CUADRA N° 11B DEL JR. CUSCO HASTA LA AV. CENTENARIO

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Velt Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
13/12/2022

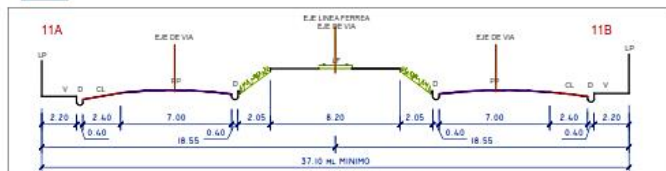
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/7500



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- No existen edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
INDICADOR		CALIFICACIÓN				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Indiferente	No existe acera
	Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Cruce	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
	DIMENSION: SEGURIDAD					
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Cruce	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
DIMENSION: CONFORT						
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
DIMENSION: ATRACTIVO						
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 23

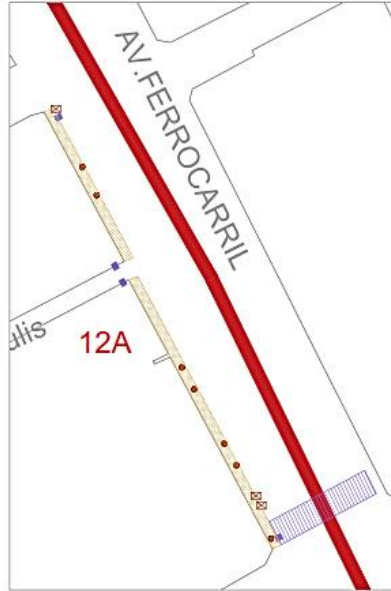
CUADRA N° 12A DE LA AV. CENTENARIO HASTA LA AV. ABANCAY

- DIMENSIONES:**
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
14/12/2022

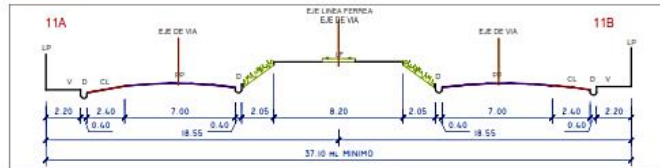
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/7500



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Árbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- Existen algunas edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
INDICADOR		DIMENSION: SEGURIDAD				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 73	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 5	5 - 3	2 - 1	0
Cruce	Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física
Acera	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebras	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
	INDICADOR		DIMENSION: CONFORT			
I (100)			II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banca, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Acera	Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
	INDICADOR		DIMENSION: ATRACTIVO			
I (100)			II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 24

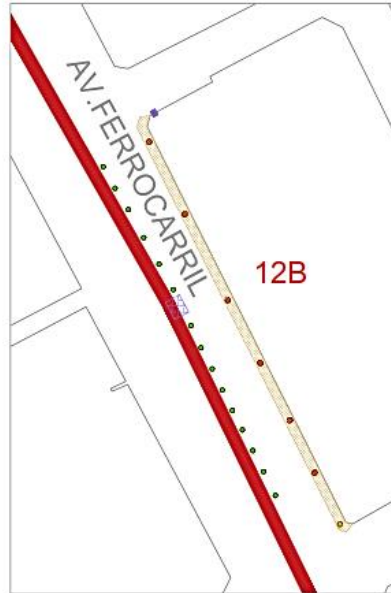
CUADRA N° 12B DE LA AV. CENTENARIO HASTA LA AV. ABANCAY

- DIMENSIONES:
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
14/12/2022

PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/7500



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semaforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- Existen algunas edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semaforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
		DIMENSION: SEGURIDAD				
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 75	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
	Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Cruce	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semaforo peatonal y cebra	Semaforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
		DIMENSION: CONFORT				
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
		DIMENSION: ATRACTIVO				
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

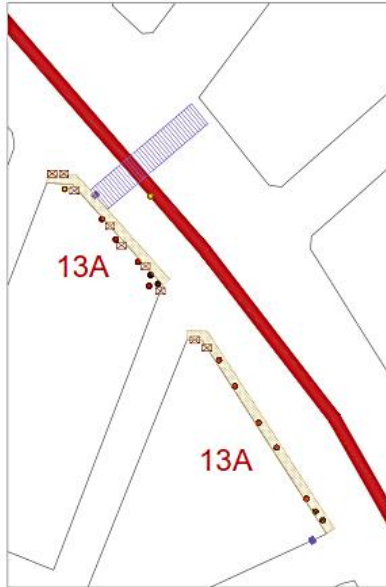
FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 25
CUADRA N° 13A DE LA AV. ABANCAY HASTA LA AV. SAN CARLOS

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo

INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
14/12/2022

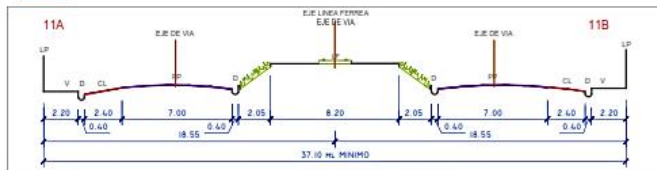
PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1/750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1/5000



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES


- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- Existen algunas edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD					
	CALIFICACIÓN					
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)	
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera	
Acera	Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7	
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7	
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7	
Cruce	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0	
INDICADOR	DIMENSION: SEGURIDAD					
	CALIFICACIÓN					
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)	
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 73	> 73
Alumbrado público	> 5	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0	
Estacionamiento en la vía pública	SI	-	-	-	No	
Cruce	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Paso a desnivel	Barrera física	
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna	
INDICADOR	DIMENSION: CONFORT					
	CALIFICACIÓN					
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)	
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basur)	Excelente	Buena	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0	
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251	
INDICADOR	DIMENSION: ATRACTIVO					
	CALIFICACIÓN					
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)	
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima	

CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 26

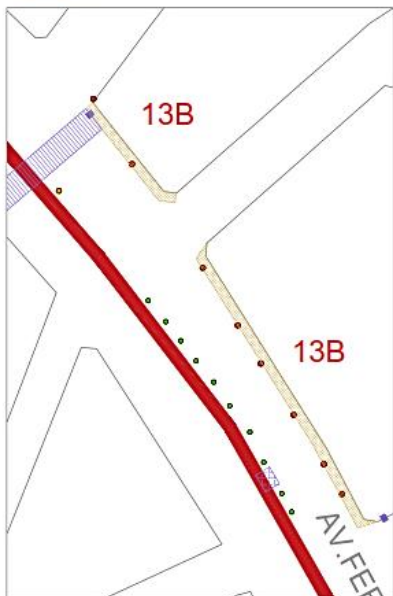
CUADRA N° 13B DE LA AV. ABANCAY HASTA LA AV. SAN CARLOS

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo


INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
14/12/2022


PLANO DE UBICACIÓN
ESC 1:7500



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESC 1:7500



SECCIÓN DE VÍA




LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Las cebras se encuentran sin mantenimiento.
- Existen algunas edificaciones comerciales.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



DIMENSION: ACCESIBILIDAD

INDICADOR	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0

DIMENSION: SEGURIDAD


INDICADOR	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	5	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banquetta	Piso a desnivel	Barrera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna

DIMENSION: CONFORT

INDICADOR	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251

DIMENSION: ATRACTIVO

INDICADOR	CALIFICACIÓN				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 27

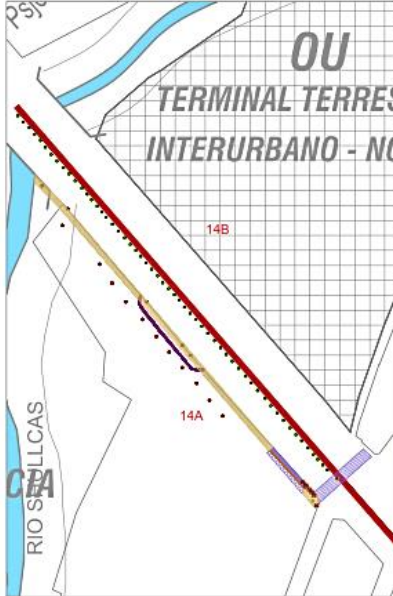
CUADRA N° 14A DE LA AV. SAN CARLOS HASTA EL RÍO SHULLCAS

DIMENSIONES:
- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort
- Atractivo


INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
14/12/2022


PLANO DE UBICACIÓN
ESG 1/1750



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESG 1/5000



SECCIÓN DE VÍA




LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Aceras de acceso al CC Open Plaza con baranda metálica.

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



CUADRO DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

INDICADOR	DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
Ancho de acera (m)	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
INDICADOR	DIMENSION: SEGURIDAD				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 72	> 73
Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Estacionamiento en la vía pública	Si	-	-	-	No
Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
Tipo de conectividad de aceras	Andador, zota de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barraera física
Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
INDICADOR	DIMENSION: CONFORT				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (bancas, contenedores de basur)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
Longitud por manzanas (m)	< 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
INDICADOR	DIMENSION: ATRACTIVO				
	I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

CAMINABILIDAD DE LA AV. FERROCARRIL EN EL DISTRITO DE HUANCAYO - 2022

FICHA DE REGISTRO DE DATOS N° 28

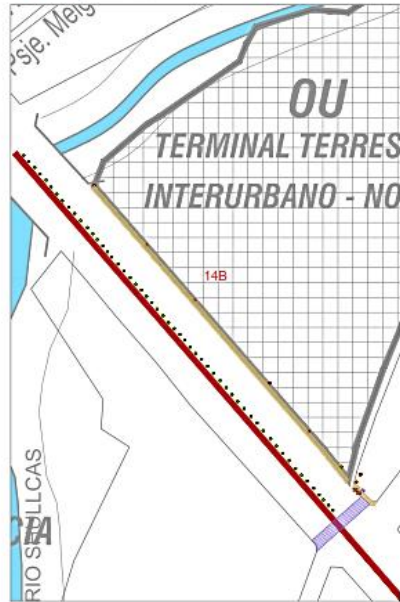
CUADRA N° 14B DE LA AV. SAN CARLOS HASTA EL RÍO SHULLCAS

- DIMENSIONES:**
- Accesibilidad
 - Seguridad
 - Confort
 - Atractivo

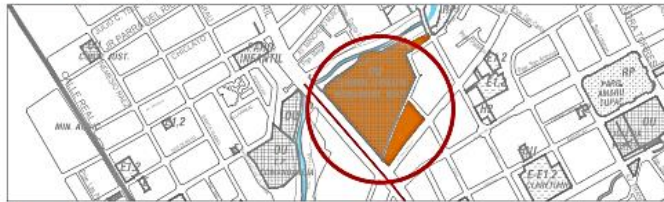
INVESTIGADOR:
Bach/Arq. Alfaro Veli Kevin Eliseo

FECHA DE OBSERVACIÓN:
14/12/2022

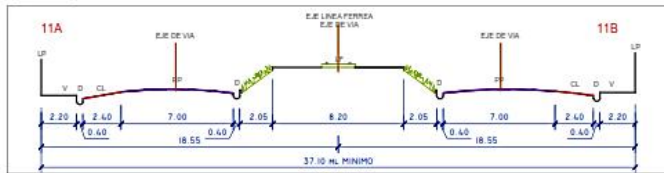
PLANO DE UBICACIÓN
ESG 1/17500



PLANO DE LOCALIZACIÓN
ESG 1/7500



SECCIÓN DE VÍA



LEYENDA

	Acera		Señalética
	Rampa		Puesto ambulatorio
	Paso de cebra		Arbusto
	Banca		
	Semáforo		
	Alumbrado público		

OBSERVACIONES

- La acera es de material de piso pulido.
- Presencia de ciclovia.
- Ingreso al Terminal "Los Andes"

REGISTRO VISUAL (FOTOS)



INDICADOR		DIMENSION: ACCESIBILIDAD				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento de la acera	Accesible	Funcional	Deteriorado	Inutilizable	No existe acera
	Ancho de acera (m).	> 3	3 - 1.8	1.8 - 1.2	1.2 - 0.9	< 0.9
	Obstáculos horizontales (hoyos, grietas, irregularidades, escalones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Obstáculos verticales (postes, árboles, mobiliario, semáforos y señalizaciones)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
Cruce	Obstáculos temporales (puestos ambulatorios)	0	1 - 2	3 - 4	5 - 6	> 7
	Existencia de Rampas	> 4	3	2	1	0
	Existencia de Piso podo táctil (cruce para personas con discapacidad)	> 4	3	2	1	0
INDICADOR		DIMENSION: SEGURIDAD				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Velocidad máxima en vía (km/h)	< 25	26 - 37	38 - 49	50 - 73	> 73
	Alumbrado público	> 8	7 - 6	5 - 3	2 - 1	0
Cruce	Estacionamiento en la vía pública	Sí	-	-	-	No
	Número de carriles en vía	1 - 2	3	4	5	> 6
	Tipo de conectividad de aceras	Andador, zona de 20 km/h	Cruce a nivel	Calle con banqueta	Paso a desnivel	Barrera física
	Señalización peatonal	Semáforo peatonal y cebra	Semáforo peatonal	Cebra	Cebra sin mantenimiento	Ninguna
INDICADOR		DIMENSION: CONFORT				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Estado de mantenimiento del mobiliario urbano (banacas, contenedores de basura)	Excelente	Bueno	Regular	Malo	No existe
	Arbolado (en aceras y/o berma)	> 12	11 - 8	7 - 4	3 - 2	1 - 0
	Longitud por manzanas (m)	> 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	> 251
INDICADOR		DIMENSION: ATRACTIVO				
		I (100)	II (75)	III (50)	IV (25)	V (0)
Acera	Limpieza de aceras	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima
	Permeabilidad visual	Excelente	Buena	Regular	Mala	Pésima

Capítulo 7 PROYECTO APLICATIVO

7.1. Planteamiento del Problema

Después de realizar la investigación, donde se ha podido determinar que la caminabilidad en la Av. Ferrocarril se da en un Nivel Malo, y se ha determinado principalmente en las dimensiones:

- La Accesibilidad en un Nivel Malo, en cuanto a las aceras se ha observado la presencia de muchos obstáculos (hoyos, escalones, postes, mobiliario, semáforos, señalizaciones y puestos ambulatorios) y en los cruces las rampas no cumplen el diseño adecuado para los usuarios, así como la inexistencia del piso podo táctil.
- La Seguridad en un Nivel Regular, en cuanto a las aceras existe mucho alumbrado público, pero se encuentran mal ubicados, la velocidad máxima en vía está dentro de lo permitido y la inexistencia de estacionamientos en la vía pública; y en los cruces, la conectividad de las aceras solo cuenta con pasos a desnivel, en señalización peatonal existe poca presencia de semáforos y las cebras no tienen mantenimiento.
- El Confort en un Nivel Malo; en cuanto a las aceras, el estado de mantenimiento del mobiliario urbano es malo y no se encuentra en todos los tramos, y la vegetación encontrada solo había en ciertos sectores.
- El Atractivo en un Nivel Malo; ya que no existe la limpieza adecuada en las aceras; en cuanto a la permeabilidad visual solo existe por tramos, especialmente en el espacio urbano del mercado Modelo.

Debido al estudio del nivel de caminabilidad encontrado en toda la Av. Ferrocarril, se plantea el REDISEÑO DEL ESPACIO PEATONAL Y ESPACIOS DE ESTANCIA EN

LA AV. FERROCARRIL, siendo este planteamiento de la propuesta una solución para el Nivel Medio de Caminabilidad, de esta forma dar un aporte de diseño urbano en el que se pueda mejorar y dar prioridad al Peatón como elemento principal del diseño urbano.

7.1.1. Árbol de problemas, causas y efectos

a) Problema Central:

Deficiente nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril para los ciudadanos de Huancayo.

b) Causas del problema:

• Causas directas:

- Inadecuada utilización de los espacios en las aceras y cruces.
- Inexistencia de proyectos de seguridad vial.
- Descuido del mobiliario urbano y vegetación.

• Causas indirectas:

- Mala orientación de los comerciantes y peatones.
- Desinterés por parte de las autoridades pertinentes.
- Falta de cultura en el cuidado de los elementos urbanos.

c) Efectos del problema:

• Efectos directos:

- Incorrecta ubicación de los elementos de accesibilidad y puestos ambulatorios.
- Inadecuada ubicación de los elementos de seguridad.
- Inadecuado mantenimiento del mobiliario urbano y vegetación.

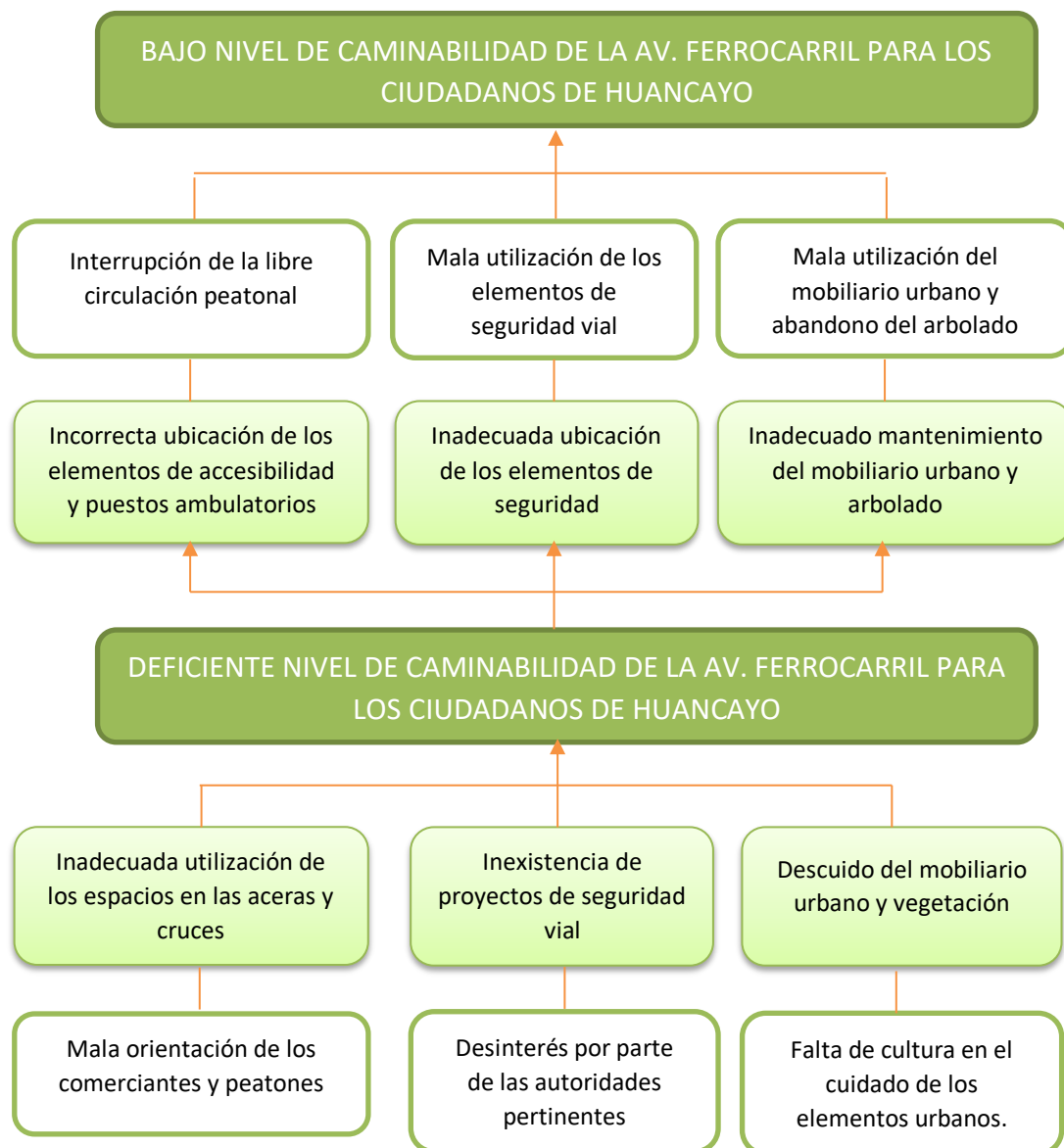
• Efectos indirectos:

- Interrupción de la libre circulación peatonal.
- Mala utilización de los elementos de seguridad vial.
- Mala utilización del mobiliario urbano y abandono del arbolado.

d) Efecto y/o fin:

Bajo nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril para los ciudadanos de Huancayo.

ESQUEMA DEL ÁRBOL DE PROBLEMAS. CAUSAS Y EFECTOS



7.1.2. Árbol de objetivos, medios y fines

a) **Objetivo Central:**

Eficiente nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril para los ciudadanos de Huancayo.

b) **Medios:**

- **Medios directos:**

- Adecuada utilización de los espacios en las aceras y cruces.
- Existencia de proyectos de seguridad vial.
- Preservación del mobiliario urbano y vegetación.

- **Medios indirectos:**

- Buena orientación de los comerciantes y peatones.
- Interés por parte de las autoridades pertinentes.
- Preservación de la cultura en el cuidado de los elementos urbanos.

c) **Fines:**

- **Fines directos:**

- Correcta ubicación de los elementos de accesibilidad y puestos ambulatorios.
- Adecuada ubicación de los elementos de seguridad.
- Adecuado mantenimiento del mobiliario urbano y vegetación.

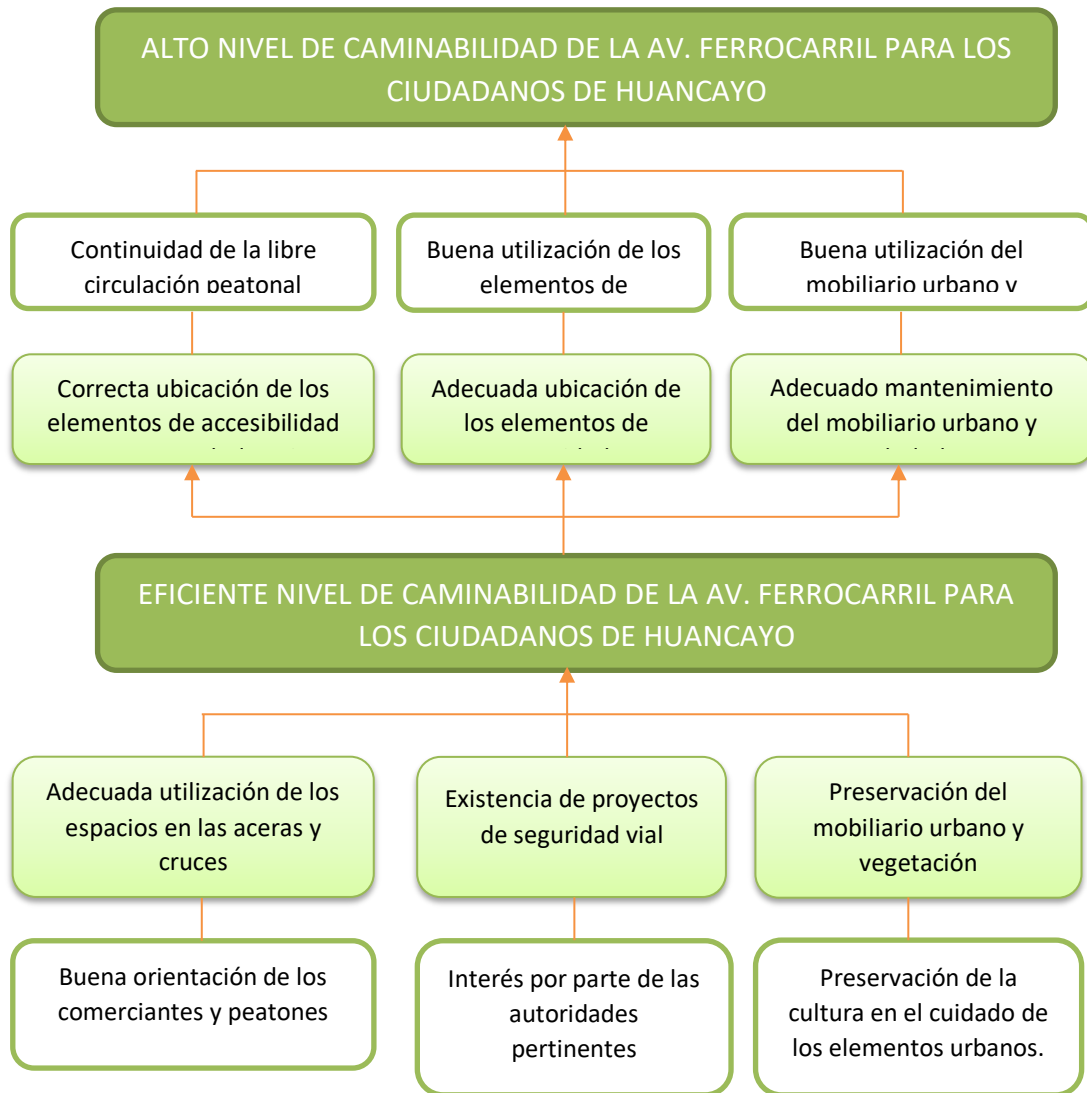
- **Fines indirectos:**

- Continuidad de la libre circulación peatonal.
- Buena utilización de los elementos de seguridad vial.
- Buena utilización del mobiliario urbano y abandono del arbolado.

d) **Fin último:**

Alto nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril para los ciudadanos de Huancayo.

ESQUEMA DEL ÁRBOL DE OBJETIVOS. MEDIOS Y FINES



7.1.3. Determinación del problema como medio fundamental

OBJETIVO GENERAL	Eficiente nivel de caminabilidad de la Av. Ferrocarril para los ciudadanos de Huancayo
OBJETIVO ESPECÍFICO	<ul style="list-style-type: none"> - Adecuada utilización de las aceras y cruces. - Existencia de seguridad vial. - Preservación urbano y vegetación.
RESULTADOS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Buena orientación de los comerciantes y peatones. 2. Interés por parte de las autoridades pertinentes. 3. Preservación de la cultura en el cuidado de los elementos urbanos.
ACTIVIDADES	<ol style="list-style-type: none"> 1.1. Campaña para el ordenamiento. 1.2. Reubicación de los puestos ambulatorios. 1.3. Mejoramiento de los espacios de accesibilidad. 1.4. Creación de espacios de estancia que mejoren la caminabilidad. 2.1. Mejoramiento de la señalización peatonal. 2.2. Creación de paraderos. 3.1. Mejoramiento del mobiliario urbano y vegetación. 3.2. Mejoramiento paisajístico de la Av. Ferrocarril.

7.2. Justificación del Proyecto

Según los resultados obtenidos sobre la caminabilidad, que se ha determinado en un Nivel Malo en la Av. Ferrocarril, sobre las dimensiones Accesibilidad, Seguridad y Confort; es por ello que se plantea el REDISEÑO DEL ESPACIO PEATONAL Y ESPACIOS DE ESTANCIA EN LA AV. FERROCARRIL. Con este proyecto se busca mejorar el nivel de caminabilidad, en el que el espacio peatonal de las aceras, cruces y espacios de estancia de esta avenida, sea el disfrute para el peatón al momento de desplazarse por esta importante vía, que es una de las principales para Huancayo.

7.3. Análisis del Sistema de Condicionantes

7.3.1. Estudio del Objeto

1. Definiciones

El concepto de caminabilidad está referido al DISEÑO URBANO SOSTENIBLE, es una medida de cuan accesible, segura, confortante y atractiva es una calle.



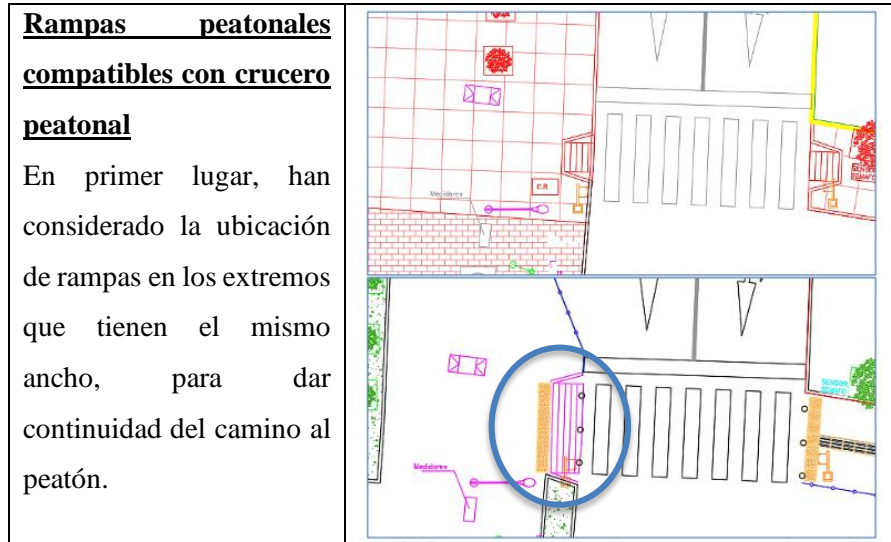
Medir la caminabilidad es esencial para poder comprar y evaluar las condiciones de los espacios desde la perspectiva del caminar y, a partir de los resultados, promover cambios y mejoras. Al igual que, con otros modos, las redes de caminabilidad deben planificarse, integrarse y conectarse a otros sistemas de transporte con una infraestructura adecuada. (Fuente: Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género)

2. Análisis del referente

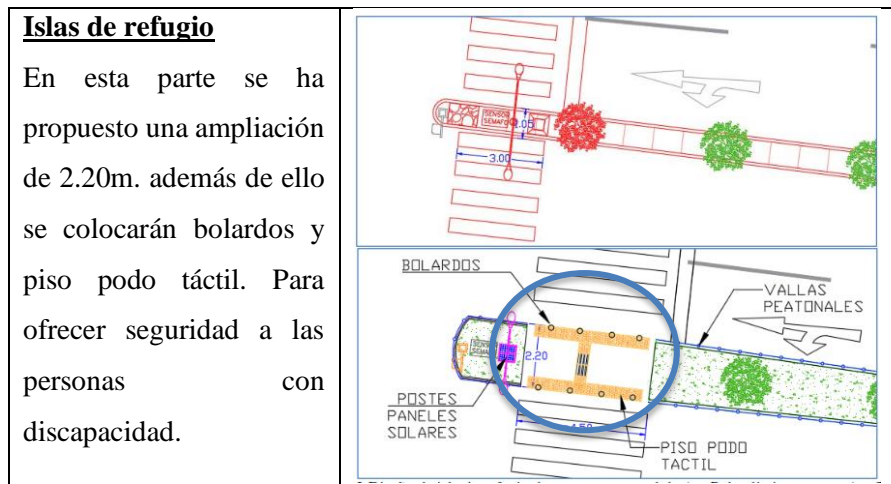
“PROPUESTA DE ACCESIBILIDAD Y CONFORT PEATONAL ENTRE LAS AV. REBAGLIATI, AV. ARENALES Y CALLE TEODORO CÁRDENAS – LIMA”

Del Aguila y otros (2019) han realizado un estudio sobre el rediseño y las propuestas de mejora en cuanto al diseño de las vías peatonales.

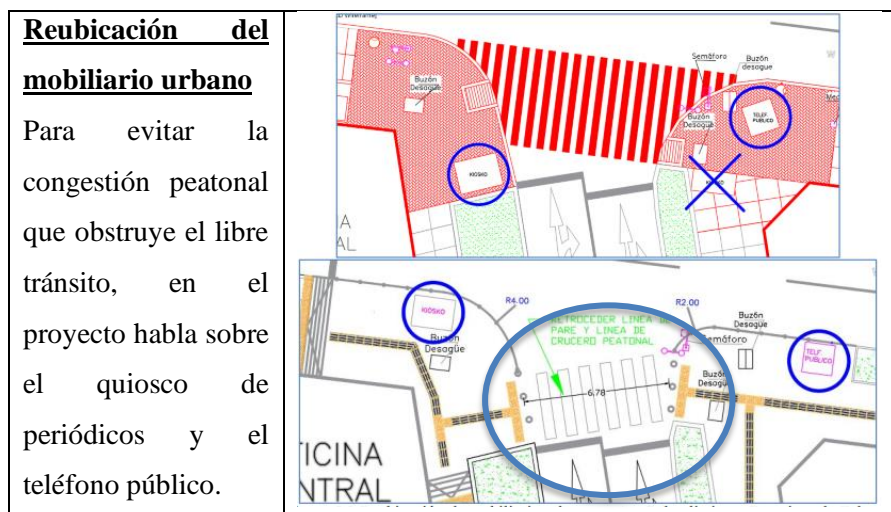
El objetivo principal de este trabajo fue dar una adecuada accesibilidad al peatón, mediante el rediseño de las rampas peatonales, el diseño de las islas de refugio de cruceo peatonal, reubicación del mobiliario urbano, diseño de los cruceos peatonales y propuestas de mejoramiento de vereda.



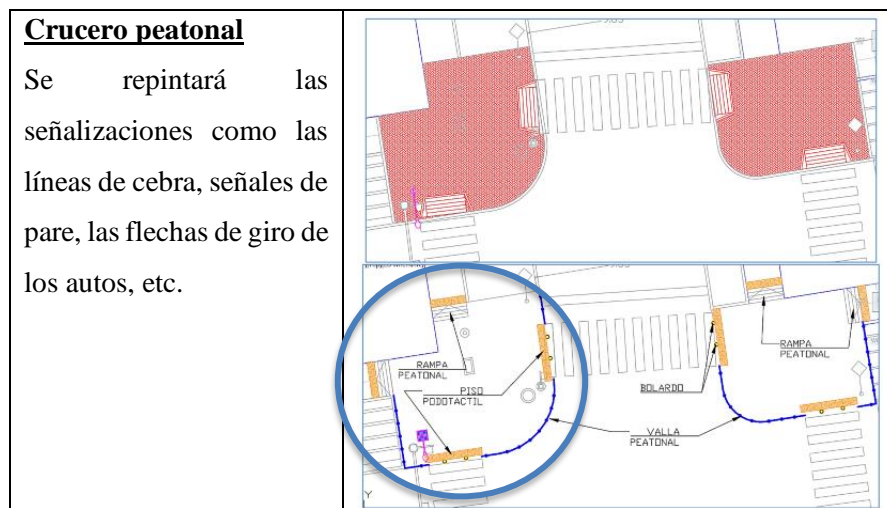
FUENTE: Elaboración de los autores



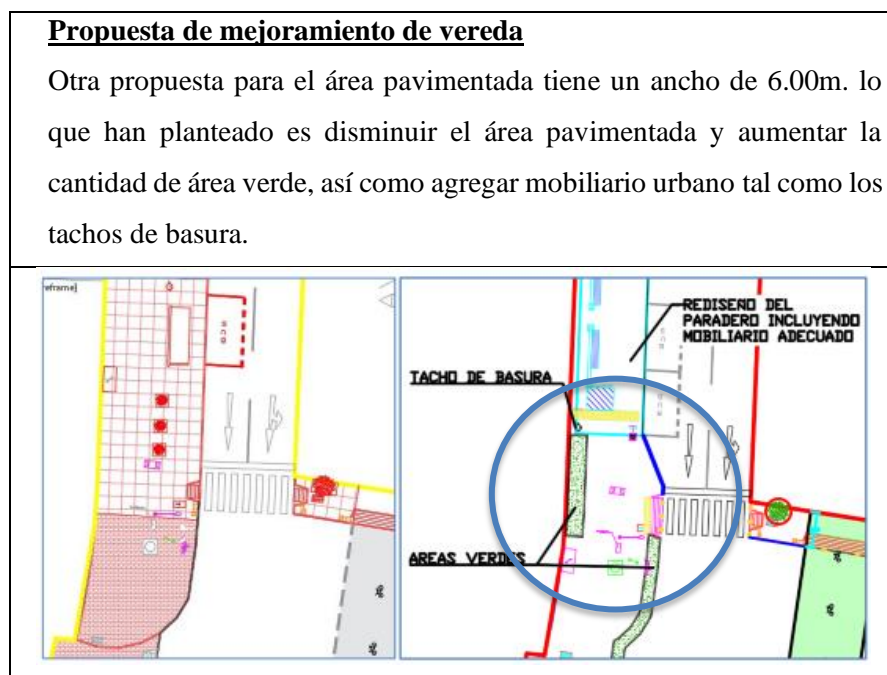
FUENTE: Elaboración de los autores



FUENTE: Elaboración de los autores



FUENTE: Elaboración de los autores



FUENTE: Elaboración de los autores

3. Análisis de la Normativa

- **PLAN DE DESARROLLO URBANO 2006 – 2011**

Propuesta para Equipamiento Urbano:

- Prever la cobertura de los déficits de Equipamiento recreativo, educativo, comercial y de otros usos (centros cívicos, centros comerciales, camales, ferias y otros) mediante la promoción de la inversión pública y privada,
- Implementar la estructuración orgánica y jerarquizada del sistema de mercados de la ciudad.

Propuesta para Vialidad y Transporte:

- Gestionar la reactivación del servicio del tren de pasajeros y carga Lima – Huancayo.
- Promover y gestionar un sistema de transporte rápido masivo a nivel del Valle del Mantaro usando la línea del Ferrocarril Central.

Propuesta para la creación de los Espacios Públicos de estancia:

- Proteger las áreas naturales (bosques, riberas de los ríos y laderas de los cerros) de la ocupación urbana, restringiendo su utilización.
- Impulsar acciones tendientes a superar el déficit de áreas verdes y mejorar las existentes; tales áreas contribuirán a mejorar la calidad del medio ambiente urbano.

• **NORMA A.120: Accesibilidad Para Personas Con Discapacidad**

Artículo 9.- Las condiciones de diseño de rampas son las siguientes:

a) El ancho libre mínimo de una rampa será de 90cm. entre los muros que la limitan y deberá mantener los siguientes rangos de pendientes máximas:

Diferencias de nivel de hasta 0.25 mts. 12% de pendiente

Diferencias de nivel de 0.26 hasta 0.75 mts 10% de pendiente

Diferencias de nivel de 0.76 hasta 1.20 mts 8% de pendiente

Diferencias de nivel de 1.21 hasta 1.80 mts 6% de pendiente

Diferencias de nivel de 1.81 hasta 2.00 mts 4% de pendiente

Diferencias de nivel mayores 2% de pendiente

Las diferencias de nivel podrán sortearse empleando medios mecánicos

- a) Los descansos entre tramos de rampa consecutivos, y los espacios horizontales de llegada, tendrán una longitud mínima de 1.20m medida sobre el eje de la rampa.
- b) En el caso de tramos paralelos, el descanso abarcará ambos tramos más el ojo o muro intermedio, y su profundidad mínima será de 1.20m.

Artículo 16.- Los estacionamientos de uso público deberán cumplir las siguientes condiciones:

- a) Se reservará espacios de estacionamiento para los vehículos que transportan o son conducidos por personas con discapacidad, en proporción a la cantidad total de espacios dentro del predio, de acuerdo con el siguiente cuadro:

NÚMERO TOTAL DE EST.	EST.ACCESIBLES REQUERIDOS
De 0 a 5 estacionamientos	ninguno
De 6 a 20 estacionamientos	01
De 21 a 50 estacionamientos	02
De 51 a 400 estacionamientos	02 por cada 50
Más de 400 estacionamientos	16 más 1 por cada 100 adicionales

7.3.2. Estudio del Usuario

1. Peatón

A lo largo de la Av. Ferrocarril, se ha encontrado diversos tipos de peatones: son personas con ingresos económicos medianos, ya que la mayoría se traslada a su centro de labores o estudios, personas que van de visita a los centros comerciales más grandes de la ciudad el CC Real plaza y Open Plaza; personas que se dirigen al Mercado Modelo. Los usuarios refieren que es sectores de la Av. Ferrocarril, son espacios poco accesibles, inseguros y poco confortables por la presencia del comercio ambulatorio, excesivo flujo peatonal y la gran cantidad de obstaculizaciones en las aceras.

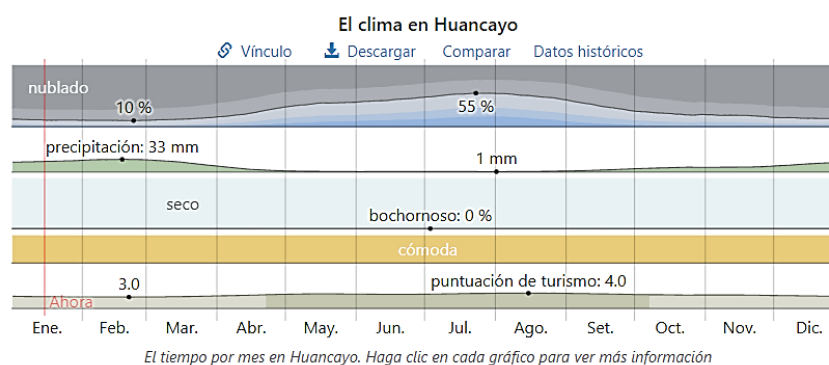
7.3.3. Estudio del Contexto Físico Espacial

1. Estudio a Nivel Macro (Ciudad de Huancayo)

➤ Clima

En Huancayo, los veranos son cortos, cómodos y nublados; los inviernos son cortos, fríos y parcialmente nublados y está seco durante todo el año. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 5 °C a 20 °C y rara vez baja a menos de 3 °C o sube a más de 22 °C.

En base a la puntuación de turismo, la mejor época del año para visitar Huancayo para actividades de tiempo caluroso es desde finales de abril hasta principios de octubre.

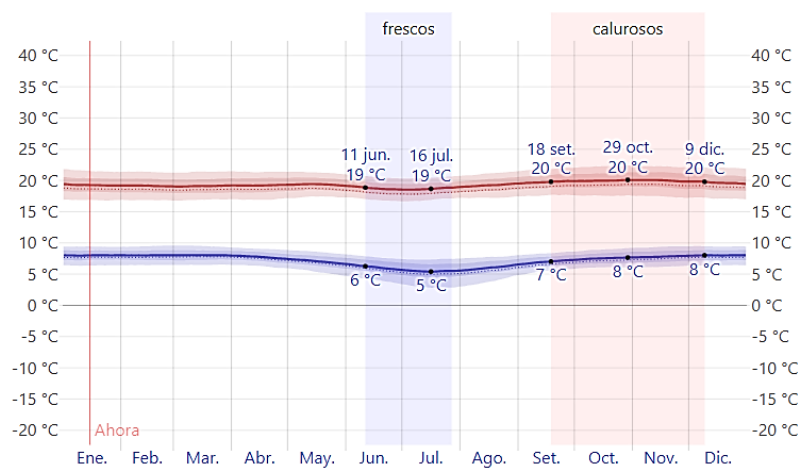


FUENTE: Pág. Web <https://es.weatherspark.com/y/22257/Clima-promedio-en-Huancayo>

➤ Temperatura

La temporada templada dura 2.7 meses, del 18 de setiembre al 9 de diciembre, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 20 °C. El mes más cálido del año en Huancayo es noviembre, con una temperatura máxima promedio de 20 °C y mínima de 8 °C.

La temporada fresca dura 1.5 meses, del 11 de junio al 27 de julio, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 19 °C. El mes más frío del año en Huancayo es Julio, con una temperatura mínima promedio de 5 °C y máxima de 19 °C.

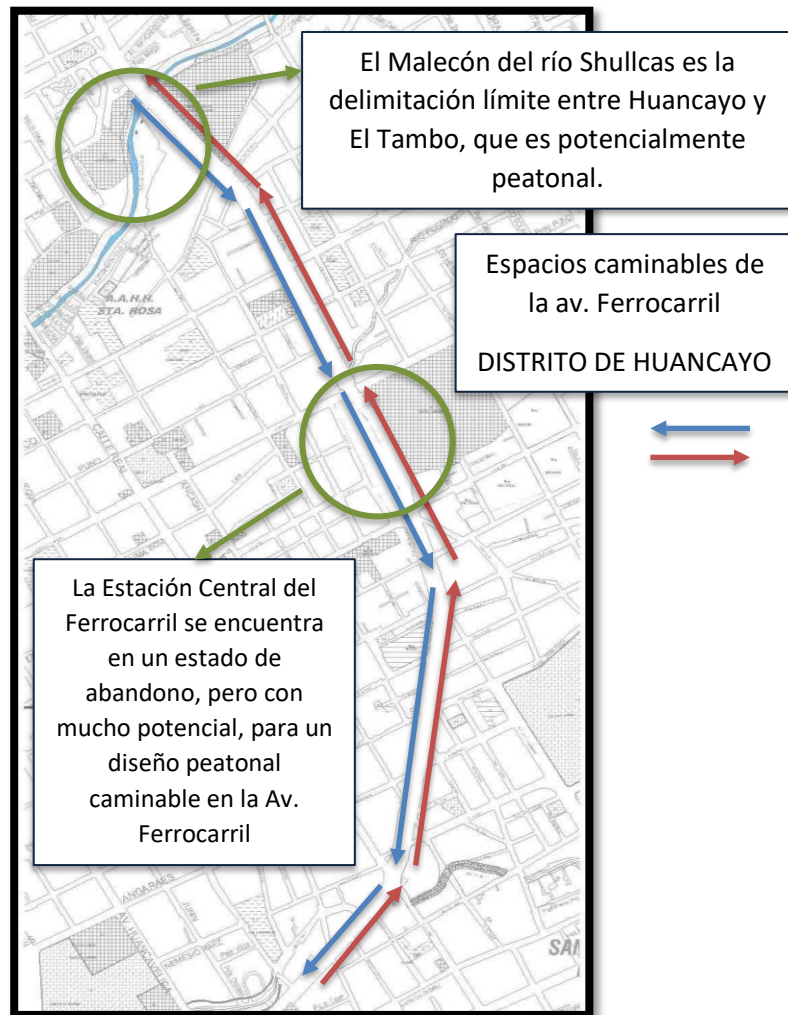


La temperatura máxima (línea roja) y la temperatura mínima (línea azul) promedio diaria con las bandas de los percentiles 25° a 75°, y 10° a 90°. Las líneas delgadas punteadas son las temperaturas promedio

FUENTE: Pág. Web <https://es.weatherspark.com/y/22257/Clima-promedio-en-Huancayo>



➤ Caminabilidad

Los espacios caminables en la Av. Ferrocarril, está dado principalmente por el espacio que conforman las aceras de ambos lados desde el río Chilca hasta el río Shullcas, sin embargo, no cuenta con el diseño urbano adecuado para que el peatón se sienta seguro y acogido, ya desarrollado anteriormente en la presente investigación.



2. Estudio a Nivel Micro (Estudio de tratamiento de aceras)

La Av. Ferrocarril es una de las más importantes de la Ciudad de Huancayo, ya que la conecta con otras ciudades; tiene importantes equipamientos urbanos, los cuales trae concurrencia de muchas personas; en los cuales el diseño de aceras no son los adecuados, y no cuentan con la accesibilidad, seguridad y confort adecuado.

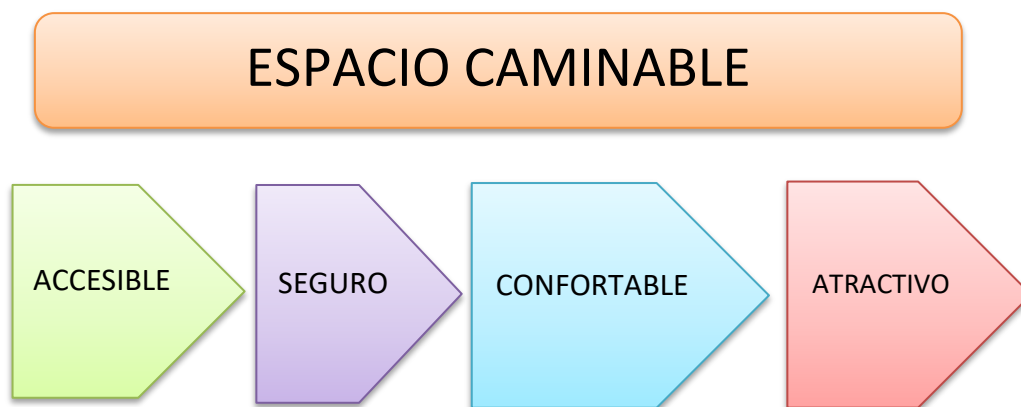
	
<p>Esquina de la Av. Giraldez (puente Giráldez) – Carencia de aceras, espacio inseguro, inexistencia de paraderos.</p>	<p>Esquina de la Av. San Carlos y CC Open Plaza – Espacio de saturación vehicular y peatonal, presencia de pueastos ambulatorios.</p>

7.4. Determinación del Proyecto Urbano

Concepto arquitectónico

El diseño urbano de las ciudades se centra en el vehículo, y deja de lado los criterios de movilidad y vialidad sostenible. Existe presencia de vías inaccesibles por personas con discapacidad, además de ellos es el mal tratamiento del mobiliario urbano y la falta de confort, haciendo que el espacio por las calles de esta importante avenida sea poco agradables acompañadas de los puestos ambulatorios, desorden vehicular, entre otros.

El espacio urbano debe acoger al peatón de manera que este se sienta seguro, accesible y confortable de circular por las calles, que las personas con discapacidad no se vena excluidos del sistema urbano y todo tipo de usuario se sienta agradable a la vista, y más aun con un tránsito vehicular ordenado.



Idea Generatriz

SE BUSCA: El rediseño del espacio peatonal y espacios de estancia en la av. Ferrocarril, con el objetivo de dar ensanchamiento a las aceras, se propone la disminución de los carriles viales, y para dar mejoramiento al tema del transporte público se propone la Implementación del tren, como medida de descongestionamiento vehicular. En cuanto a los espacios peatonales el objetivo es dar accesibilidad a cualquier tipo de peatón, debe ser un espacio en el que se pueda circular libremente, en el que siempre se tenga al peatón como prioridad.

Idea Directriz

ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD, CONFORT Y ATRACTIVO: La calle de esta importante vía debe contar con señalizaciones viales, mobiliario urbano, en las aceras y mayormente en los cruces peatonales, mediante la propuesta de rediseño de los espacios peatonales, también para el reordenamiento y descongestionamiento de la circulación vehicular y peatonal, y en el que el usuario se sienta bien en espacios agradables.

Partido Arquitectónico

El concepto principal de este proyecto se parte de DAR PRIORIDAD AL PEATÓN, como eje principal de que disfrute en un espacio caminable.

ACCESIBILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de espacios de estancia accesibles para todos los tipos de peatón, en la Av. Ferrocarril y el Malecón del río Shullcas. - Implementación de rampas, piso podo táctil y ensanchamiento de aceras y cruces peatonales.
SEGURIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de espacios de estancia seguros para todos los tipos de peatón, en la Av. Ferrocarril y el Malecón del río Shullcas. - Implementación de señalizaciones viales, iluminación urbana en todas las aceras y cruces
CONFORT	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de espacios de estancia confortables para todos los tipos de peatón, en la Av. Ferrocarril y el Malecón del río Shullcas. - Implementación de mobiliario urbano, tratamiento paisajístico en todas las aceras y cruces

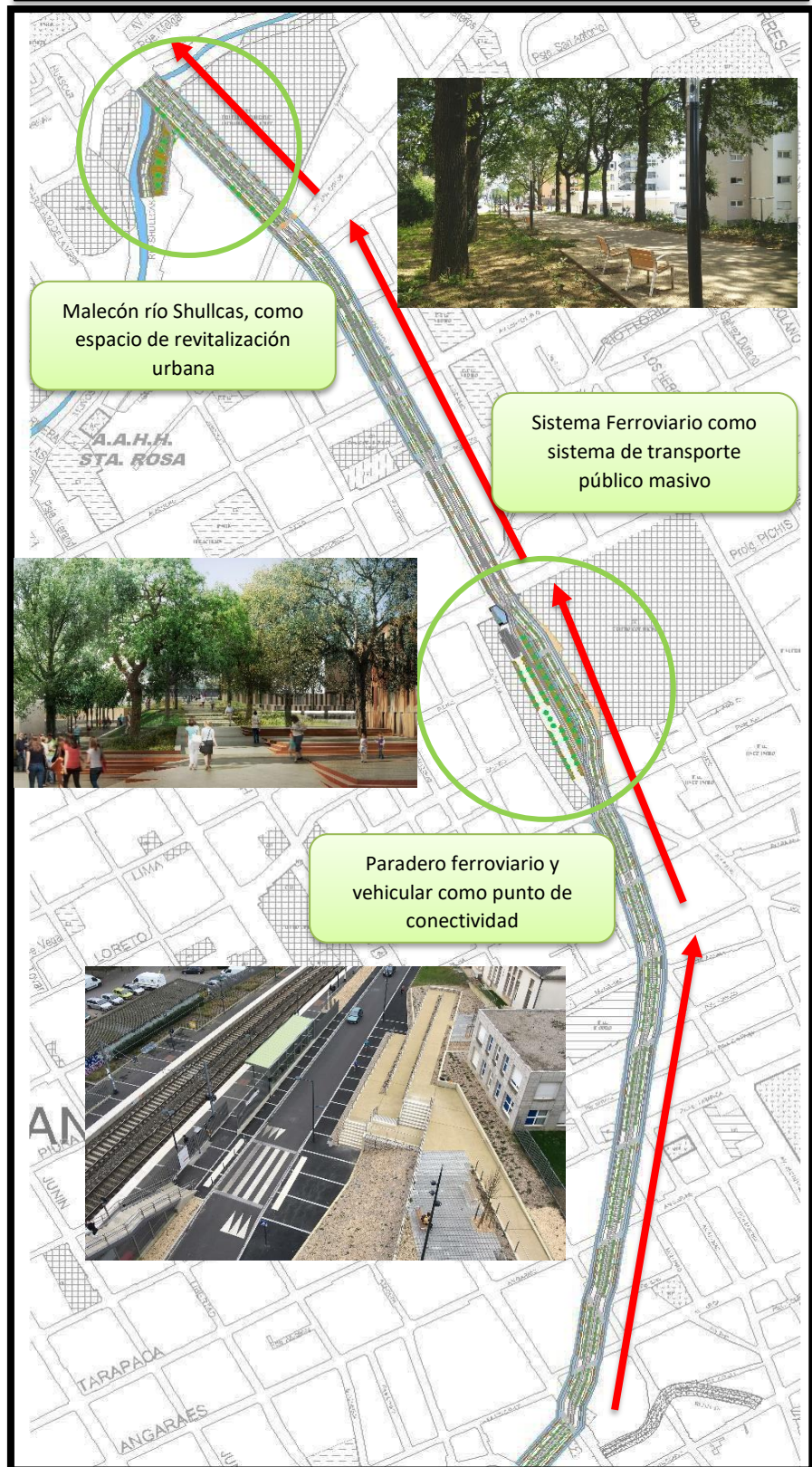
Tratamiento de rediseño del espacio peatonal y espacios de estancia en la av. Ferrocarril

Después de realizar el estudio y propuesta obtenida, se nombra los proyectos a dos escalas:

Propuestas a Nivel Macro:

- Implementación del sistema ferroviario como transporte público masivo, para la disminución del sistema vehicular.
- Descongestionamiento del transporte motorizado.
- Creación de espacio de estancia en ciertos tramos de la Av. Ferrocarril: Malecón del río Shullcas, como revitalización del espacio urbano.
- Creación de espacio de estancia en ciertos tramos de la Av. Ferrocarril: Paradero ferroviario y vehicular como punto de conectividad.

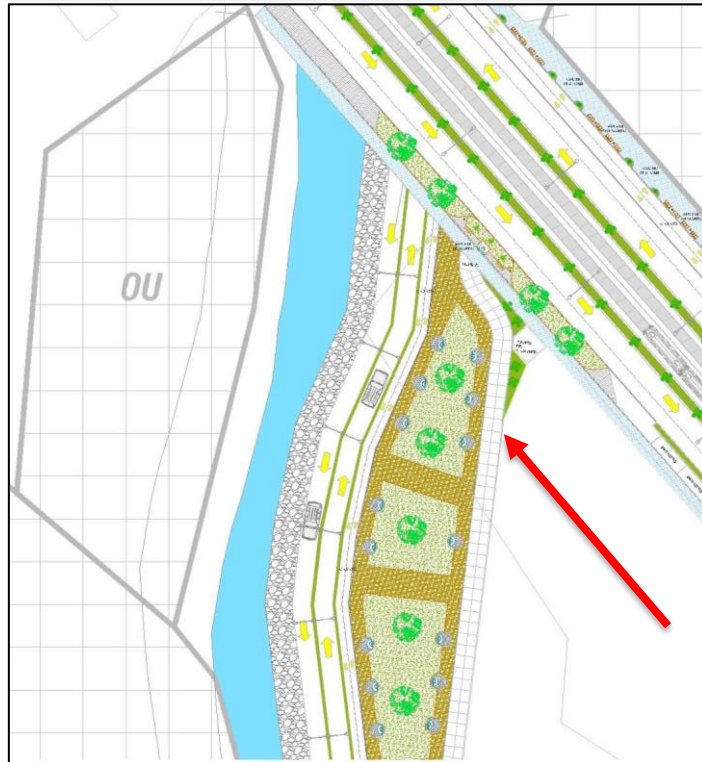
PROPUESTA NIVEL MACRO



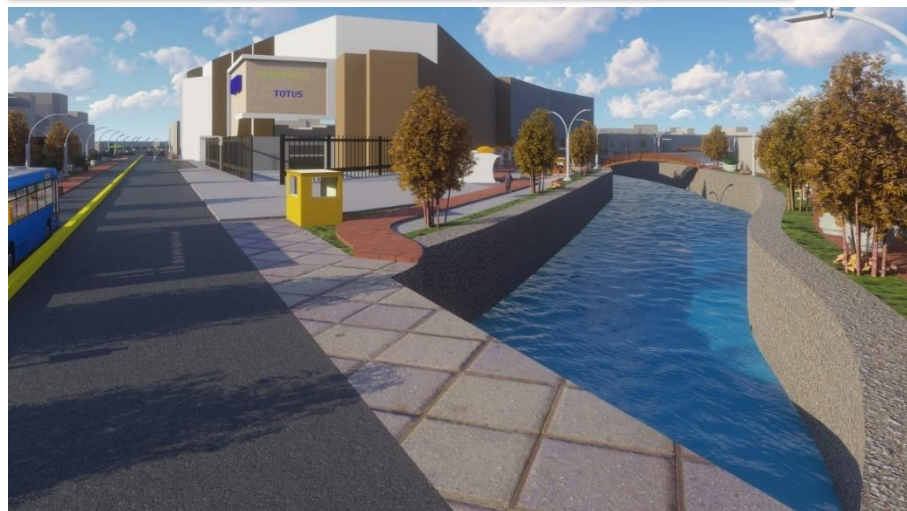
VISTAS DE LA AV. FERROCARRIL CERCA AL CC OPEN PLAZA



ESPACIO DE ESTANCIA MALECÓN DEL RÍO SHULLCAS



ESPACIO DE ESTANCIA MALECÓN DEL RÍO SHULLCAS VISTA EN 3D





ESPACIO DE ESTANCIA PARADERO FERROVIARIO Y VEHICULAR



ESPACIO DE ESTANCIA PARADERO FERROVIARIO Y VEHICULAR VISTA EN 3D

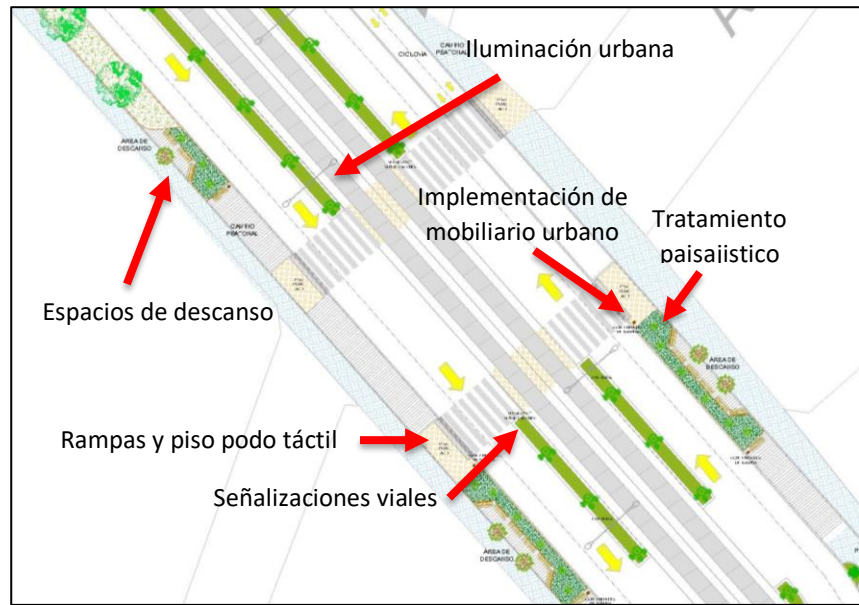




Propuesta a Nivel Micro:

- Ensanchamiento de aceras.
- Reubicación de los elementos del mobiliario urbano.
- Mejoramiento de las señalizaciones viales y alumbrado público.
- Implementación de elementos de accesibilidad como rampas y piso podo táctil para personas discapacitadas.
- Diseño de tratamiento paisajístico en toda la Av. Ferrocarril.

PROPUESTA NIVEL MICRO



FOTOGRAFÍAS REFERENCIALES



RAMPAS



PISO PODO TÁCTIL



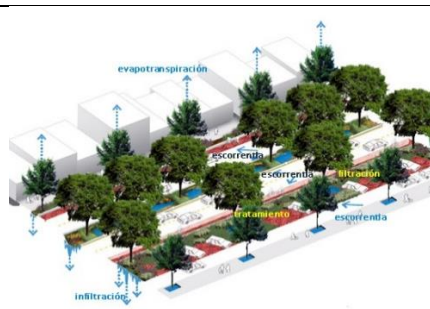
SEÑALIZACIONES VÍALES



ILUMINACIÓN URBANA



MOBILIARIO URBANO



ARBOLADO Y VEGETACIÓN