

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA



**IMPACTO DE LA PEATONALIZACIÓN DEL JIRÓN LEONCIO
PRADO EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE LOS
ADULTOS MAYORES, AÑO 2022**

Tesis para obtener el título profesional de Ingeniera Civil

AUTORAS:

Aracely Jimena Tenorio Rosales

Lizeth Indira Huamani Gamarra

ASESOR:

Félix Israel Cabrera Vega


Lima, Noviembre, 2024

Informe de Similitud

Yo, Felix Cabrera Vega docente de la Facultad de Ciencias e Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis titulada “IMPACTO DE LA PEATONALIZACIÓN DEL JIRÓN LEONCIO PRADO EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE LOS ADULTOS MAYORES, AÑO 2022”, de las autoras Aracely Jimena Tenorio Rosales y Lizeth Indira Huamani Gamarra, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 10%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 06/11/2024.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 06 de noviembre 2024

Apellidos y nombres del asesor <u>Cabrera Vega Felix Israel</u>	
DNI: 22309049	Firma 
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1917-9840	

Resumen

La mayoría de las propuestas de movilidad se han desarrollado sin tener en cuenta la opinión de ciudadanos. Es por ello, que existen barreras que restringen el desplazamiento y aprovechamiento de los peatones dentro de los espacios públicos y en mayor medida de aquellos sin autonomía. Es así que hoy en día, configurar ciudades amigables donde todos los usuarios puedan acceder y satisfacer sus necesidades sin ninguna restricción es uno de los mayores desafíos que se debe enfrentar para lograr una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

En esta investigación se estudia una de las calles principales con mayor movimiento en el distrito de Magdalena, la cual fue peatonalizada a raíz de la emergencia sanitaria con el propósito de asegurar el distanciamiento social. En el estudio se pretendió conocer el impacto que genera la peatonalización del jirón en el desarrollo de las actividades de los adultos mayores. Los objetivos de la investigación son los siguientes: identificar la calidad del espacio físico en la zona peatonalizada, como espacio público, para la realización de las actividades de estancia y desplazamiento de los usuarios adultos mayores, analizar cuál es la perspectiva de los adultos mayores sobre la peatonalización del jirón Leoncio Prado, identificar cuáles son las dificultades que enfrentan los adultos mayores cuando se desplazan por el área peatonalizada y analizar qué efecto genera la peatonalización del jirón Leoncio Prado en la realización de las actividades de los adultos mayores para su bienestar emocional.

Se estableció un enfoque mixto dado que se analizaron datos cualitativos y cuantitativos para lograr una mejor comprensión. El grupo de estudio estuvo conformado de adultos mayores, con edades superiores a 60 años de acuerdo a la Ley de las personas Adultas Mayores. La muestra fue no probabilística, debido a que dependía de características de la investigación. Se emplearon herramientas de observación, listas de verificación, cuestionarios y entrevistas para obtención de información. Los resultados muestran un impacto positivo de la peatonalización en los adultos mayores, ya que influyen en su bienestar emocional, físico y social. No obstante, en relación con los elementos que se encuentran en la zona peatonalizada, existen diversos aspectos que se deben mejorar para brindar un espacio seguro, agradable y sobre todo accesible con todos los usuarios.

Agradecer a Dios por permitirme recorrer este camino con fortaleza y optimismo.

Agradecer a mi madre por su sacrificio, su motivación y su apoyo incondicional en cada decisión y cada paso dado.

Mi sincera gratitud a los docentes de nuestra querida Pontificia Universidad Católica del Perú, por prepararnos y brindarnos las herramientas para forjar el camino que nos permita alcanzar nuestros sueños. A nuestro asesor, el ingeniero Félix Cabrera, por sus enseñanzas y sus valiosos consejos.

Aracely Jimena Tenorio Rosales

Agradecer a Dios por darme la oportunidad de llegar hasta aquí. Inmensurable gratitud a mi querida hermana, a mi padre, y hermano por su apoyo incondicional en este largo trayecto. Por todo su amor, soporte, aliento y sacrificio que me han permitido alcanzar mis anhelos. Un beso al cielo a mamá y a mi Adela por darme alas para soñar alto, y nunca dejar de abrazar el alma.

A nuestros docentes y a nuestro asesor, quienes, con su sabiduría, paciencia nos han guiado, inspirado y han impulsado a dar lo mejor de nosotras. A mi compañera de tesis, por compartir con tanta ilusión este trabajo. Y a todas las personas, amigos, ingenieros, docentes que apoyaron el proceso de realización de esta tesis.

A Ottito, mi fiel compañero, las noches largas de redacción fueron mejor con su compañía, quien ahora se volvió el amanecer de nuestros días.

Lizeth Indira Huamani Gamarra

Un inmenso agradecimiento a la universidad Pontificia Católica del Perú por todas las lecciones y oportunidades brindadas a lo largo de nuestro trayecto universitario, al ingeniero Félix Cabrera por su apoyo continuo, enseñanzas, consejos impartidos que nos motiva a perseguir nuestros sueños y, demasiada gratitud, a todas las personas que aportaron en el desarrollo de nuestra tesis.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CAPÍTULO I.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 Introducción.....	1
1.2 Planteamiento del problema de la investigación.....	2
1.2.1 Preguntas de Investigación.....	2
1.3 Objetivos.....	2
Objetivo general.....	2
Objetivos específicos.....	2
1.4 Hipótesis.....	3
Hipótesis general.....	3
Hipótesis Específicas.....	3
1.5 Justificación.....	4
1.6 Limitaciones.....	5
CAPÍTULO II.....	6
MARCO TEÓRICO O ESTADO DEL ARTE.....	6
2.1 Movilidad Sostenible.....	6
2.2 Ciudades sostenibles.....	7
2.2.1 Las ciudades en Pandemia- Período de COVID-19.....	7
2.2.2 Resiliencia Urbana.....	8
2.2.3 Calles completas.....	8
2.3 Espacios Públicos.....	9
2.3.1 Espacio público democrático e integrador.....	10
2.4 Adultos mayores en los espacios públicos.....	10
2.4.1 Un proceso continuo de adaptación y cambio: Movilidad y Envejecimiento Activo en los Adultos Mayores.....	11
2.4.2 Percepción de los adultos mayores en los espacios públicos.....	12
2.4.3 Sentido de Pertenencia de los Espacio Públicos.....	13
2.4.4 Espacios Públicos y bienestar emocional.....	13
2.5 Peatonalización.....	15
2.5.1 Accesibilidad.....	15
2.5.2 Requisitos para la peatonalización de espacios y Manuales de Diseños.....	17
2.5.2.1 Requisitos para peatonalizar una calle:.....	17
2.5.2.2 Requisitos para un espacio Público:.....	18

2.5.2.3 Manual de Accesibilidad Universal: Accesibilidad en el espacio público	19
2.5.2.4 Guía Global de diseños de calles: Calles peatonalizadas	21
2.5.2.5 Guía Global de diseños de calles: Callejuelas y callejones peatonalizadas	22
2.5.2.6 Guía Global de diseños de calles: Plazas Interinas	22
2.5.3 Casos de peatonalización	23
2.5.3.1 Copenhague	23
2.5.3.2 Boulevard Broadway, Nueva York, Estados Unidos	23
2.5.3.2 Rio Cheonggyecheon, Seúl, Corea del Sur	24
CAPÍTULO III	26
METODOLOGÍA	26
3.1 Generalidades	26
3.2 Contexto de Investigación	26
3.3 Diseño de Investigación	27
3.4 Enfoque de la investigación	27
3.4.1 Enfoque Mixto	28
3.5 Población, muestra y muestreo	29
3.5.1 Muestra probabilística	29
3.5.2 Muestra no probabilística	29
3.6 Técnicas e instrumentos para la recolección de datos	29
3.7 Técnicas y Herramientas para el procesamiento de datos	30
3.8 Etapas de la metodología de investigación	31
I. Etapa de planteamiento de las preguntas de investigación: Formulación del problema	31
II. Etapa de Análisis bibliográfico	32
III. Etapa de Exploración inicial: Fase Piloto	33
IV. Etapa de Aplicación de Instrumentos y Obtención de resultados	33
V. Etapa de Exposición de Resultados	35
CAPÍTULO IV	36
PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	36
4.1 Resultados de la Investigación	36
4.2.1 Observación directa:	37
4.2.1.1 Descripción de la ubicación de la calle:	37
4.2.1.2 Descripción de las características físicas del área y las interacciones del grupo de estudio	38
4.2.1.3 Actividades que se realizan dentro de la zona	46
4.2.2 Cuadros de comparación de acuerdo con Gehl y OMS	47
4.2.3. Cuestionarios	54

4.2.3.1. Datos Generales:	56
4.2.3.2. Primera Parte- Ámbito personal/ Información Previa.....	59
4.2.3.3. Segunda Parte- Percepción sobre la peatonalización	63
4.2.3.4. Tercera Parte- Dificultades que identifican los adultos mayores durante su estancia y desplazamientos dentro del área peatonalizada	73
4.2.3.5 Cuarta Parte- Efectos de la peatonalización sobre su bienestar emocional	80
4.2.2 Entrevistas	84
4.3 Discusión de Resultados	87
4.3.1 Con relación a la calidad del espacio físico	87
4.3.2 Perspectiva de los adultos mayores sobre la peatonalización	91
4.3.3 Dificultades que enfrentan en el desplazamiento.....	91
4.3.3 Efecto de la peatonalización en el bienestar emocional.....	94
CAPÍTULO V	97
FACTORES DE MEJORA	97
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	105
Conclusiones	105
Recomendaciones	107
ANEXOS	115
Anexo A : Lista de verificación de los cuadros de Gehl y OMS	116
Anexo B : Cuestionario.....	120
Anexo C: Semiestructura de las entrevistas	125
Anexo D: Entrevistas.....	129
Anexo D.1: Entrevista de Exploración	130
Anexo D.2: Entrevista a profundidad	134
Anexo D.3: Entrevista a profundidad	142
Anexo D.4: Entrevista a profundidad	147
Anexo E: Tabla Resumen de las Entrevistas	149
Anexo F: Registro Fotográfico de un recorrido con una de las personas entrevistadas que no pertenecen al grupo de estudio.	156
Anexo G: Registro Fotográfico de la zona de estudio.....	161
Anexo H: Vista frontal del jirón Leoncio Prado: Propuesta de mejora.....	170
Anexo I: Evaluación de accesibilidad: Información Complementaria	172

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Área de la investigación.....	26
Figura 2 Esquema del enfoque de la investigación	28
Figura 3 Etapas de la investigación aplicada en el estudio.....	31
Figura 4 Lugar de residencia de los participantes de la encuesta	37
Figura 5 Estado de la vereda-esquina de la cuadra 06.....	39
Figura 6 Adulto mayor en la cuadra 06.....	39
Figura 7 Adulto mayor sobre un macetero en la cuadra 08	40
Figura 8 Estacionamientos de bicicleta cuadra 06	40
Figura 9 Desplazamientos de los usuarios por la cuadra 06	41
Figura 10 Acceso a los Servicios Higiénicos	42
Figura 11 Cuadra séptima con presencia de las carpas de comida	42
Figura 12 Rampa de acceso de la zona peatonalizada al mercado de Magdalena	43
Figura 13 Vista frontal de la cuadra 08, señalando las carpas de las cafeterías	44
Figura 14 Esquina de la cuadra 08 en la que se señala los bolardos de la calle perpendicular.	44
Figura 15 Cuadra 8, tachos de basura y quioscos	45
Figura 16 Usuarios con bicicletas y motociclistas en la cuadra 8.....	46
Figura 17 de la Sectorización	47
Figura 18 Valores asignados	47
Figura 19 Porcentaje de valores obtenidos en las tres dimensiones al evaluar los criterios de Gehl... 49	49
Figura 20 Porcentaje de valores obtenidos de las características amigables con los adultos mayores de la OMS	51
Figura 21 Rangos de edad del grupo de estudio	57
Figura 22 Lugar de residencia del grupo de estudio.....	58
Figura 23 Esquema de las características: Grupo de estudio	58
Figura 24 Grado de dificultad que presentan los adultos mayores	59
Figura 25 Frecuencia de visita a la zona peatonalizada	60
Figura 26 Horario de visita a la zona peatonalizada.....	60
Figura 27 Razón por la que visitan la zona.....	61
Figura 28 Tiempo de permanencia dentro de la zona peatonalizada.....	62
Figura 29 Con quién realizan su visita a la zona peatonalizada	62
Figura 30 Opinión del grupo de estudio del ambiente de la zona peatonalizada	64
Figura 31 Asientos de la cuadra 7	66
Figura 32 Presencia de dos adultos mayores con sombrilla en los asientos de la zona peatonalizada observando cómo cantan los músicos	66
Figura 33 Tienda de periódico ubicada en la vereda de la cuadra 8.	67
Figura 34 Maceteros ubicados dentro de la octava cuadra	68
Figura 35 Maceteros ubicados dentro de la séptima cuadra.	68
Figura 36 Espacio peatonal octava cuadra.....	69
Figura 37 Oportunidades que les brinda la zona peatonalizada	71
Figura 38 Oportunidad que más disfrutaban del espacio.....	72
Figura 39 Conclusión: cómo prefieren la calle cómo está ahora o cómo se encontraba antes de ser peatonalizada	73
Figura 40 Del grupo de estudio, cuántos han sufrido algún accidente en la zona peatonalizada.....	74
Figura 41 Dificultad que presentan al desplazarse y que les causa temor o peligro	75
Figura 42 Aspectos que mejorarían dentro de la zona peatonalizada desde la perspectiva de los adultos mayores	75

Figura 43 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse: Las veredas y espacio peatonalizado	76
Figura 44 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se les sea difícil movilizarse: Asientos	77
Figura 45 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse: quioscos (periódicos)	77
Figura 46 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse: Comerciantes, ambulantes	78
Figura 47 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse: Basureros, teléfonos, estacionamiento de vehículos no motorizados- Cuadra 06	78
Figura 48 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse: Basureros, teléfonos, estacionamiento de vehículos no motorizados- Cuadra 07	79
Figura 49 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse: Basureros, teléfonos, estacionamiento de vehículos no motorizados- Cuadra 08	79
Figura 50 Propuestas de mejora que añadiría a los espacios mencionados desde la opinión del grupo de estudio	80
Figura 51 Actividades que realizan cuando vienen a la zona peatonalizada	81
Figura 52 Qué emociones sienten los adultos mayores (grupo de estudio) al desarrollar estas actividades (En la calle peatonalizada)	81
Figura 53 Otras actividades les gustaría realizar en la zona peatonalizada.....	82
Figura 54 Cuán importante es realizar las actividades en su día a día del grupo de estudio	83
Figura 55 ¿Por qué razón es importante?	83
Figura 56 Las características que más valora y que contribuye en su bienestar emocional al grupo de estudio.	84
Figura 57 Iluminación de la cuadra 8 durante las noches	98
Figura 58 Quiosco que invade la vereda	99
Figura 59 Adultos mayores disfrutando del espacio a pesar del calor que se presenta en ese momento puesto que solo pueden estar en las carpas si consumes.	100
Figura 60 Estado de las veredas de la cuadra 7	101
Figura 61 Se puede observar que por el estado de la vereda se desplazan con dificultad	101
Figura 62 Se observa que debe usar un poco la fuerza para seguir trasladándose.....	102
Figura 63 Vista de los basureros en el extremo de la cuadra 06 y cuadra 08	103

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Objetivos y resultados de los instrumentos y herramientas utilizados.....	34
Tabla 2 Criterios de Jan Gehl.....	48
Tabla 3 Resultados de la verificación de los criterios de Jan Gehl.....	48
Tabla 4 Lista de control de las características amigables con los mayores de la OMS.....	50
Tabla 5 Resultado de la verificación de lista de control de las características amigables con los mayores	51
Tabla 6 Cuadro resumen del cuestionario	55
Tabla 7 Calificación de las características físicas que tiene la zona peatonalizada	65
Tabla 8 Valores obtenidos de las tres dimensiones de los criterios de Gehl	88
Tabla 9 Lista de Control de características amigables con los mayores: OMS por cada cuadra	90
Tabla 10 Lista de Control de características amigables con los mayores: OMS del jirón Leoncio Prado	90

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Introducción

De acuerdo con Olivera (2013), en la actualidad existen diversas barreras que separan a los hombres y ralentizan o restringen su movilidad espacial, como las vías rápidas intraurbanas o los grandes muros que impiden la accesibilidad a la ciudad. Esto los priva de igualdad de oportunidades, discrimina y restringe sus actividades diarias.

Asimismo, ONU Habitat (2019) menciona que los espacios públicos, incluidas las calles, son áreas con diversidad funcional que favorecen la interacción social, la expresión cultural, el intercambio económico y prosperidad para un vasto grupo de personas. Por esta razón, la reconquista de los espacios públicos se ha convertido en un desafío. El objetivo es alcanzar una planificación y un diseño urbano revitalizados que permitan obtener un desarrollo armonioso y un bienestar colectivo.

Uno de los elementos que posibilita la regeneración de las ciudades es la peatonalización, dado que unifica los barrios convirtiendo las calles en extensiones de los edificios y viviendas (Fundación Racc, 2008). Así, a través del caminar se fomenta la manera más simple y fundamental de desplazarse, pero sobre todo de conectar con los otros ciudadanos y con su entorno (García, 2015); así como el uso de modos de transporte no motorizados (Fundación Racc, 2008). De ese modo se mejora la ciudad debido a que se fortalece la calidad de vida de los ciudadanos.

En las siguientes líneas, se presenta el desarrollo de la investigación del jirón Leoncio Prado ubicada en el distrito de Magdalena, la cual fue peatonalizada a raíz de la emergencia sanitaria con el propósito de asegurar el distanciamiento social. En este estudio, se quiere conocer el efecto que se genera en las personas más vulnerables y con condiciones distintas e identificar los factores de mejora con el fin de potenciar el espacio público peatonalizado. Es esencial advertir que el objetivo principal del estudio es evaluar cuál es el impacto de la peatonalización del jirón Leoncio Prado en los adultos mayores para contribuir en la mejora de la movilidad urbana. Para ello, se desarrollan y aplican diversos instrumentos y técnicas que permiten la

recolección de datos. Entre ellas tenemos la observación, los cuestionarios y las entrevistas y con estas se triangula.

1.2 Planteamiento del problema de la investigación

1.2.1 Preguntas de Investigación

¿Cuál es el impacto de la peatonalización del jirón Leoncio Prado, que contribuyen en la mejora de la movilidad urbana, en beneficio de los adultos mayores?

Las preguntas específicas de investigación son las siguientes:

- ¿Cuál es la calidad del espacio físico en la zona peatonalizada en cuanto a la realización de las actividades de estancia y desplazamiento de los usuarios adultos mayores?
- ¿Cuál es la perspectiva de los adultos mayores sobre la peatonalización del jirón Leoncio Prado?
- ¿Cuáles son las dificultades que enfrentan los adultos mayores en sus desplazamientos por la zona peatonalizada?
- ¿Qué efecto genera la peatonalización del jirón Leoncio Prado, en la realización de las actividades de los adultos mayores, con relación a su bienestar emocional?

1.3 Objetivos

Objetivo general

Evaluar cuál es el impacto de la peatonalización del jirón Leoncio Prado en los adultos mayores para contribuir en la mejora de la movilidad urbana. Así mismo, se pretende identificar los factores de mejora con el fin de potenciar el espacio público peatonalizado.

Objetivos específicos

- **Identificar** cuál es la calidad del espacio físico en la zona peatonalizada en cuanto a la realización de las actividades de estancia y desplazamiento de los usuarios adultos mayores.
- **Analizar** cuál es la perspectiva de los adultos mayores sobre la peatonalización del jirón Leoncio Prado.

- **Identificar** cuáles son las dificultades que enfrentan los adultos mayores en sus desplazamientos por la zona peatonalizada.
- **Analizar** qué efecto genera la peatonalización del jirón Leoncio Prado, en la realización de las actividades de los adultos mayores, con relación a su bienestar emocional.

1.4 Hipótesis

Hipótesis general

La peatonalización del jirón Leoncio Prado impacta positivamente en los adultos mayores de tal manera que les permite disfrutar de su entorno y alcanzar un urbanismo próximo contribuyendo en la mejora de su movilidad y su calidad de vida. Sin embargo, existen aspectos que se deben mejorar para ofrecer un espacio accesible, inclusivo y seguro para todos los usuarios.

Hipótesis Específicas

- La calidad del espacio público peatonalizado evaluado a partir de los doce criterios de Jan Gehl englobados en tres dimensiones: Protección, confort y placer, y de la Guía de Ciudades Globales Amigables con los Mayores de la OMS presenta una calidad media debido a que cumple con el 50% de las características de acuerdo con Gehl y la OMS. Las cualidades que permiten la realización de actividades de estancia y desplazamiento de los adultos mayores son las siguientes: Protección al peatón contra accidentes de tránsito, actos de delincuencia y fenómenos climáticos. Así mismo, brinda oportunidad al adulto mayor para transitar, sentarse, observar, conversar y disfrutar del espacio de manera accesible, inclusiva y segura ofreciendo un entorno limpio, sin ruidos molestos, con áreas verdes, veredas amplias, rampas, servicios higiénicos y áreas sin obstáculos que no supongan un peligro.
- La perspectiva de los adultos mayores sobre la peatonalización del jirón Leoncio Prado es positiva, ya que ellos están de acuerdo porque les permite desarrollar sus actividades y transitar en la zona de manera tranquila y segura; además, les brinda diversas oportunidades de recreación lo que contribuye al fortalecimiento de su bienestar físico y emocional.

- Las dificultades que enfrentan los adultos mayores durante sus desplazamientos sobre la zona peatonalizada están relacionadas con los siguientes puntos: Inexistencia de elementos de protección, escasa presencia de mobiliarios urbanos de descanso, deficiente organización del espacio ya que muchos elementos llegan a ser un obstáculo para su desplazamiento, falta de un adecuado mantenimiento de las veredas, rampas, señalizaciones, entre otros, los cuales pueden causar algún accidente.
- La peatonalización del jirón estimula a los adultos mayores a visitar la zona con mayor frecuencia. Puesto que ellos sienten mayor tranquilidad al desplazarse por el área peatonal en comparación cuando no se encontraba peatonalizada. Así mismo, la posibilidad de realizar diversas actividades y de presenciar eventos dentro de la zona los hace sentir felices. Y esta diversidad de oportunidades, les permite evocar sensaciones que contribuyen en su bienestar emocional.

1.5 Justificación

La investigación explora el comportamiento de los usuarios en la zona de estudio: las cuadras **6,7,8 del jirón Leoncio Prado**. Se tiene como objetivo evaluar cuál es el impacto de la peatonalización del jirón Leoncio Prado en los adultos mayores para contribuir en la mejora de la movilidad urbana. A la investigación se le atribuye un impacto social entre los usuarios que permita un mejor aprovechamiento de la zona de estudio y se desarrolle un espacio donde los usuarios puedan desplazarse sin inconvenientes.

El estudio presenta una implicancia práctica, puesto que culminará con la identificación de factores de mejora del espacio peatonalizado y el planteamiento de alternativas de mejora a partir de una evaluación de las vivencias e impedimentos que experimentan los usuarios adultos mayores en la zona de estudio. Esto repotenciará las condiciones de vida de los ciudadanos. El objetivo esencial de la propuesta es el desarrollo de un espacio de calidad para los ciudadanos y que considere condiciones seguras. Para ello, tal como menciona Gehl (2014), se iniciará con la dimensión humana, debido a que se debe realizar los cambios en los espacios priorizando las necesidades de los niños, jóvenes, adultos mayores y discapacitados para garantizar su desplazamiento de manera cómoda y segura por las calles.

Además, se busca que la delimitación de la población, en relación con los espacios públicos, disponga de cuatro dimensiones: accesibilidad, conexión, permeabilidad y elegibilidad tal

como plantea Watson (2013). Por ello, la investigación busca evaluar el comportamiento de los adultos mayores en la zona peatonalizada con el objeto de suscitar información sobre los segmentos de la vía en el estudio. De esta manera, se pretende generar aportes para posteriores investigaciones, puesto que las zonas analizadas se sitúan en un área importante para el distrito.

1.6 Limitaciones

El análisis se desarrolla en el distrito de Magdalena situado en la ciudad de Lima. Una de las limitaciones que se presentan en la investigación es la vulnerabilidad del sujeto de estudio debido a las condiciones de la emergencia sanitaria COVID-19. Por un lado, al inicio de la investigación la poca afluencia de adultos mayores en la zona de estudio afectó en la cantidad de participantes para la recolección de la muestra. Por otro lado, para salvaguardar la integridad del adulto mayor no fue posible establecer diálogos extensos.

Así mismo, debido al rango de edad del sujeto de estudio, mayores de 60 años, no fue posible mantener diálogos extensos, como se mencionó anteriormente, dado que no podían permanecer mucho tiempo de pie debido a su condición física. También, era necesario hablar de manera clara, con términos simples y despacio para su mejor comprensión porque en algunos casos su grado de audición estaba limitada.

Otra limitación que se presenta en la zona de estudio fue la incertidumbre que existía, debido a que al ser peatonalizada como medida preventiva ante la emergencia sanitaria COVID-19 era incierto pensar que la calle analizada seguiría peatonalizada durante el trabajo de campo de la investigación. El cambio de periodo de la municipalidad fue otra de las limitaciones, puesto que el personal de la municipalidad nos consideró parte de la oposición o como críticos del proyecto y no facilitó alguna información.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO O ESTADO DEL ARTE

2.1 Movilidad Sostenible

Una de las acciones para contrarrestar los problemas de congestión y contaminación en las zonas urbanas ha sido la construcción de infraestructura; sin embargo, ello solo ha facilitado la circulación de vehículos (Avellaneda y Dextre 2014). Es por ello que diversos países se enfrentan a un sistema de movilidad enfocado en el transporte privado y que además incrementa la polución, inseguridad e induce al deterioro de la calidad de vida de sus habitantes (ONU Habitat, 2016).

Para enfrentar los problemas descritos, Avellaneda y Dextre (2014), nos menciona que se debe aplicar un enfoque de movilidad sostenible que priorice a las personas sobre los vehículos y esté asociado a recuperar los espacios públicos, instaurar un sistema de transporte público integrado eficiente, a brindar facilidades para el traslado en transporte no motorizado, entre otros. Así mismo, es fundamental comprender que no existe un ciudadano estándar y que además los usuarios tienen distintas necesidades y restricciones de movilidad (Avellaneda y Dextre, 2014).

Las medidas de recuperación de espacios públicos deben estar enfocados en crear un entorno atractivo, variado, accesible y asequible para el usuario, de ese modo se contribuye e incentiva el empleo de modos más sostenibles de transporte (ONU Habitat, 2016). Es por ello que es inútil la promoción de modos sostenibles dentro de un espacio si este no provee servicios variados y de calidad que permitan a los usuarios un acceso rápido y sencillo, lo que se denomina compacidad (Avellaneda y Dextre, 2014).

Para ello, es fundamental comprender los usos del suelo como la compacidad y el policentrismo. El policentrismo en las ciudades hace referencia a la ciudad dividida en diferentes núcleos descentralizados mientras que la compacidad en las ciudades tiene por finalidad reducir la distancia y el tiempo de viaje de los peatones para satisfacer sus necesidades, por lo que busca que la realización de viajes largos sea una elección para los ciudadanos mas no una obligación y que para ello puedan hacer uso de modos de transporte sostenibles. (Avellaneda y Dextre, 2014)

2.2 Ciudades sostenibles

Una ciudad sostenible brinda el equipamiento e infraestructura necesarios, que proporcione calidad de vida a sus habitantes de manera equitativa (Ministerio del Ambiente, 2017). De acuerdo con Fariña (2013) la sostenibilidad busca la regeneración de las ciudades de modo que puedan funcionar con un consumo energético menor al actual y que permitan disfrutar de una vida digna a sus habitantes. Para ello, es fundamental abarcar distintas dimensiones como la social y ambiental.

La sostenibilidad social para Gehl (2014) tiene como uno de sus objetivos alcanzar las mismas oportunidades para que los diversos grupos sociales accedan y se desplacen en los espacios públicos. Además, para obtener una sostenibilidad social se debe enfatizar no solo en la creación de entornos físicos, sino en todos los aspectos que la componen: la sociedad y la cultura.

Respecto a la sostenibilidad ambiental, Gehl (2014) menciona que el tránsito mediante la caminata y el uso de bicicletas contribuyen significativamente a la sostenibilidad ambiental, dado a que se requiere de menor espacio de circulación en comparación a los vehículos motorizados; y las emisiones de carbono y partículas polutivas se mitigan. Por ello, se debe otorgar mayor énfasis en la transición de la movilidad vehicular a la peatonal; de tal manera que se fomente el caminar y el uso de transporte no motorizado como las bicicletas con el fin de promover su uso en distancias cada vez más largas.

2.2.1 Las ciudades en Pandemia- Período de COVID-19

En el período de pandemia, se ha transformado la fisonomía de las ciudades, pues se ha observado: urbes desoladas, calles peatonalizadas, muros, cercas, recientes instalaciones sanitarias, personas con cubrebocas, distanciamiento entre peatones, e incluso los ruidos y tiempos de la ciudad se modificaron (Di Virgilio, 2022).

Además, vivir en pandemia ha generado nuevas prácticas y usos de los espacios, pues se han transformado las formas de sociabilizar, de habitar los espacios y de observar las ciudades (Di Virgilio, 2022). Vera et al. (2020) señala que para el diseño de espacios públicos se debe evolucionar para primar la seguridad, considerando como base principios de amplitud, facilidad de limpieza, mantenimiento y apertura. Esta nueva perspectiva busca crear entornos que sean no solo agradables y funcionales, sino también seguros para todos los usuarios.

Asimismo, el proceso de volver a la normalidad ha influenciado en considerar puntos fundamentales como reacomodar los espacios barriales de manera estratégica, a través de infraestructura temporal y fomentando espacios públicos vitales; esta estrategia tiene como objetivo mitigar los efectos del aislamiento social sin exponer a riesgos innecesarios a las personas (Vera et al. ,2020).

2.2.2 Resiliencia Urbana

El paisaje como recurso ambiental tiene tres rasgos: visibilidad, calidad del paisaje y resiliencia, esta última delimitado como la aptitud de absorber cambios (Defilippi, 2019). La noción de resiliencia Urbana se establece como la capacidad de adaptación y transformación de los sistemas urbanos cuando se ven afectados por emergencias, ataques o pandemias (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2016, citado en Cabrera, Correa y Chung, 2020).

El concepto de ciudades vivibles “resilientes” pone de manifiesto una verdad fundamental: el bienestar físico y mental de los seres humanos es el objetivo primordial de la sostenibilidad urbana (González y Véliz, 2016)). El cual va más allá de la simple infraestructura y la ecología, enfocados en crear entornos urbanos que promuevan la salud, la felicidad y la calidad de vida de sus habitantes.

Asimismo, a través del estudio de Aurrekoetxea (2018), se conceptualiza a la resiliencia urbana como una red o un mapa teórico de conceptos interconectados que en conjunto presentan una comprensión integral del fenómeno, puesto que proporciona un marco analítico para comprender la resiliencia urbana en diversas ciudades, así analizar cómo se encuentran implementando estrategias de desarrollo más equilibradas, justas y sostenibles en ellas.

2.2.3 Calles completas

El modelo tradicional de movilidad centrado en el automóvil ha causado múltiples problemas no solo en un aspecto ambiental, como la contaminación del aire y sonora, sino más bien en el bienestar de las personas: mental y física. Por ello, se busca reestructurar las ciudades en urbes completas con espacios para el tránsito seguro de los peatones dónde puedan disfrutar y socializar (Clerici et al, 2021).

Calles completas es un enfoque que engloba un conjunto de estrategias que tiene como fin planificar, diseñar y construir espacios que permitan el acceso de manera segura y cómoda a

todos los usuarios. Enfatiza a los más vulnerables y aquellos cuyas demandas no fueron satisfechas mediante el modelo tradicional (Smart Growth América, 2017, citado en Echiburú et al., 2019).

Es importante resaltar que no existe una guía de diseño para lograr calles completas, cada diseño es independiente y responde a las necesidades y al contexto de sus usuarios (Smart Growth, 2020). Sin embargo, una política basada en este enfoque puede ayudar en las decisiones que se tomen respecto a la planificación de las ciudades.

2.3 Espacios Públicos

El espacio público se comprende de calles, callejones, edificios, plazas, entre otros; es decir, se entiende como todo aquello que se perciba como parte de un ámbito construido (Gehl y Savre, 2013). Narváez (2017) distingue tres tipos de espacios públicos en la ciudad: calles, plazas y parques. Además, el espacio público es parte esencial del urbanismo, ciudadanía y la cultura urbana, dado que este cumple diversos roles: físico, simbólico y político (Borja y Muxi, 2003). Asimismo, es el protagonista principal en la construcción de las ciudades porque no solo une sino estructura y ordena los usos del espacio urbano, y las distintas actividades, donde el espacio público es considerado el escenario de la socialización colectiva de la ciudad por perfección (Pérez, 2004).

Las definiciones presentadas por los diferentes autores evidencian las diversas dimensiones del espacio público: Físico, social, cultural y político. Es por ello que representa un factor vital en la configuración de las ciudades y su calidad influye en la calidad de vida de sus ciudadanos lo que determina su prosperidad (ONU Habitat, 2019). No obstante, Joan Closs en el libro de Gehl (2010) menciona que, el importante papel que desempeñan los espacios públicos en el desarrollo de las urbes, es débilmente comprendido e implementado en la sociedad.

Es por ello que los ciudadanos se enfrentan a un panorama deplorable dentro de los espacios públicos. Entre los principales problemas se encuentran: la presencia de obstáculos, áreas reducidas, contaminación, ruido, entre otros. Ello ha dificultado que el peatón se desplace a pie y ha amenazado las funciones de carácter cultural y social que cumplen los espacios públicos dentro de las ciudades (Gehl, 2014). Estos problemas se generan, principalmente, porque la mayoría de las propuestas, en torno a la planificación urbana, se han desarrollado sin tener en cuenta la opinión de los ciudadanos y más aún sin incluir la diversidad humana; por ello, las personas sin autonomía carecen de espacios diseñados para ellos (Cabrera y Cebollada, 2021).

2.3.1 Espacio público democrático e integrador

El espacio público democrático es aquel que reconoce y respeta los valores esenciales de equidad y autonomía de los ciudadanos; es decir, es un espacio de expresión, importancia, versatilidad, accesibilidad y evolución (Borja, 2012). Por un lado, Borja (2001) menciona que a través de la calidad del espacio público se verifica la bondad del urbanismo actual y que es el lugar en donde convergen desafíos y oportunidades para la justicia urbana. La ciudad encuentra su vitalidad en la amalgama de culturas que se expresan libremente en sus espacios públicos (Leandro-Rojas, 2014).

Según Borja (2012), la ciudad ha desarrollado una arquitectura “urbanicida” es decir, un urbanismo que transmite miedo o temor a la ciudad. Debido a ello, las limitaciones de la estructura tradicional de integración cívica se han ido debilitando a medida que pasa el tiempo, puesto que la relación entre ciudadanos no solo se ha vuelto superficial, sino que además carece de compromiso debido al descenso de la tasa de confianza y de solidaridad entre los mismos (Mazza, 2009). Es por ello que la reducción de los espacios públicos está relacionado al aislamiento descentralizado que reduce la movilidad de las personas más vulnerables o con menos condiciones (Borja, 2012).

Como lo hace notar Borja (2012), la crisis del espacio público se visibiliza en su escasez, desidia, deterioro y el uso restrictivo, puesto que, sin un espacio público integrador socialmente, la urbe se disuelve, la democracia se desvirtúa. Además, el autor sostiene que los desarrollos significativos de las autonomías individuales promueven la segregación, la cual se impone sobre el decrecimiento de las desigualdades, y la solidaridad y el respeto se convierten en virtudes privilegiadas de los ciudadanos.

2.4 Adultos mayores en los espacios públicos

Está suscitando dos grandes cambios en las sociedades: las poblaciones están viviendo por más tiempo y se focalizan mayormente en las zonas urbanas. Por lo tanto, es fundamental que se configure el diseño de las ciudades de tal modo que responda satisfactoriamente a los cambios y demandas que se generen en los adultos mayores. Dado que, a medida que las personas envejecen disminuyen sus capacidades de movilidad y ello habitualmente no ha sido considerado en las configuraciones de las ciudades (Hargrave, 2019).

De acuerdo con Mondelo (1998, citado en Narváez, 2017), las personas de tercera edad experimentan problemas en torno al medio físico y a la dificultad para ejecutar actividades debido a las exigencias del entorno o de los sistemas externos que reiteradas veces superan la capacidad de respuesta de los individuos, sobre todo en la percepción sensorial, psicomotricidad, memoria, aprendizaje y fuerza física que puede derivar en accidentes, lesiones, impactos y una calidad de vida deficiente. Por esto, las características de distintos diseños de las urbes no solo limitan el libre acceso de los adultos mayores, sino que también influyen en su determinación al movilizarse cada vez menos por el temor que les produce sufrir algún accidente (Hargrave, 2019).

Por ello, es fundamental fomentar el compromiso de las ciudades a través de la configuración de áreas amigables con los ciudadanos de la tercera edad. Ello supone adaptar y construir espacios accesibles y diversos que satisfagan los requerimientos de este sector de la población para lograr un proceso de envejecimiento activo (OMS, 2007). Este proceso, de acuerdo con el Organismo Mundial de la Salud (2007), busca potenciar las oportunidades de salud, protección y participación de los adultos mayores para obtener su bienestar físico, psicológico y social con la finalidad de mejorar su calidad de vida conforme envejecen.

2.4.1 Un proceso continuo de adaptación y cambio: Movilidad y Envejecimiento Activo en los Adultos Mayores

Para Castañeda (2020) el envejecimiento es un transcurso natural e inevitable en la vida de todo ser humano, el proceso de la vejez está asociada a cambios propios, en donde es caracterizada por una dimensión multifacética y un declive gradual en algunas capacidades, consecuencia del devenir del tiempo.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (2022) el envejecimiento es la acumulación de daños a nivel molecular y celular producido a lo largo del tiempo lo cual impacta en el deterioro de las capacidades físicas y mentales de los seres humanos. A pesar de que determinados aspectos en la salud de las personas están influenciados por la genética, el entorno físico y social incluso desde el nacimiento influyen a largo plazo en la salud durante el envejecimiento (OMS,2022).

De acuerdo con Lavin, T., Metcalfe, O. y Higgins, C. (2011) la movilidad activa es la capacidad de movernos y desplazarnos impulsados por el propio cuerpo como al caminar o usar la bicicleta en lugar del uso de medios de transporte motorizados. Los impactos de una movilidad activa son múltiples desde la mejora de la calidad de aire, reducción de los niveles de ruido, una reducción de accidentes de tránsito, oportunidades para la integración y la cohesión de las comunidades, y actividad física para la mejora de la salud.

Por ello, la OMS (2022) manifiesta que un entorno físico y social, accesible y seguro con un transporte inclusivo, y espacios caminables posibilitan que los adultos mayores puedan desarrollar sus actividades a pesar del deterioro de sus facultades e incluso potenciar su desarrollo psicosocial propiciando así un envejecimiento activo. Este concepto de envejecimiento activo lo introducen como un paradigma y marco de acción esencial para mejorar la calidad de vida de las personas mayores (Castañeda. 2020). A través de este enfoque se promueve un estilo de vida activo y saludable, tanto mental como física y socialmente, durante todo el desarrollo del envejecimiento.

2.4.2 Percepción de los adultos mayores en los espacios públicos

Los adultos mayores representan un grupo que crece de modo sostenido en las ciudades; por ello, requieren espacios para movilizarse cómodamente. Es necesario sostenerlos físicamente activos mediante paseos, caminatas saludables, andando en bicicletas y, sobre todo, perseverar en sus estados físicos (Gehl, 2010). En relación con ello, Gehl menciona que la calidad de las superficies de los espacios públicos cada vez comienza a ser más prevalente, puesto que el espacio público es un lugar donde la cuantía de adultos mayores, discapacitados y, demás, personas que circulan en los espacios necesitan un tránsito sin mayores complicaciones.

Por otro lado, de acuerdo con Herazo et al. (2017), los ámbitos sociales impactan de manera positiva y significativa en el bienestar de los adultos mayores, así como la integración social en distintas actividades: culturales, sociales y recreativas, a causa del tiempo libre que disponen por la jubilación o por la indiferencia de los parientes hacia ellos. Por ello, es relevante evaluar la calidad de vida para construir espacios con entornos psicosociales y ambientalistas con el fin de incrementar la actividad física y una jubilación decente para las personas mayores.

Es esencial comprender que la percepción y el significado que se le atribuye al espacio público difiere entre los distintos colectivos dependiendo de las condiciones de ellos: la ocupación, tipo

de uso y nivel cultural (Pérez, 2004). En el caso de los adultos mayores, ellos disfrutan y aprovechan el espacio para mantener y desarrollar sus habilidades físicas y psíquicas e incluso descansar. Algunos de ellos disfrutan de la naturaleza y presentan un sentido de percepción en las plantas, objetos y/o animales. Otros consideran importante los contextos culturales y diversidad de actividades, por lo que es fundamental analizar la percepción de los entornos de los adultos mayores para así demandar espacios de calidad para ellos.

2.4.3 Sentido de Pertenencia de los Espacio Públicos

Los ciudadanos pueden sentirse libres e iguales en los espacios públicos. Se representan a sí mismos como una comunidad coexistente que demuestra sus diversidades, sus incongruencias y manifiestan sus exigencias y sus dificultades; aquí es donde se desarrolla la memoria compartida, y se exhiben múltiples identidades (Borja, 2012; Ramírez, 2016). De este modo, un espacio puede seguir existiendo fundamentalmente por la expresión de la memoria colectiva, permanencia de los signos de identificación, la marca simbólica de un lugar y sobre todo de la práctica actual de la comunicación (Castells, 1989). Así mismo, Innerarity (2006) argumenta que la idea del espacio público está estrechamente relacionado al contexto de la ciudad, al horizonte de la civilización y a los valores de la ciudadanía.

Sin embargo, los escasos espacios públicos formales existentes no consideran las necesidades y las costumbres de los ciudadanos lo que ha originado una carencia de identidad por parte de ellos, por lo que han creado espacios alternativos informales aprobados por algunos sectores de la población pero que no satisfacen las necesidades de todos (Sabogal et al. 2019). Por ello, se han generado sociedades fragmentadas que impiden crear una identidad por falta del sentido de pertenencia de los espacios públicos (Narváez, 2017). Es necesario, reivindicar la máxima calidad para el espacio público de la cotidianeidad, y a la vez, la incorporación para todos a los espacios públicos de centralidad (Borja, 2003). De este modo, es vital restablecer el sentido de pertenencia e identificación de los ciudadanos con los espacios públicos. Por ello, es fundamental reforzar su relación con los espacios, y así efectuar cambios que mantengan la identidad de ellos y su sentido de pertenencia.

2.4.4 Espacios Públicos y bienestar emocional

Leandro-Rojas (2014), comentó que residir en el espacio público compromete adquirir habilidades para adaptarnos a entornos diversos y poco estructurados; este aprendizaje permite

desarrollar una sensación profunda y duradera de confianza en nuestro entorno, tanto físico como social. En este contexto señala que el espacio público actúa como un catalizador que permite percibir los estímulos que rodean como manejables, predecibles y comprensibles. El espacio público permite dialogar con extraños, intercambiar diversos temas, ejercitarse, acompañarse en la melancolía, llorar sin miedo a ser recriminado, reflexionar, disfrutar de la soledad o calmarse al contemplar el espacio con áreas verdes en tanto la zona proporcione seguridad y protección (Leandro- Rojas, 2014).

Además, Dziekonsky, M et al. (2015) expresan que los lugares son transformados por las personas puesto que son parte de su vida cotidiana y viceversa, los lugares restauran a los sujetos, y es así como prevalece una relación de debate entre los dos. Asimismo, manifiestan que los espacios públicos no solo son lugares de encuentro, sino son escenarios donde se configuran y expresan las relaciones interpersonales. En donde las personas exponen sus intereses, creencias y emociones, relacionándose con los demás y construyendo un tejido social dinámico. Por lo que, es esencial relacionar los espacios públicos con el bienestar emocional.

De acuerdo con Ellard (2016), la simple atención de la naturaleza, en cualquiera de sus formas, tiene un efecto positivo en nuestro bienestar físico y mental; dado que reduce la agitación y el estrés, mejora el estado de ánimo, ya que nos hace más felices y optimistas, promueve patrones de actividad cardíaca y cerebral más saludables y fortalece las habilidades cognitivas: capacidad de atención, concentración y memoria. Es así como existe un concepto de espacio que es denominado “psicogeografía”. La psicogeografía, conforme a Najarro (2016), explora la profunda conexión entre los espacios físicos y las emociones humanas. Puesto que se trata de una disciplina que analiza cómo los entornos específicos influyen en la sociedad, formando sus percepciones y respuestas emocionales. Es decir, la psicogeografía examina cómo los lugares que habitamos y transitamos impactan nuestra manera de pensar, sentir y actuar (Najarro, 2016).

Las dinámicas sociales que se desarrollan en los espacios públicos, a pesar de que sean tradiciones arraigadas, eventos ocasionales o propensión popular aportan en el bienestar individual y colectivo (Leandro- Rojas, 2014). No obstante, los adultos mayores pueden experimentar mayor ansiedad ante cambios repentinos como desniveles y obstáculos

inesperados (Gatica, Zavala y Ariás, 2022). Por ello, es esencial generar espacios públicos más amigables con ellos.

2.5 Peatonalización

Rolf Monheim (1998, citado en Sanz, 1998) menciona que ahora una ciudad sin zonas peatonales representativas resulta desesperadamente vetusto. La peatonalización conducirá, inevitablemente, a la definición de modos de transporte sostenibles que optimicen el uso de las vías públicas, respetando de esta manera los derechos establecidos, priorizando y promoviendo modos de transporte que permitan la mayor calidad y eficiencia en apoyo de un mundo complejo e interactivo de los ciudadanos (Tejedor, 2009).

La peatonalidad no es solo el tema principal de los principios de la movilidad urbana sostenible, sino que también está íntimamente relacionado con otros proyectos teóricos de la disciplina urbana: la proximidad, la serendipia, la convivencia, la integración social y los derechos de la ciudad (García, 2015). Además, los argumentos esgrimidos para justificar la iniciativa de la peatonalización integran distintos aspectos: la preservación del medio ambiente, el descenso del uso indiscriminado del vehículo privado, el marketing económico y urbanístico, la instauración de una nueva imagen de ciudad amigable y el atractivo turístico; asimismo, identitario y restaurando a los ciudadanos el interés y el orgullo en su centro histórico, e incluso fomentando la socialización en los espacios públicos (Tejedor, 2009).

Sin embargo, Guío (2010) indica que la búsqueda de movilidad, accesibilidad y eficiencia en los sistemas de transporte urbano reduce en gran medida la transitabilidad porque, tradicionalmente, cada avance tecnológico ha tenido un impacto negativo en el entorno peatonal. En las ciudades actuales, la priorización de los modos motorizados crea una serie de desventajas para la movilidad de los peatones y ciclistas.

Por otro lado, las políticas de desarrollo urbano deben ser inclusivas y considerar las necesidades de todos los ciudadanos, puesto que, si bien aumentar el tránsito peatonal es un objetivo deseable, no debe efectuarse a costa de crear espacios excluyentes (Giglia, 2017).

2.5.1 Accesibilidad

La accesibilidad comprende una serie de características que puede ofrecer todo espacio urbano; de manera que, puedan ser usados de forma segura, cómoda, en igualdad de condiciones y de manera autónoma, por todos los usuarios sin importar su estado físico (CEAPAT, 2010). El

Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CEAPAT) advierte que la accesibilidad es una de las características fundamentales en la configuración de los espacios urbanos, dado que posibilita los desplazamientos y el acceso de todas las personas a cualquier parte del entorno urbano construido, así como su participación en las actividades que se desarrollan dentro de estos (CEAPAT, 1996).

A lo largo del tiempo, la noción de accesibilidad se ha ido transformando; de ese modo, se origina el concepto de diseño universal o diseño para todos que indaga la configuración de los espacios públicos para el acceso de la mayor cantidad de usuarios, sin que se requiera que estos sean ajustados y modificados o se construyan diseños especiales; de modo que, no se estigmatice a las personas con capacidades diferentes temporales o permanentes (CEAPAT, 2010). Análogamente, la accesibilidad universal y diseño para todos tienen como objetivo lograr que la composición del entorno sea usada por todos los ciudadanos con la mayor independencia y naturalidad posible (CEAPAT, 1996).

De acuerdo con ONU HABITAT (2020), la construcción de espacios amigables, sostenibles e inclusivos para los adultos mayores permite que puedan desarrollarse de manera segura, autónoma y mantener un envejecimiento apropiado. Este sector de la población engloba a personas con características variadas y que experimentan las ciudades de diferente manera. Además, ONU HABITAT (2020) plantea algunos aspectos importantes en los espacios públicos que se presentan a continuación:

- Aspecto físico – ambiental: Espacios públicos que sean seguros y accesibles. Enfatiza la importancia del transporte y espacios adaptados que faciliten los desplazamientos de las personas con movilidad reducida.
- Aspecto socioeconómico: Acceso libre de los adultos mayores a los espacios públicos sin excepción. Se busca protegerlos de actos de exclusión como los generados en los procesos de gentrificación.
- Aspecto Social: Desarrollo de actividades recreativas, culturales, formativas, etc., dentro de los espacios.
- Aspecto asistencial: Presencia de centros de salud modernos, equipados y con personal calificado.

· Interseccionalidad: Herramienta que nos ayudaría a analizar las relaciones que se dan entre los adultos mayores a partir de su edad con otros aspectos como identidad, discapacidad, género, etc.

2.5.2 Requisitos para la peatonalización de espacios y Manuales de Diseños.

2.5.2.1 Requisitos para peatonalizar una calle:

De acuerdo con el ingeniero de caminos Julio García Villanova (2022) el modelo de movilidad tradicional de transporte debe ser suplido por un modelo que busque el equilibrio entre los distintos modos de desplazamiento, poniendo énfasis en la escala humana; así, para dar solución a los problemas de movilidad se deberá priorizar la peatonal.

Nos menciona que el modelo de peatonalización nos ofrece múltiples ventajas y no solo superar la confrontación del espacio que se evidencia entre los peatones y vehículos, sino que también contribuye en la mejora de la calidad del aire, así como las disminuciones de accidentes e impulsa el comercio.

Julio García Villanova (2022) nos plantea tres requisitos indispensables a seguir en la instauración de un Plan de peatonalización:

- Área peatonalizada: Esta debe ser extensa de modo que se puedan desarrollar una gran variedad de actividades, de ese modo evitar la generación de horas muertas durante determinadas horas.
- Tráfico: Posibilidad de poder reducir el tráfico sin que ello signifique el colapso por el tráfico en las calles adyacentes a la zona peatonalizada.
- Acceso de determinados vehículos: Se debe permitir el acceso de determinados vehículos tales como el de recojo de basura y de vehículos que suministren de provisiones a los comercios.

De acuerdo con Ana Gamo y Julian Sastre (2014) en su artículo ¿Por qué se peatonaliza una calle? nos mencionan requisitos indispensables para una peatonalización exitosa.

- Se debe tener una correcta planificación y una visión integral en una determinada área. Asimismo, resaltar que las improvisaciones no funcionan.
- Ofrecer estacionamientos públicos cercanos y accesibles que permitan a los residentes, comerciantes y visitantes aparcar sus vehículos.

- Accesibilidad del transporte público a la zona peatonalizada que logre una interconexión, de lo contrario se podría generar un aislamiento del espacio público.
- Diseño accesible para todos los peatones e inclusive para aquellos que se movilizan con un transporte no motorizado como las bicicletas. Para ello, se requiere una adecuada interconexión de las rutas peatonales que tenga espacio suficiente, buena iluminación y sea atractivo.
- El diseño del espacio debe adaptarse a las necesidades de todos los peatones tanto del peatón estándar como de aquellos con movilidad reducida, el cual se conforma también a los adultos mayores.

2.5.2.2 Requisitos para un espacio Público:

Jan Gehl (2014) propone 12 criterios de calidad de los espacios públicos, los cuales serán englobados en los siguientes aspectos:

- Protección: Las ciudades deben brindar óptimas condiciones para que el usuario desarrolle todas las actividades básicas relacionadas con el sistema sensorial y motor de manera segura.
- Confort: El caminar posibilita la circulación dentro del espacio público, pero también es el punto inicial que posibilita el desarrollo de otras actividades como permanecer, mirar, hablar, jugar, entre otras.

La distancia que un usuario estaría dispuesto a recorrer dentro del espacio público depende de múltiples factores: la condición del pavimento y el área del espacio que le permita movilizarse libremente. Además, el confort de un espacio depende en gran medida de las oportunidades que le permite experimentar al peatón.

- Permanencia: Las actividades que se desarrollan en un espacio público se pueden dividir en actividades de movimiento y actividades de permanencia.

Las actividades de permanencia pueden clasificarse de acuerdo al grado de necesidad. Por un lado, se encuentran aquellas actividades que no dependen de la calidad de las ciudades, por ejemplo: el comercio ambulatorio, la limpieza, entre otros. Por otro lado, se encuentran las actividades que dependen de la calidad del espacio, del clima, la situación, por ejemplo: la estancia en algún banco de algún área de dispersión como los parques, la estancia en algún espacio privado como un restaurante, café, entre otros.

Es importante tener en cuenta que la gran afluencia que pueda tener un espacio no es sinónimo de que exista un alto nivel de calidad urbana, por el contrario, existen varios factores que pueden generar ello. Tal es el caso del centralismo de los servicios básicos, ya que no existe transporte público cerca del lugar por lo que los usuarios deben caminar hasta los paraderos.

2.5.2.3 Manual de Accesibilidad Universal: Accesibilidad en el espacio público

De acuerdo con el Manual de Accesibilidad Universal (2010), para obtener un diseño de urbes inclusivo es necesario considerar las siguientes recomendaciones:

- Veredas:

El trazo debe de ser preferentemente recto y las franjas longitudinales deben estar delimitadas de manera clara, se debe hacer el trazo de al menos dos franjas.

Se recomienda un ancho mínimo de 1.50 metros de la franja de circulación, con ellos se posibilita el tránsito simultáneo de dos personas una de ellas en silla de ruedas o con un coche para niños. Un ancho de 2.00 m posibilita la circulación de dos sillas de ruedas

Los elementos fijos y móviles que pudieran estar cerca de la calzada deberán colocarse fuera del área de circulación peatonal para que no representen un obstáculo para personas con movilidad reducida o invidentes. Además, la altura libre de obstáculos deberá ser de 2.10 m.

Material de las veredas: El pavimento de las veredas de hormigón o baldosas deben ser uniformes sin rugosidades, antideslizantes en seco y mojado.

Pendiente transversal: La pendiente transversal de las veredas no debe ser superior al 2%.

- Cruces peatonales

Rebajes: El ancho del rebaje debe ser de la misma dimensión que el del paso de cebra del cruce peatonal y así evitar accidentes, se debe tener un

ancho mínimo de 1.20 m. Así mismo, se debe tener un cambio de textura en la transición para advertir a las personas con discapacidad visual.

Diferencia de nivel entre la berma para el cruce peatonal: No debe haber desnivel entre la vereda y el cruce peatonal.

- **Mobiliario urbano**

Todo mobiliario deberá ser colocado fuera de la zona destinada a la circulación peatonal y en veredas con ancho suficiente de modo que no genere un obstáculo para el tránsito peatonal.

- **Tiendas móviles:**

Los quioscos deben estar colocados de modo que no obstaculicen las bermas y que permitan el paso de personas en silla de rueda por la parte inferior. La altura máxima del mostrador debe ser 1.10 m, cualquier estructura que sobresalga debe tener una altura libre de 2.20 m.

- **Tacho de basura:**

Los tachos de basura deberán ubicarse en el borde exterior de la berma siempre y cuando el ancho de esta sea mayor a 1.20 m. La altura dependerá de la ubicación de la abertura, en el caso que se encuentre en la parte superior deberá tener una altura máxima de 0.80 m, en el caso de estar ubicada lateralmente la altura máxima será de 1.00 m. Asimismo, tener en cuenta que, si el tacho se encuentra dentro de la zona de tránsito peatonal, deberá llegar hasta el suelo de modo que los peatones con discapacidad visual puedan percibirse de ello.

- **Bancos y asientos:**

Estos no deben suponer un obstáculo, por lo que deben estar ubicados fuera de la zona de circulación. Los asientos deben tener una altura de 45 cm y una profundidad entre 48 y 51 cm, el respaldo debe tener un ángulo de 110°, así mismo debe contar con brazos que ayuden a moverse a las personas mayores, estos deben estar a una altura de 25 cm desde el asiento. La distancia entre asientos debe ser lo suficiente de modo que pueda encajar una silla de ruedas o un coche de niños, como mínimo 80 cm.

- Pilotes:

Los pilotes deben ubicarse al borde de la berma y con una separación entre ellos de 90 cm, nunca deben ser colocados en la transición de la acera y el cruce peatonal-

- Protección y cierre:

Rejillas y registros: Estas se ubican en las veredas y las calzadas, deben tener una dimensión máxima de 15 mm de modo que no se atasquen las ruedas de sillas o coches de los niños, el enrejado debe ser perpendicular al sentido de la circulación peatonal.

2.5.2.4 Guía Global de diseños de calles: Calles peatonalizadas

De acuerdo con la Guía Global de diseños de calles (2016), las calles peatonalizadas priorizan a las personas que se movilizan a pie. Estas calles generalmente se seleccionan de acuerdo a varios criterios, entre ellos el alto volumen peatonal y la restricción de tránsito vehicular. Cuando se planifican adecuadamente y se hace un continuo mantenimiento se convierten en destinos para las personas, ello beneficia económicamente a los negocios ya que incrementa la actividad comercial.

- Es importante que exista un alto flujo de personas dentro de la zona peatonal ya que un flujo bajo o inexistente puede traducirse como una zona insegura o poco interesante.
- Se debe tener una buena conexión con las redes de transporte público, ciclo vías y demás trayectos peatonales; así mismo, se debe brindar puntos para recoger usuarios con movilidad reducida o adultos mayores.
- Deben existir franjas pequeñas que permitan el tránsito de vehículos de emergencia y deben estar libres por lo que no se debe permitir estacionarse dentro de esta zona.
- La superficie debe ser uniforme, continua y sin desniveles, de modo que sea transitable.
- Para el pavimento se debe usar materiales duraderos, este debe ser táctil para permitir movilizar a las personas con discapacidad visual de manera más segura; así mismo, se debe contar con rampas.
- Se debe incluir mobiliario como bancas, mesas, jardines, piezas de arte, etc, que posibiliten el desarrollo de una gran variedad de actividades.
- El acceso de carga debe limitarse a las horas de bajo flujo dentro de la zona peatonalizada.

- Realizar mantenimiento periódico que permita preservar los elementos mobiliarios y mantener la zona limpia. Se debe colocar tachos de basura de acuerdo al flujo peatonal.
- Se debe mantener la zona iluminada, ello permitirá brindar un ambiente más seguro.
- Si el área peatonalizada es larga es recomendable realizar eventos para entretener a los usuarios. Así mismo, es fundamental delimitar áreas para que los comerciantes puedan realizar actividades, es importante que exista zonas libres entre estas áreas para permitir permeabilidad, visibilidad y el tránsito fluido.

2.5.2.5 Guía Global de diseños de calles: Callejuelas y callejones peatonalizadas

Por un lado, de acuerdo a la Guía Global de diseños de calles (2016), nos mencionan sobre criterios de diseños de callejuelas y callejones peatonalizadas, los cuales serán presentados en las siguientes líneas:

- Se recomienda ampliar las áreas de las fachadas
- Tener una franja de circulación peatonal de 3.5 metros para permitir el paso de vehículos de emergencia
- Establecer ciclo paraderos y estacionamiento de bicicletas, y prohibir el estacionamiento de los vehículos dentro de la zona no permitida.
- Determinar horarios para el acceso de carga
- Contar con iluminación para brindar seguridad.
- Realizar un plan de mantenimiento periódico que permita mantener el área limpia y sin obstaculizaciones.
- Realizar una pendiente en el pavimento para asegurar el drenaje de las zonas peatonales.

2.5.2.6 Guía Global de diseños de calles: Plazas Interinas

Por otro lado, de acuerdo con la Guía Global de diseños de calles (2016), nos mencionan también criterios sobre diseños de plazas interinas, los cuales se presentan a continuación:

- Se debe prohibir el estacionamiento dentro del área.
- Delimitar los bordes del espacio con bolardos, macetas o pintura para evitar el acceso de vehículos.
- El espacio debe ser accesible, con rampas y franjas táctiles de advertencia para las personas con problemas de visión y movilidad reducida.
- Tener en cuenta el clima y durabilidad al momento de escoger los materiales a usar.
- Es importante una adecuada iluminación del espacio para brindar seguridad.

- Brindar mobiliario temporal o permanente como bancas, mesas, sombrillas, etc.
- Las esquinas de las plazas u otras zonas expuestas a la invasión de vehículos deben estar protegidas con objetos pesados como bolardos u otros elementos que orienten a los conductores sobre la ruta.
- En el caso de tener área suficiente se pueden instalar paraderos de bicicletas.
- Cuando el diseño sea permanente se debe tener en consideración el acceso para la carga en la mañana o en la noche, de modo que no dificulte el tránsito peatonal.

2.5.3 Casos de peatonalización

2.5.3.1 Copenhague

Los espacios donde se prioriza el pedestrianismo cumplen un rol fundamental en la configuración de las ciudades, brindan espacios donde puede desenvolverse libremente y sin competir con otros medios de transporte (Gehl,2014).

Hasta el año 1962 las calles de la plaza en Copenhague eran usadas intensamente para el tránsito de automóviles y áreas de estacionamiento. En 1962 como un experimento se realiza la peatonalización de la calle principal de aproximadamente 1.5 km de longitud, ello generó un debate entre los usuarios ya que los comerciantes de la zona consideraban que la restricción del uso del automóvil generaría la disminución de sus clientes y por ende pérdidas en sus negocios. Sin embargo, la peatonalización demostró tener un gran éxito; ya que, al restringirse el uso del automóvil y reducirse el tráfico se incrementó el tránsito peatonal y con ello el comercio en la zona (Gehl,2014).

De acuerdo con Gehl (2014) la principal clave del éxito de la peatonalización en Copenhague fue el cambio progresivo lo que permitió una adaptación gradual por parte de los usuarios a la reducción del uso de automóvil y al incentivo del uso de transporte público y otros modos más sostenibles.

2.5.3.2 Boulevard Broadway, Nueva York, Estados Unidos

La principal problemática que atravesó New York fue la congestión generada por una planificación tradicional de calles en torno a la circulación de vehículos, ello originó su incremento provocando considerables problemas de congestionamiento. Por ello, el gran reto del Departamento de Transporte fue reducir la congestión que se había generado y mejorar las

condiciones del espacio en beneficio de los peatones. En busca de una solución, en el año 2006 se impulsa el Plan Estratégico de New York PlaNYC con una proyección de 30 años, enfocado en una sostenibilidad integral. Para lo cual en el año 2007 contactan con el estudio de Arquitectos de Jan Gehl, cuyos estudios realizados en diversas zonas estratégicas estuvieron enfocados en la recuperación y mejora de las condiciones de los espacios para el tránsito peatonal y un equilibrio entre los diversos modos de transporte (Gema y Jordi, 2014)

De acuerdo con el estudio de Arquitectos de Jan Gehl, la situación radicaba en la poca cantidad de lugares donde los peatones puedan sentarse, descansar y observar el entorno. Asimismo, la cantidad de estacionamientos superaba a la de espacios públicos, Por otro lado, no existe una conexión entre los espacios públicos, calles y las edificaciones en el entorno.

Así, la primera intervención realizada fue en el Boulevard de Broadway. Broadway, una de las calles más famosas de Nueva York, significaba un gran reto para los planificadores del transporte, puesto que el 89% del espacio total de Times Square estaba asignado a los vehículos. Así, la primera intervención, el rediseño de la calle 42 hasta la 34, estuvieron orientadas a la creación de nuevas áreas peatonales, dos vías se convirtieron en vías de servicio, cuatro de los carriles se convirtieron en una plaza peatonal y para el uso de bicicletas, se redireccionó el tráfico, se señaló adecuadamente, se colocaron mobiliarios urbanos sillas, mesas, sombrillas que invitaran al peatón a disfrutar del espacio; se crearon áreas verdes, maceteros con flores. La acogida de este proyecto fue de gran impacto que se imitaron para generar nuevos espacios peatonales en otras zonas como en el Times y Herald Squares.

2.5.3.2 Río Cheonggyecheon, Seúl, Corea del Sur

En el centro de Seúl, la autopista Cheonggye se erguía como una cicatriz urbana, puesto que esta vía de dos niveles, construida años anteriores como solución solo dividía la ciudad, y creaba un vacío entre la zona industrial y el resto del tejido urbano lo que generó dos frentes inhóspitos que afectaban y dificultaban a los habitantes de la zona (Iglesias,2018). Es por ello que plantean una transformación para recuperar el espacio con el fin de mejorar la movilidad, medio ambiente y espacio público: Proyecto de Restauración de Cheonggyecheon. Este plan consta de la demolición de la autopista y la restauración del río, en el cual no solo buscaban atraer el turismo sino repensar a la ciudad para los habitantes (ONU-Habitat, 2018)

Asimismo, contiguo al proyecto proponen revitalizar y reconectar los sitios históricos del antiguo centro amurallado de Seúl, para reencontrarse con sus raíces y honrar su legado. Es así como a través de la transformación de la zona se crea un espacio peatonal que integra armoniosamente con el río Cheonggye y recupera la zona industrial en un vibrante centro comercial y cultural. Este proyecto ofreció un oasis verde en medio de la ciudad, convirtiéndose en un pulmón de la ciudad e invitando a sus ciudadanos a desplazarse a pie, aligerando así el congestionamiento del centro y recuperando su valor estético, social y ambiental (Iglesias, 2018).



CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

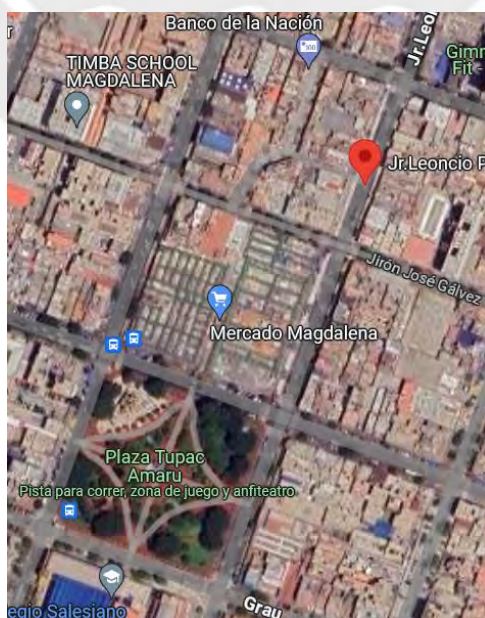
3.1 Generalidades

El marco metodológico es un conjunto de acciones diseñadas para describir y analizar el trasfondo de las cuestiones planteadas de la investigación, a través de la observación y técnicas para recolectar datos; para determinar, con precisión, cómo se efectuará la investigación mediante la operatividad de los conceptos y elementos que forman el problema de la investigación (Urteaga, 2017). Para el desarrollo de esta, es fundamental explicar el contexto de la investigación, diseño, enfoque, técnicas, herramientas de recolección y de procesamiento de información que se presenta en las siguientes líneas.

3.2 Contexto de Investigación

El área de estudio será el jirón Leoncio Prado en las cuadras sexta, séptima y octava -zona peatonalizada - situado en el distrito de Magdalena del Mar, departamento de Lima, en la región Costa. Como datos acerca del lugar, el distrito posee una superficie de 3. 61 km². El desarrollo del estudio se llevó a cabo en un periodo aproximado de nueve meses, desde el mes de marzo hasta inicios de diciembre. Además, es importante destacar que la investigación se inició en un contexto de emergencia sanitaria, en donde, las actividades se reanudaron progresivamente considerando distintas medidas de protección.

Figura 1 Área de la investigación



Nota: Adaptado de Área de la investigación [Imagen], Fuente: por Google maps, s.f.a.

Ubicación y Límites del área de investigación:

- Coordenadas UTM: 18S 274420 E 8662517 N
- Coordenadas Geográficas: 12°05'28"S / 77°04'21"W
- Zona: Costa
- Altitud: 27 m.s.n.m

Límites:

Por el Norte : Con el distrito de Pueblo Libre y el distrito de Jesús María

Por el Sur : Con el Océano Pacífico

Por el Este : Con el distrito de San Isidro

Por el Oeste : Con el distrito de San Miguel

3.3 Diseño de Investigación

Un diseño de investigación nos permite desarrollar una estrategia que tiene como objetivo obtener información necesaria para el estudio y con ello responder al planteamiento (Wentz, 2014; McLaren, 2014; Creswell, 2013a, Hernández-Sampieri et al., 2013 y Kalaian, 2008, citado en Hernández-Sampieri, 2014).

En el enfoque cuantitativo, de acuerdo a Hernández Sampieri (2014), el investigador utiliza sus diseños para analizar la certidumbre de las hipótesis propuestas en situaciones específicas, o para proporcionar indicios sobre los lineamientos del estudio (si no hay hipótesis); en cambio, el diseño en el enfoque cualitativo, es el método general que se utilizará en el proceso de investigación; es decir, al igual que la muestra, la recolección y el análisis de los datos, el diseño va originándose desde el planteamiento del problema hasta la sumersión inicial y la actividad de campo, por supuesto, experimenta variaciones, incluso cuando solo sea una manera de centrar la cuestión de interés.

3.4 Enfoque de la investigación

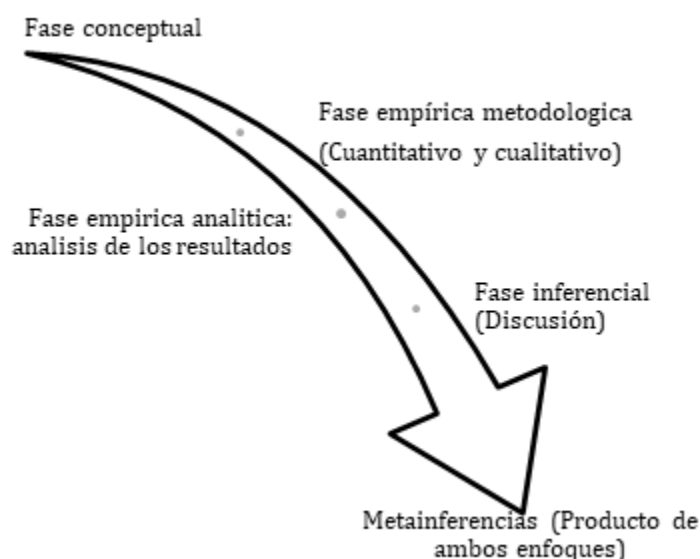
El enfoque que se planteó en la investigación fue mixto dado que intenta representar una serie de procesos de investigación, empíricos, sistemáticos e involucra la recolección y el análisis de los datos cuantitativos y cualitativos, en el cual se puede realizar una comprensión más sustancial del objeto de estudio (Hernández-Sampieri, 2014).

3.4.1 Enfoque Mixto

La investigación tuvo un enfoque mixto concurrente. Este enfoque nos permitió recolectar y analizar los datos cuantitativos y cualitativos de manera paralela (Hernández- Sampieri, 2018). Además, Onwuegbuzie y Johnson (2008, citado en Hernández- Sampieri, 2018), describió que el diseño concurrente consiste en cuatro criterios:

01. Los datos cuantitativos y cualitativos se recopilan en paralelo y por separado.
02. Ni el análisis de datos cuantitativos ni el análisis de datos cualitativos se basan en otros análisis.
03. Los resultados de ambos análisis no se combinan en la etapa de interpretación de cada método, sino después de que los dos conjuntos de datos se recopilan y analizan por separado.
04. Después de recolectar datos e interpretar los resultados de los componentes CUAN y CUAL, construya una o más meta-razones que integren los hallazgos, inferencias y conclusiones de los dos enfoques y sus conexiones o mezclas.

Figura 2 Esquema del enfoque de la investigación



Fuente: Adaptado de Hernández- Sampieri, 2014.

3.5 Población, muestra y muestreo

La población estudiada, se conformó por adultos mayores, puesto que es un grupo considerable en el distrito de Magdalena: 11 974 personas (INEI, 2017). Además, cabe resaltar que esta cifra es la segunda más alta en comparación a los demás distritos de Lima. Dentro de este grupo de estudio, es factible que se encuentren personas discapacitadas, a causa del desgastado funcionamiento de su físico y sentidos básicos. Según la ley de las personas adultas mayores, los que forman parte de esta comunidad, son todos aquellos que poseen 60 o más años de vida (“EL PERUANO”, 2022.).

3.5.1 Muestra probabilística

En una muestra probabilística, los componentes que pertenecen a la población poseen las mismas características y todos pueden ser seleccionados, ya que es aleatorio y se busca generalizar los resultados a través de estadísticas (Hernández-Sampieri, 2014).

3.5.2 Muestra no probabilística

La muestra no probabilística está sujeto al planteamiento y a las características del estudio, mas no de criterios de probabilidad que generalicen, y muestran representatividad de los elementos de la población, mas no son generalizados (Hernández-Sampieri, 2014).

La investigación se constituyó por una muestra no probabilística, debido a que dependió de las características de la investigación. La muestra se obtuvo a través de los métodos: voluntarios, oportunidad, casos- tipo, redes u homogénea.

3.6 Técnicas e instrumentos para la recolección de datos

Las técnicas e instrumentos de recolección de datos, de acuerdo con lo indicado por Hernández Sampieri (2014), estuvieron conformados por distintas formas de observación, clases de entrevistas, estudios de incidentes, entre otros; además, es esencial mencionar que se consideró materiales que favorecieron la recopilación de información; por ejemplo, grabaciones, fotografías, vídeos, y técnicas de mapeos. Asimismo, las técnicas que se aplicaron en el estudio fueron basadas, esencialmente, a través de la triangulación de información: observación, cuestionarios y entrevistas.

Para Chasteauneuf (2009, citado por Hernández- Sampieri, 2014), los cuestionarios constan de preguntas relacionadas con distintas variables de la investigación que se buscan medir. Asimismo, García (2003) señala que el cuestionario, es una técnica de evaluación que puede comprender tanto aspectos cuantitativos como cualitativos, por su versatilidad es posible emplearlo en la evaluación de procesos, personal o programas de formación y en la investigación como instrumento.

De acuerdo con Río (1997, citado por García, 2003), desde la perspectiva de la investigación social: “Las preguntas de un cuestionario son la expresión, en forma interrogativa de las variables empíricas, o indicadores respecto de los cuales interesa obtener información” (p.11). Asimismo, las preguntas pueden ser cerradas o abiertas, y se efectuarán de manera personal, telefónica o vía internet (Hernández- Sampieri, 2014).

En cambio, la entrevista es un medio adecuado para recopilar datos empíricos y es uno de los procedimientos más utilizados en la investigación cualitativa; el investigador, no solo debe plantear las preguntas de la investigación que le interesan, sino también comprender el lenguaje de los participantes y prestar la debida consideración al significado que le otorgan en la investigación (Troncoso y Daniele, 2019).

3.7 Técnicas y Herramientas para el procesamiento de datos

En el procesamiento de los datos, en relación a los cuestionarios, se empleó la escala de Likert y se verificó la confiabilidad, validez y objetividad. En las entrevistas, se transcribió, codificó y redactó cada una cualitativamente. Es relevante mencionar que se concluyó con el proceso luego de lograr la saturación de categorías. Hernández- Sampiere (2014), nos expresa lo siguiente: “*La validez, la confiabilidad y la objetividad no deben tratarse de forma separada. Sin alguna de las tres, el instrumento no es útil para llevar a cabo un estudio*” (p.240).

Es por esto que los instrumentos de medición, manifestado por Hernández-Sampieri (2014), deben reunir condiciones de confiabilidad, de validez y de objetividad. En primer lugar, la confiabilidad comprende el grado en el que un instrumento produce resultados congruentes y conscientes. En segundo lugar, la validez es el grado en el que el instrumento mide realmente la variable que se propone medir. Por último, de acuerdo con Mertens (2010, citado por

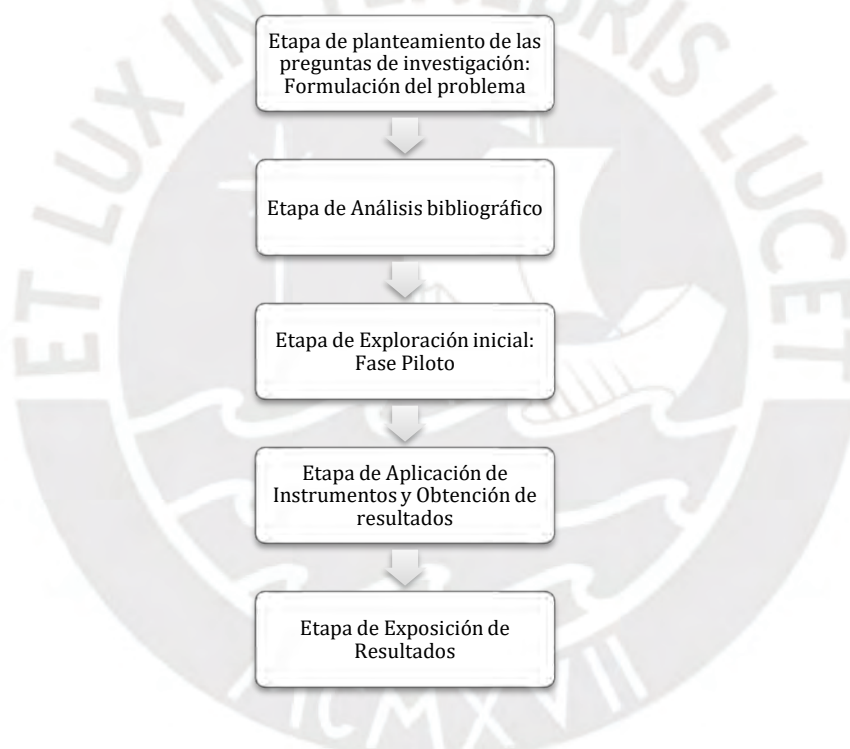
Hernández-Sampieri, 2014), la objetividad se refiere al grado de permeabilidad o impermeabilidad del instrumento bajo la influencia de los prejuicios y tendencias de la gestión, evaluación e interpretación de los investigadores.

Las herramientas que se aplicaron en la investigación se formaron a base de programas fundamentales como Word, Excel y se implementó SPSS el cual es un software que nos permitió analizar los datos.

3.8 Etapas de la metodología de investigación

En las siguientes líneas, presentamos las Etapas de Investigación realizadas (procedimiento del estudio):

Figura 3 Etapas de la investigación aplicada en el estudio



Fuente: Elaboración propia 2022.

I. Etapa de planteamiento de las preguntas de investigación: Formulación del problema

El planteamiento de esta investigación se origina a partir de observar la creciente problemática de la mala gestión de espacios públicos y la creciente construcción de infraestructura diseñada para el uso del automóvil, así como la falta de zonas inclusivas con aquellos con menor autonomía como los niños, personas con movilidad reducida y adultos mayores.

Por otro lado, la emergencia sanitaria, un evento atípico que aconteció en el año 2020, desencadenó que se peatonalizara uno de los jirones más concurridos de la zona céntrica del distrito de Magdalena, el jirón Leoncio Prado, con el propósito de cumplir con la normativa dispuesta por el Estado respecto al distanciamiento social. Es importante mencionar que este evento obligó el distanciamiento social y originó que las personas valoren la existencia de espacios públicos, lo cual formuló que se repensara la configuración de las ciudades, centrándose así en buscar una transformación que recupere y construya zonas en las que el peatón sea la prioridad y mejore la calidad de vida de ellos. Siendo así nuestro interés en investigar el impacto de la peatonalización del jirón Leoncio Prado en los adultos mayores, uno de los grupos sociales más vulnerables.

Comprendemos que, a más años de vida, los cambios y necesidades son diversos, por lo que en los proyectos de diseño de las calles y/o ciudades los adultos mayores se sienten excluidos puesto que las construcciones no se adaptan a sus necesidades. Por ello, se enfocó el estudio en los adultos mayores, se planteó la investigación y se buscó los instrumentos adecuados para la factibilidad del estudio. Se formulan un problema, preguntas en cuestión y objetivos. Asimismo, se desarrolla la justificación de la investigación en base a la revisión de Literatura. Luego, se establece el alcance y limitaciones que presenta el estudio, que permitió que se plantee la metodología más idónea.

II. Etapa de Análisis bibliográfico

En esta etapa se buscó autores que puedan definir y resaltar la importancia de los espacios públicos en las ciudades y su impacto sobre éstas. Así como presentar lo fundamental de la movilidad sostenible, ciudades sostenibles y la peatonalización. Se delimitó criterios, que deben abordar los espacios públicos, en base a tres dimensiones: placer, confort y seguridad. Ahondando también en la percepción de los adultos mayores y la influencia que tiene sobre su bienestar emocional, social y físico. Además, de la importancia de la accesibilidad. Se adaptaron los estudios sobre la peatonalización y los espacios públicos, y se construyó el estado del arte. Se profundiza en las características a considerar para la aplicación de los instrumentos del estudio: Cuestionarios, entrevistas, lista de verificación y observación.

III. Etapa de Exploración inicial: Fase Piloto

Esta etapa se inició con una fase de exploración piloto que se ejecutó en las primeras semanas del trabajo de campo. Se tuvo como objetivo observar el desarrollo del grupo en estudio, la concurrencia a la zona de estudio, y comprender las características de la zona peatonalizada. A partir de la información obtenida, se empezó a formular las preguntas para el cuestionario y la entrevista piloto, también se construyó el listado preliminar de características para la verificación y evaluación del espacio peatonalizado.

Luego de ello, ya en campo, se procedió a aplicar los instrumentos. Así, mediante la observación se analizó la lista de verificación, se aplicaron también las encuestas y entrevistas. Nuestro objetivo principal fue detectar los aspectos que se debían mejorar respecto a los instrumentos y poder afinarlos. Las primeras observaciones no participativas nos permitieron simplificar y agrupar las características de la lista de verificación para que no sea muy extensa, puesto que la investigación contemplaba un grupo de estudio de la tercera edad; por ello, era necesario una formulación simplificada y menos técnica.

Finalmente, luego de ajustar todos los instrumentos de recolección de datos, en la exploración piloto, se inició con la recolección de datos empleando los instrumentos y herramientas precisas. Para la verificación de la lista cada participante de la investigación procedió a calificar las características por cada cuadra de la calle peatonalizada. Así mismo, para tener información complementaria del espacio procedimos a realizar mediciones del ancho de las veredas, el ancho del espacio peatonal, la altura de las bancas, altura de los tachos de desperdicios y altura de los quioscos. Para la realización de las encuestas procedimos a seleccionar aleatoriamente personas mayores de 60 años dispuestos a colaborar. Del mismo modo, para las entrevistas exploratorias y de mayor profundidad procedimos a preguntar a adultos mayores y peatones de otros rangos de edad disponibles a colaborar con la investigación.

IV. Etapa de Aplicación de Instrumentos y Obtención de resultados

Para la obtención de resultados, después de efectuar la fase exploratoria considerando los atributos necesarios para el estudio, se inició con las encuestas y entrevistas paralelamente. Además, se efectuó la lista de verificación esquematizada con la observación directa. Finalmente, con la información

obtenida se realizó una triangulación con los procedimientos ejecutados: observación directa, cuestionarios y entrevistas.

Es fundamental señalar el porqué del uso de las técnicas e instrumentos para la recolección de datos señalado en el inciso 3.6 *Técnicas e instrumentos para la recolección de datos*. Las entrevistas realizadas fueron exploratorias y a profundidad. Con relación a las encuestas estas fueron dicotómicas, elección múltiple y preguntas abiertas con respuesta corta. En la siguiente tabla, se presentan los objetivos y resultados esperados.

Tabla 1 *Objetivos y resultados de los instrumentos y herramientas utilizados*

Instrumentos y herramientas utilizados	Objetivos	Resultados
Observación Directa	<ul style="list-style-type: none"> · Reconocimiento del espacio investigado. · Identificar la problemática de los usuarios dentro del espacio público. · Reconocer las características físicas del espacio público. · Identificar las principales oportunidades que brinda el espacio público en los adultos mayores. · Analizar el comportamiento de los adultos mayores en la zona peatonalizada. 	<ul style="list-style-type: none"> · Lista de verificación para determinar la calidad del espacio público de acuerdo con Jan Gehl y la OMS. · Identificación de los usuarios y su interacción con el espacio público. · Actividades que desarrollan los adultos mayores dentro del espacio.
Cuestionarios	<ul style="list-style-type: none"> · Comparar la problemática identificada en la observación directa y la problemática que ellos señalan cuando se desplazan por la zona. · Conocer a qué nivel se encuentran afectados por la peatonalización. 	<ul style="list-style-type: none"> · Evidencia de las características físicas que consideran los peatones · Información sobre la identificación de los adultos mayores con la peatonalización.

Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> · Identificar el grado de pertenencia de los usuarios con la peatonalización · Conocer el nivel de disfrute de la zona peatonalizada · Encontrar las vivencias e impedimentos de los usuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> · Apreciación de las vivencias e impedimentos de los adultos mayores en la zona peatonalizada. · Detalle sobre las percepciones de los adultos mayores de la zona peatonalizada
------------	--	--

Fuente: Elaboración propia 2022.

A toda la información obtenida, se aplicó un procesamiento de datos. Este fue diverso para cada instrumento y herramienta. A través de los softwares se inició con el procesamiento de información, creando gráficos y tablas para presentar idóneamente los datos obtenidos.

En el caso de los cuestionarios, se procesó a través del SPSS al principio (para extrapolar la información), pero contiguamente se empleó el Excel para generar gráficos. Para las entrevistas, se realizó una transcripción y se construyeron tablas donde se indican los puntos importantes. Por último, para la lista de verificación se realizó tablas en general y tablas resúmenes. Asimismo, se presenta en Anexo, el procesamiento de datos aplicados.

V. Etapa de Exposición de Resultados

En el capítulo IV se presentan los resultados obtenidos después de una serie de análisis y sustento variado: figuras resumen, tablas, imágenes, fotografías y citas de las entrevistas efectuadas. Además, se asocia el marco de referencia a lo obtenido en el estudio.

CAPÍTULO IV

PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

En el presente capítulo se presentan los resultados obtenidos al aplicar las herramientas de investigación y se desarrolla un análisis a través de la triangulación efectuada: Observación directa, cuestionario y entrevista. El área en estudio, el jirón Leoncio Prado, ubicado en el distrito de Magdalena fue peatonalizado en el año 2020 con el fin de brindar un mayor espacio de tránsito y así garantizar el distanciamiento social entre los peatones.

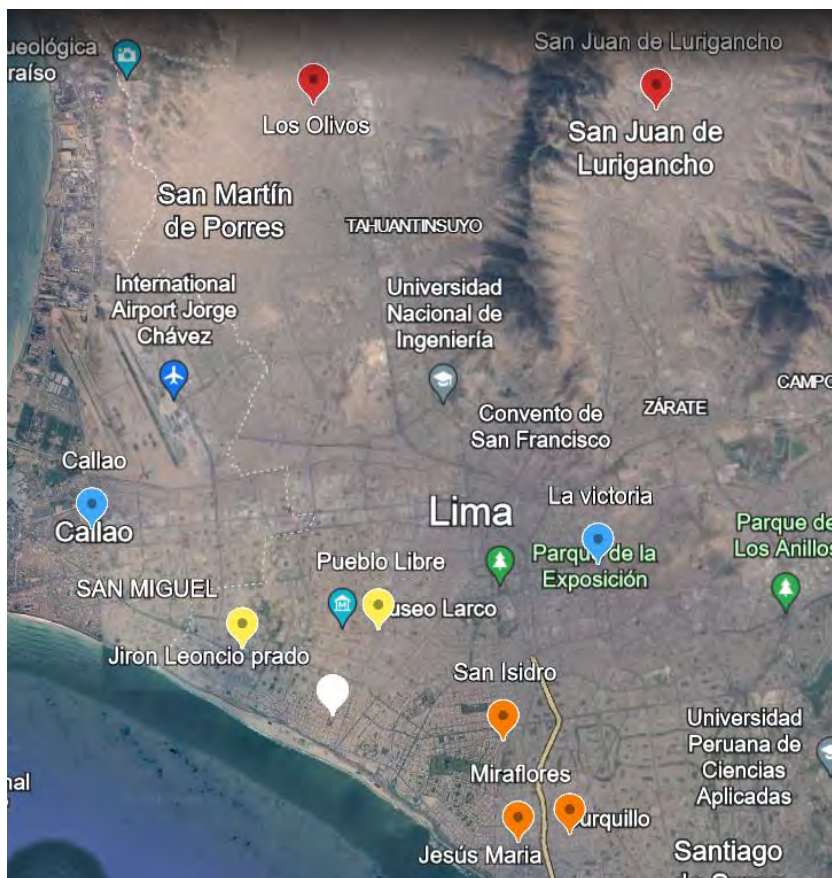
La peatonalización abarca tres cuadras: la sexta, séptima y octava. La sexta cuadra se encuentra frente al parque Túpac Amaru, la séptima frente al mercado Municipal de Magdalena y la octava cuadra está ubicada frente a bancos y farmacias. Asimismo, es importante mencionar que a través del estudio se busca evaluar el impacto que genera la peatonalización en los desplazamientos y en el desarrollo de las actividades de los adultos mayores, y también identificar factores de mejora para potenciar el espacio público peatonalizado en beneficio de los usuarios. Para ello, se emplearon distintos instrumentos como la observación directa, cuestionarios y entrevistas mencionados anteriormente.

4.1 Resultados de la Investigación

Para elaborar este capítulo, se utilizó la información recolectada a través de la observación directa, la aplicación de un cuestionario a 50 adultos mayores y la realización de cuatro entrevistas, tanto de exploración como de profundidad. Estos instrumentos se dirigieron a los trabajadores que laboraran dentro de la zona peatonalizada y a los adultos mayores que frecuentaban dicha área entre los meses de septiembre y octubre del año 2022.

Se identificó que los participantes del grupo en estudio que respondieron a los cuestionarios no solo residen en el distrito de Magdalena, sino que provienen de diferentes distritos, alrededor de 9 con distancias variables desde el punto de estudio, siendo la mayor distancia alrededor de 26.5 km.

Figura 4 Lugar de residencia de los participantes de la encuesta



Nota: Adaptado del Lugar de residencia de los participantes de la encuesta [Imagen], Fuente: por Google maps, s.f.a.

En las siguientes líneas, se presenta la información obtenida a través de los instrumentos empleados en el estudio.

4.2.1 Observación directa:

La peatonalización del jirón Leoncio Prado fue realizada en el año 2020 y abarca las cuadras sexta, séptima y octava. A continuación, se presenta la información obtenida a través de la observación directa:

4.2.1.1 Descripción de la ubicación de la calle:

La cuadra 6 del jirón Leoncio Prado se sitúa estratégicamente entre la plaza Túpac Amaru y el dinamismo de diversos centros comerciales. La presencia de la plaza atrae a una variada audiencia que aprovecha el espacio para una amplia gama de actividades, desde caminar y leer hasta descansar y entretenerse.

En cuanto a la cuadra 7, se encuentra flanqueada por el mercado tradicional de Magdalena por un lado y una variedad de comercios, como tiendas de ropa, restaurantes, farmacias, entre otros. En esta área se refleja como la influencia del mercado genera un notable aumento del tráfico peatonal en comparación con las otras dos cuadras, especialmente entre los adultos mayores que la visitan para realizar compras o disfrutar de las actividades disponibles.

Por último, la cuadra 8 está rodeada por farmacias, cafés y centros comerciales en ambos lados. Esta zona, además de ofrecer una amplia gama de actividades, también es transitada por la música en vivo y los eventos artísticos realizados por los ambulantes que frecuentan la zona.

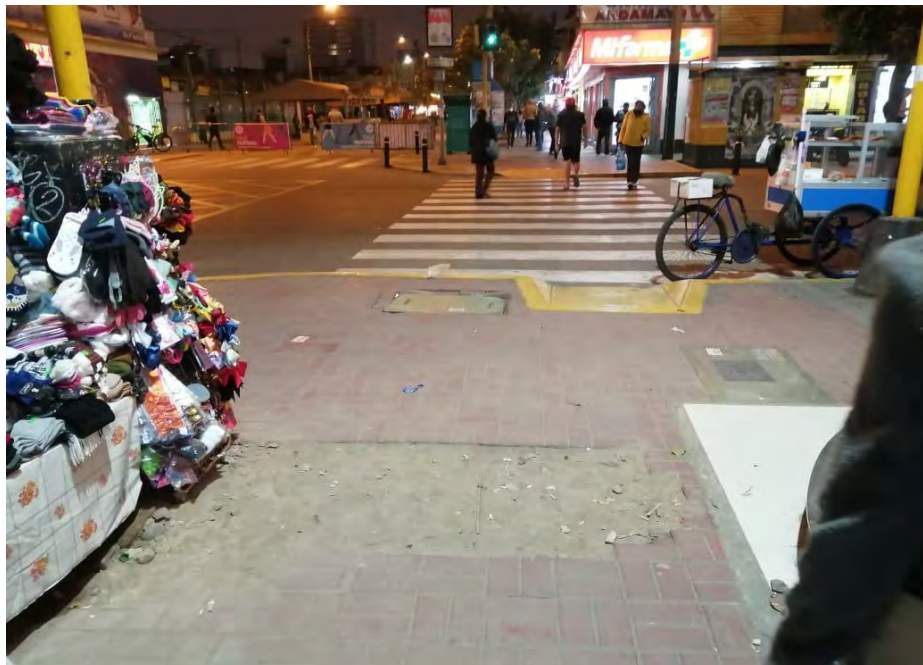
4.2.1.2 Descripción de las características físicas del área y las interacciones del grupo de estudio

En la cuadra 6, el mobiliario urbano se compone de bancas de concreto dispuestos en una fila a lo largo de uno de los lados, complementadas con maceteros de diferentes tamaños, se observó que, a pesar de contar con tachos para los desperdicios, en varios de estos maceteros habían desechos. Asimismo, se destacan dos quioscos cercanos a la intersección con el jirón Grau y el jirón Bolognesi, y otro en el centro de la cuadra. También se visualizó un estacionamiento de bicicletas en la esquina del jirón Grau.

Además, se observa la presencia de rampas únicamente en las esquinas, las cuales muestran rugosidades en la intersección con el pavimento peatonal, mientras que el resto de la cuadra carece de este acceso, lo que dificulta el desplazamiento de adultos mayores con sillas de ruedas, obligándolos a dirigirse hacia las esquinas para acceder a las veredas. La Figura 6 ilustra a un adulto mayor apoyándose en un poste de luz para ascender a la vereda, debido a las dificultades que representa desplazarse hasta el extremo de la cuadra.

A pesar de que el pavimento de la zona peatonalizada se encuentra nivelado y sin grietas, la vereda adyacente a los locales comerciales presenta un desnivel considerable, constituyendo un riesgo para los adultos mayores y personas con movilidad reducida. En cuanto al estado de las veredas, se identifican secciones deterioradas, como se muestra en la Figura 5, donde se aprecia una grieta significativa a pocos metros de la intersección con el jirón Bolognesi.

Figura 5 Estado de la vereda-esquina de la cuadra 06



Fuente: Elaboración propia

Figura 6 Adulto mayor en la cuadra 06



Fuente: Elaboración propia

Figura 7 Adulto mayor sobre un macetero en la cuadra 08



Fuente: Elaboración propia

Figura 8 Estacionamientos de bicicleta cuadra 06



Fuente: Elaboración propia

Figura 9 Desplazamientos de los usuarios por la cuadra 06



Fuente: Elaboración propia

Para evitar el tránsito de los vehículos dispusieron barreras en ambos extremos de la cuadra, pero la falta de vigilancia constante por parte de fiscalizadores para controlar el paso vehicular permite que, además de los *deliverys* y trabajadores de la zona, circulen una cantidad considerable de motorizados que desvían camino para acceder a la calle perpendicular del jirón Bolognesi. De hecho, se observó que la densidad de vehículos motorizados en esta cuadra era mayor en comparación con las dos otras cuadras, e incluso circulando a velocidades más altas.

Si bien el parque cuenta con baños públicos, estos se encuentran cerrados desde la pandemia y no hubo indicios de que se reabrieren pronto. En su lugar, los comercios de la zona ofrecen servicios higiénicos de pago por un precio de 0.70 céntimos.

Figura 10 Acceso a los Servicios Higiénicos



Fuente: Elaboración propia

La cuadra 7 se caracteriza por la presencia de numerosas carpas de restaurantes. Esta situación se origina en la pandemia, cuándo la municipalidad autorizó a los comerciantes de comida a ocupar un espacio fuera del mercado. Sin embargo, esta medida también se extendió a otros locales de venta de alimentos, lo que generó una reducción significativa del ancho efectivo de la vía peatonal. De hecho, la cuadra 7 presenta el menor ancho efectivo en comparación con las cuadras: 6 y 8.

Figura 11 Cuadra séptima con presencia de las carpas de comida



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, el piso peatonal y las veredas no se encuentran nivelados, por el lado del mercado hay una ligera depresión para acceder al mercado y existe solo una rampa en una de las puertas ubicadas cerca al jirón. Bolognesi como se presenta en la Figura 12.

Figura 12 Rampa de acceso de la zona peatonalizada al mercado de Magdalena



Fuente: Elaboración propia

En el espacio de la cuadra 8, por un lado, se visualizó dos carpas de cafeterías, el ancho efectivo es más amplio que el de la cuadra 7 (ver Figura 13). También se observaron bolardos en la esquina con el jirón. San Martín para hacer una continuación con la ciclovía que hay en esta calle; sin embargo, debido a la tranquera no está cumpliendo su función (ver Figura 14).

Figura 13 Vista frontal de la cuadra 08, señalando las carpas de las cafeterías



Fuente: Elaboración propia

Figura 14 Esquina de la cuadra 08 en la que se señala los bolardos de la calle perpendicular.



Fuente: Elaboración propia

Además, esta octava cuadra presenta existencia constante de fiscalizadores, ellos permiten el acceso a las motos que realizan, exclusivamente, *delivery* de los locales que se encuentran en la zona peatonalizada. Sin embargo, acceden diversos tipos de motorizados que no transitan por un espacio señalizado, sino que circulan de manera desordenada por toda el área y es así como representan un riesgo para los peatones. Asimismo, se ha observado que la mayoría de fiscalizadores no indican a los conductores que se bajen para que puedan transitar por la calle peatonalizada, solo se observó, una vez, cuando lo realizó la señora Emma, quien participó en la investigación.

Se ha observado parqueaderos de bicicletas colocados por la Municipalidad en las esquinas de las calles; sin embargo, no cuentan con una buena señalización, puesto que las bicicletas no se estacionan en los parqueaderos, sino que lo hacen en cualquier otro lugar. Ello genera una obstrucción en el espacio, e incluso algunos comerciantes implementaron sus propios parqueaderos afuera de sus locales, los cuales también generan obstáculos y reducen el ancho de tránsito de los peatones. En relación a la calidad de las veredas y el espacio peatonal, la vereda presenta desniveles y grietas, mas en el espacio peatonal no se observó grietas.

Por otro lado, se observó un quiosco sobre la vereda, basureros sin señalización sobre el piso peatonal y comerciantes que invaden las veredas, y todo ello reduce el ancho efectivo de la zona para transitar.

Figura 15 Cuadra 8, tachos de basura y quioscos



Fuente: Elaboración propia

Figura 16 Usuarios con bicicletas y motociclistas en la cuadra 8



Fuente: Elaboración propia

4.2.1.3 Actividades que se realizan dentro de la zona

En la cuadra 6 de lunes a jueves, se observó la presencia en menor porcentaje de adultos mayores en comparación con los fines de semana. A partir del día jueves, se llevan a cabo diversas actividades de entretenimiento, por ejemplo, se realizan ferias de ropa, comida, libros dentro del parque, así como realización de eventos musicales. Entonces, se ha observado que los adultos realizan distintas actividades de acuerdo con el día, por ejemplo, de lunes a jueves por la mañana se ve adultos mayores sentados en las bancas del parque leyendo su periódico o simplemente descansando y observando su entorno, también hay adultos mayores que pasean a sus mascotas dentro del parque generalmente por las tardes, otros se encuentran caminando, observando y apreciando las distintas actividades que ocurren a su alrededor.

Asimismo, se ha observado que los adultos mayores prefieren usar los mobiliarios del parque, porque tiene una mejor vista, son de un material más cómodos ya que son de madera y cuentan con respaldar en comparación de los mobiliarios dentro de la zona peatonal que son unos bloques de concreto sin respaldar y que no les brinda sombra. Además, como se mencionó anteriormente, a partir del jueves se realizan otras actividades como ferias que se desarrollan dentro del parque donde se aprecia gran afluencia de adultos mayores desde la tarde hasta la

noche. Así mismo, se efectúan eventos en donde se ha observado adultos mayores bailando y disfrutando de las actividades que se realizan. Otros dinamismos que se advirtieron fueron eventos de corte de cabello gratuito con gran participación de los adultos mayores.

En la cuadra 7 se aprecia, principalmente, músicos ambulantes, dibujantes, mas no se desarrollan actividades adicionales; sin embargo, existe gran movimiento debido al mercado. No obstante, en la cuadra 8, se observó mayor cantidad de músicos ambulantes en comparación con las otras cuadras, también se visualizó vendedores ambulantes, y mayor afluencia por los diversos comercios que existen: restaurantes, cafeterías, comercios, bancos, tiendas, mini *markets*, farmacias, tiendas diversas e incluso en una de las visitas realizadas se observó un concierto para la candidatura de uno de los aspirantes a la alcaldía de Magdalena.

4.2.2 Cuadros de comparación de acuerdo con Gehl y OMS

Se efectuó una lista de verificación de los 12 criterios de Jean Gehl y la Guía de Ciudades Globales Amigables con los adultos mayores que se presentan en el siguiente desarrollo. Se realizó un cuadro de verificación de los criterios de Gehl, a través de la observación se verifica si la zona de estudio cumple con los 12 criterios. Para ello se dividió en sectores, donde el sector 1 y 3 pertenecen a la sexta cuadra, el sector 4 y 6 pertenecen a la séptima cuadra y por último el sector 7 y 9 a la octava cuadra. Además, se realizó una puntuación donde el valor 0 es no presenta, 1 es bajo, 2 es medio y 3 es alto.

Figura 17 de la Sectorización



Fuente: Elaboración propia

Figura 18 Valores asignados

Puntuación	NO PRESENTA (0)	BAJO (1)	MEDIO (2)	ALTO (3)
------------	-----------------	----------	-----------	----------

Fuente: Elaboración propia

De esta puntuación el valor alto es equivalente a 3 y cada zona debería tener un puntaje máximo de 3 y para el total de zonas el valor sería 27. Asimismo, de acuerdo con los 12 criterios sería un total de 729 pts. Después de observar la zona de estudio y calificar cada criterio, el valor que se obtuvo fue alrededor de 219 pts; es decir, un 30% del total para el primer participante y un valor de 230 pts para el segundo de participante que equivale a un 32% del total, siendo estos valores menores al 50%, lo cual refiere que la zona cumple a un nivel bajo con los criterios de Jan Gehl. A continuación, se presenta la lista de los criterios y la información obtenida, a mayor detalle cada cuadra:

Tabla 2 Criterios de Jan Gehl

Criterio	Criterios de Jan Gehl
Protección	Protección contra el tránsito y los accidentes - sensación de seguridad física
	Protección del crimen y violencia - sensación de seguridad
	Protección de las molestas experiencias sensoriales
Confort	Oportunidades para caminar
	Oportunidades para permanecer
	Oportunidades para sentarse
	Oportunidades para mirar
	Oportunidades para hablar y escucharse
	Oportunidades para el juego y el ejercicio
Placer	Escala
	Oportunidad para disfrutar de los aspectos positivos del clima
	Oportunidades para mirar

Fuente: Adaptado de Gehl (2014)

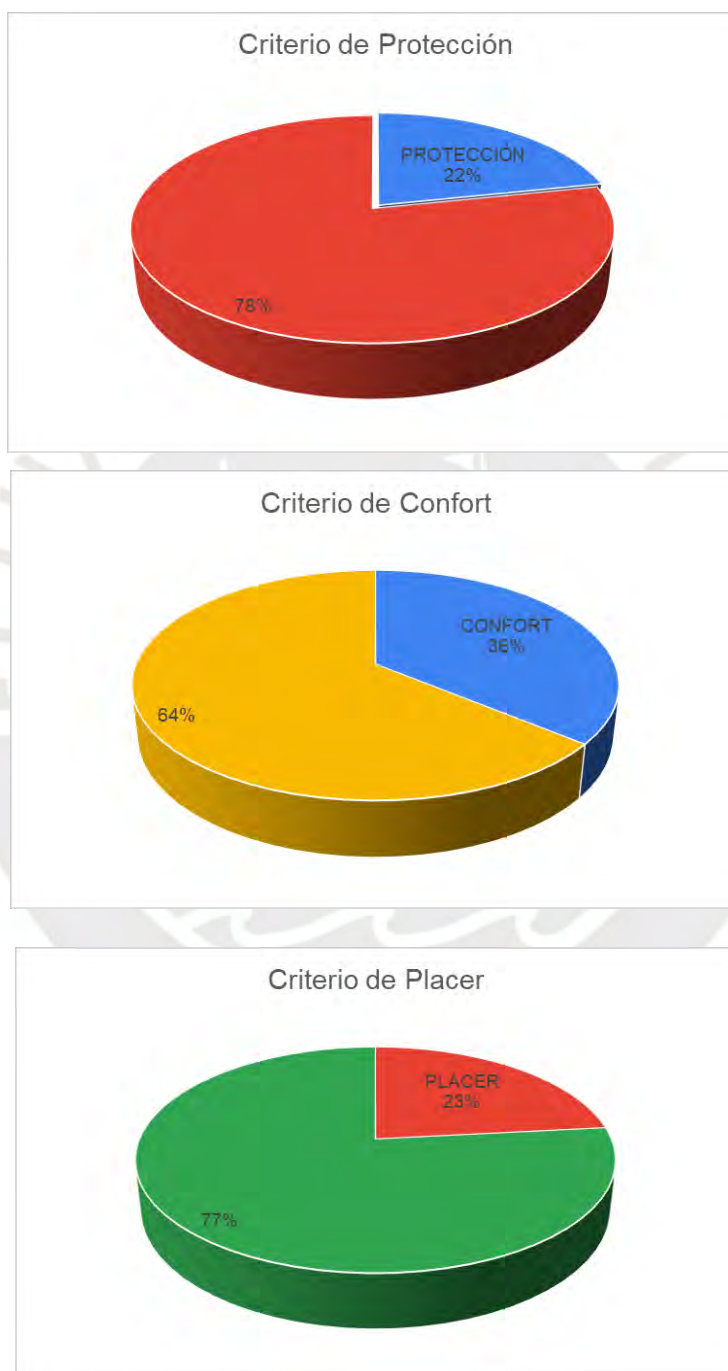
Tabla 3 Resultados de la verificación de los criterios de Jan Gehl

	CUADRA 6 % cumplimiento		CUADRA 7 % cumplimiento		CUADRA 8 % cumplimiento		Jirón Leoncio Prado	
	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2
PROTECCIÓN	14%	19%	17%	25%	33%	28%	21%	24%

CONFORT	38%	44%	29%	28%	32%	44%	33%	39%
PLACER	30%	25%	22%	10%	33%	22%	29%	19%

Fuente: Elaboración propia

Figura 19 Porcentaje de valores obtenidos en las tres dimensiones al evaluar los criterios de Gehl



Fuente: Elaboración propia

Para la lista de control de las características amigables con los mayores, obtenida de la Guía de Ciudades Globales Amigables con los mayores, la puntuación otorgada que cada participante brindó fue el siguiente: Se obtuvo un valor de 233 de 945 puntos que es equivalente a un 25% para el primer participante y un valor de 235 puntos que es un 25% para el segundo participante. Ello indica que el espacio aún no cumple a un nivel alto con las características amigables para los adultos mayores, cabe mencionar que se consideró el mismo criterio de puntuación que los criterios de Jan Gehl. A continuación, se presenta la lista de control considerada y un mayor detalle de la puntuación obtenida en cada cuadra:

Tabla 4 Lista de control de las características amigables con los mayores de la OMS

Lista de Control de características amigables con los mayores	
Entorno agradable y limpio	Presenta un espacio limpio
	No hay ruidos molestos
	No hay olores molestos
	No hay dificultad para desplazarse
	Presencia de tachos
Importancia de espacios verdes	Conservación de espacios verdes
	No hay protección contra el mal tiempo
	Mantenimiento de los espacios verdes
Un lugar para descansar	Disponibilidad de zonas para sentarse
	Orden de áreas para sentarse
Aceras amigables con la edad	Superficie lisa, nivelada, antideslizante
	Ancho suficiente para sillas de ruedas
	Cordones en declive nivelados con la calle
	Libres de obstrucciones como vendedores callejeros, autos estacionados y árboles
	Prioridad de acceso para peatones
Cruces peatonales seguros	Señales auditivas
	Señales visuales
	El tiempo para cruzar es suficiente
	Tránsito ordenado (cruzar la calle sin miedo a ser embestido)
Accesibilidad	Presencia de Rampas
	No hay barreras para el acceso físico
	Las rampas tienen pendiente adecuada
	Existen distintos puntos de acceso para sillas de ruedas, andadores
	Óptimas condiciones de la zona de cambio vereda-rampa-pista
Entorno seguro	Falta de iluminación en la zona
	Presencia de Seguridad
Caminos y bicisendas	Existen vías separadas para peatones y ciclistas
	Sistema de caminos peatonales
	Señalizaciones
	Estacionamientos de bicicleta
	Restricción del paso de vehículos en el espacio

Baños públicos adecuados	Accesibles
	Correctamente señalados
	Ubicados estratégicamente
	Baños Limpios

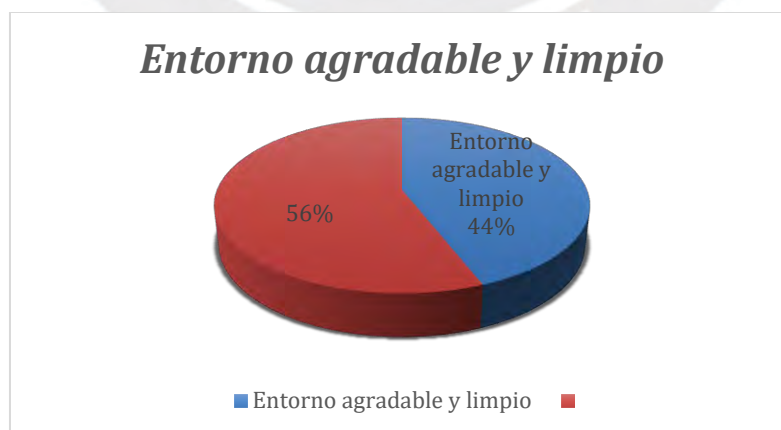
Fuente: Adaptado de OMS (2007)

Tabla 5 Resultado de la verificación de lista de control de las características amigables con los mayores

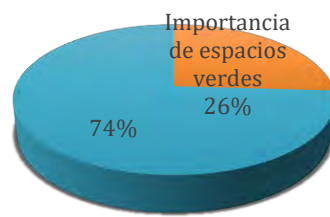
Lista de Control de características amigables con los mayores	CUADRA 6 % cumplimiento		CUADRA 7 % cumplimiento		CUADRA 8 % cumplimiento		Jirón Leoncio Prado	
	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2
<i>Entorno agradable y limpio</i>	42%	53%	27%	36%	51%	56%	40%	48%
<i>Importancia de espacios verdes</i>	22%	19%	30%	19%	48%	19%	33%	19%
<i>Un lugar para descansar</i>	6%	22%	22%	17%	11%	22%	13%	20%
<i>Aceras amigables con la edad</i>	36%	42%	18%	20%	47%	47%	33%	36%
<i>Cruces peatonales seguros</i>	19%	25%	6%	11%	8%	0%	11%	12%
<i>Accesibilidad</i>	40%	33%	31%	42%	44%	38%	39%	38%
<i>Entorno seguro</i>	28%	33%	22%	28%	33%	39%	28%	33%
<i>Caminos y bicisendas</i>	13%	20%	7%	0%	20%	9%	13%	10%
<i>Baños públicos adecuados</i>	0%	0%	8%	0%	0%	0%	3%	0%

Fuente: Elaboración Propia

Figura 20 Porcentaje de valores obtenidos de las características amigables con los adultos mayores de la OMS



Importancia de espacios verdes



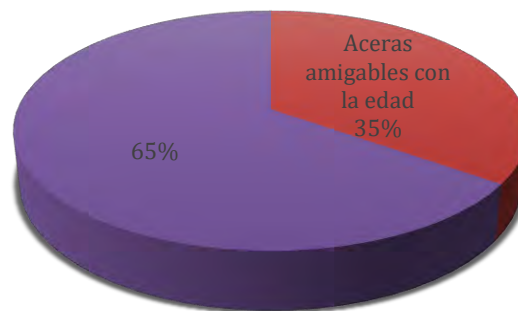
■ Importancia de espacios verdes ■

Un lugar para descansar



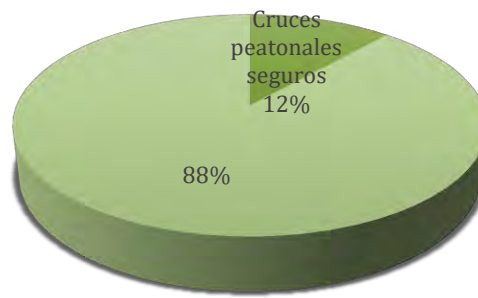
■ Un lugar para descansar ■

Aceras amigables con la edad



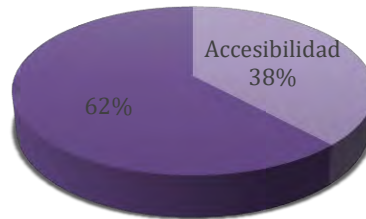
■ Aceras amigables con la edad ■

Cruces peatonales seguros



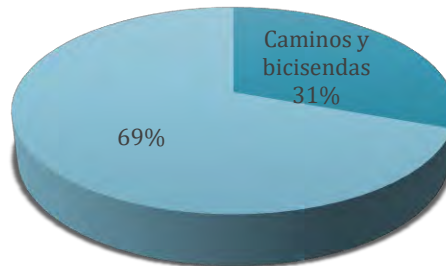
■ Cruces peatonales seguros ■

Accesibilidad



■ Accesibilidad ■

Entorno seguro



■ Caminos y bicisendas ■



Fuente: Elaboración propia

4.2.3. Cuestionarios

El cuestionario aplicado se dividió en cinco secciones:

1. Datos generales (6 preguntas): Esta sección recopiló información básica sobre los encuestados, como edad, sexo y lugar de residencia.
2. Ámbito personal (4 preguntas): Esta sección buscó conocer aspectos de la vida personal de los encuestados, como situación laboral y frecuencia de visitas a la zona peatonalizada.
3. Percepción sobre la calle peatonalizada (4 preguntas): Esta sección evaluó la opinión de los adultos mayores sobre la peatonalización del jirón Leoncio Prado, incluyendo aspectos como seguridad, comodidad y accesibilidad.

4. Dificultades en los desplazamientos (5 preguntas): Esta sección identificó las barreras o inconvenientes que los adultos mayores enfrentan al transitar por la zona peatonalizada.

5. Bienestar emocional (6 preguntas): Esta sección examinó los efectos de la peatonalización en el bienestar emocional de los adultos mayores, considerando aspectos como satisfacción, tranquilidad y sensación de seguridad.

Las preguntas del cuestionario fueron de tipo dicotómico (sí/no), de opción múltiple y preguntas abiertas con respuesta corta como se detalla en la tabla 6.

Tabla 6 Cuadro resumen del cuestionario

Datos generales	Información previa	Percepción	Dificultades que identifican	Efecto en el bienestar emocional
1) Edad	1) ¿Con qué frecuencia y horario visita la zona peatonalizada?	1) ¿Qué características considera que tiene la zona peatonalizada?	1) ¿Ha sufrido algún accidente al transitar por la zona?	1) ¿Qué actividades realiza cuando viene?
2) Género	2) ¿Por qué visita la zona?	2) ¿Cuál es su opinión sobre las características físicas de la zona peatonalizada?	2) ¿Qué características de la calle dificultan su desplazamiento?	2) ¿Cómo se siente al desarrollar estas actividades dentro del espacio?
3) Lugar de residencia	3) ¿Usualmente cuánto tiempo permanece?	3) ¿Qué oportunidades le brinda el espacio para realizar sus actividades?	3) ¿Qué aspecto mejoraría dentro de la zona?	3) ¿Qué otras actividades le gustaría desarrollar?
4) ¿Presenta alguna dificultad física?	4) ¿Viene solo o acompañado?	4) ¿Qué actividad es la que más disfruta?	4) De la siguiente lista, ¿qué característica de los mobiliarios mejoraría para que no se le dificulte moverse y disfrutar el espacio?	4) ¿Cuál es la importancia de desarrollar estas actividades?
5) Si presenta alguna dificultad, ¿cuál es el grado?			5) ¿Qué propuestas añadiría al espacio?	5) ¿Por qué es importante realizar esas actividades?

				6) ¿Considera usted que la peatonalización contribuye de manera positiva en su bienestar?
				7) ¿Qué característica de la zona es la que más valora?

Fuente: Elaboración Propia

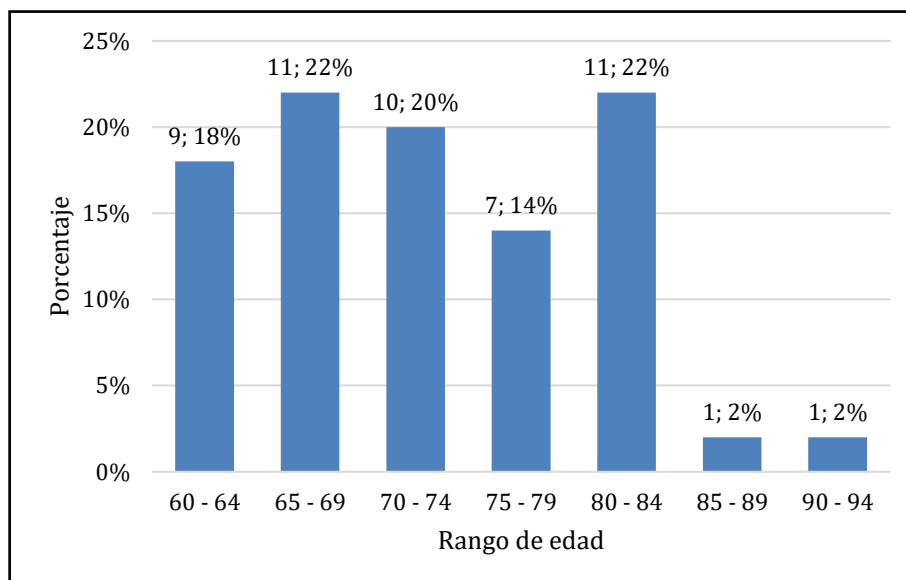
Ahora, se presenta los resultados obtenidos, con la estructura definida anteriormente en los cuestionarios:

4.2.3.1. Datos Generales:

La muestra de 50 personas estuvo conformada por 31 varones y 19 mujeres. En relación a sus edades, el 18% de los encuestados tiene entre 60 - 64 años, el 22% tiene entre 65 - 69 años, el 20% tiene entre 70 -74 años, el 14 % entre 75 - 79 años, el 22% entre 80 - 84 años y el 4% restante de los encuestados eran mayores de 85 años (ver Figura 21).

Se puede valorar la concurrencia a la zona peatonalizada de adultos mayores de diversos rangos de edad y que hay mayor presencia de aquellos cuyas edades oscilan entre 60 y 84 años, en comparación de aquellos que son mayores de 85 años. La baja presencia de adultos mayores de 85 años la cual puede ser a causa de la edad, pues a mayor edad las dificultades físicas que presentan en sus movimientos son mayores y las dificultades para moverse dentro espacio público son más notables y ello les genera temor para desplazarse de manera segura, puesto como mencionaron Gatica, Zavala y Arias (2022) debido a su reducida movilidad y percepción sensorial, los adultos mayores experimentan una mayor ansiedad ante cambios del entorno: caídas súbitas o barreras imprevistas.

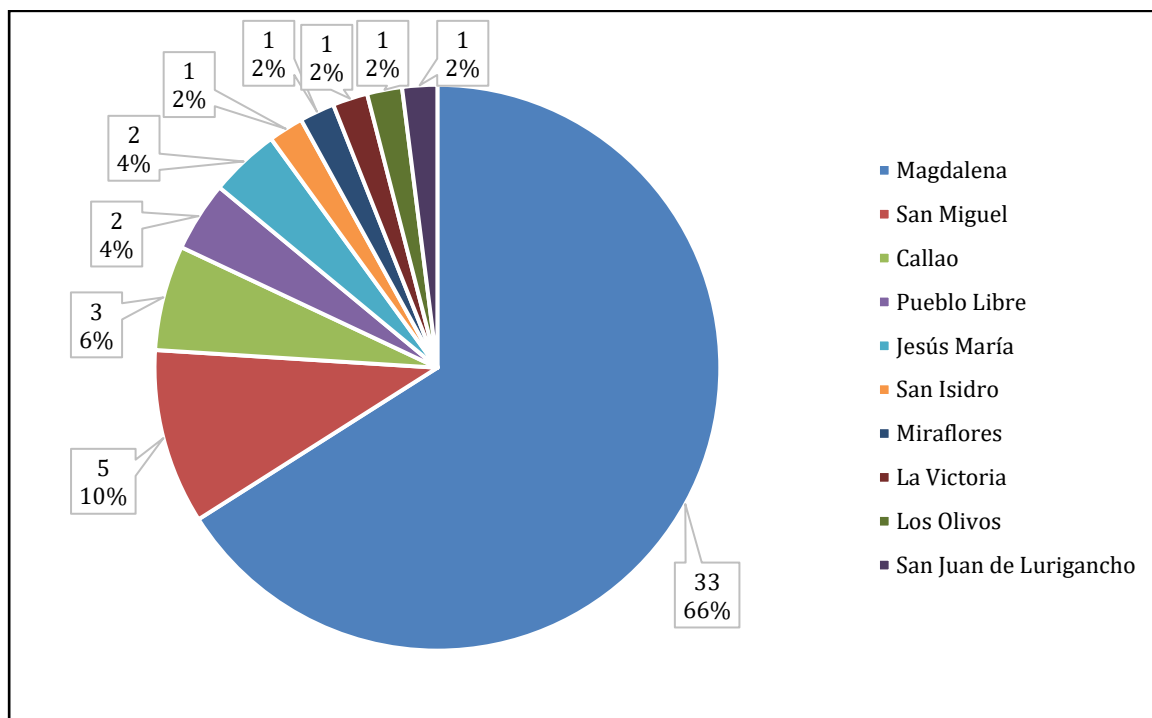
Figura 21 Rangos de edad del grupo de estudio



Fuente: Elaboración Propia

En la Figura 22, se visualiza los diversos distritos de procedencia de los usuarios encuestados. El distrito con mayor representatividad es Magdalena, distrito donde se sitúa la zona peatonalizada; no obstante, se percibe que la zona es frecuentada por usuarios de diferentes distritos aledaños como: San Miguel, Jesús María, Pueblo Libre, San Isidro y de otros distritos más alejados como: Callao, Los Olivos, San Juan de Lurigancho, La Victoria y Miraflores.

Figura 22 Lugar de residencia del grupo de estudio



Fuente: Elaboración Propia

En el siguiente esquema resumen se presenta las características de los encuestados (Ver Figura 23)

Figura 23 Esquema de las características: Grupo de estudio

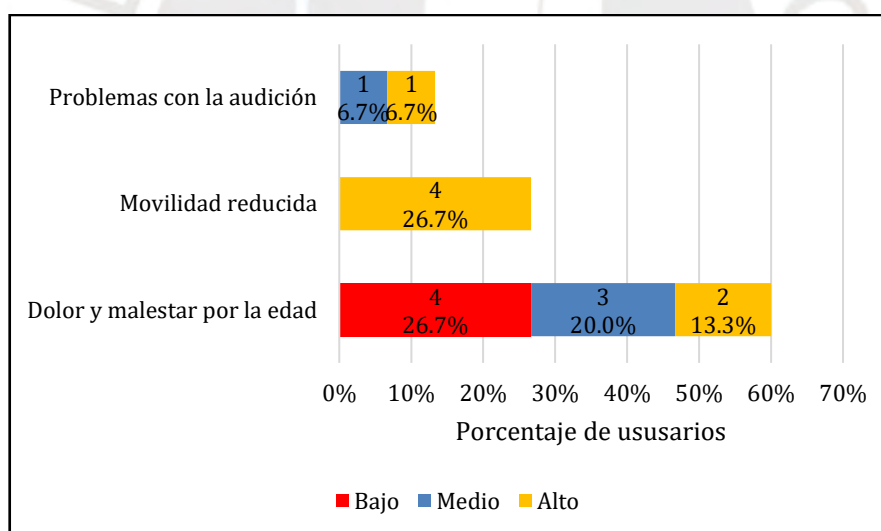


Fuente: Elaboración Propia

Respecto al grado de dificultad que considera presentar cada adulto mayor encuestado se obtuvo un total de 35 adultos mayores encuestados que mencionan no tener dificultad en sus desplazamientos; sin embargo, 15 manifestaron presentar dificultad para desplazarse. La dificultad más frecuente mencionada por los adultos mayores fue el dolor y malestar producidos por la edad con un 60% de los encuestados que mencionaron tener alguna dificultad, y un 26.7% de usuarios indicaron que presentaban movilidad reducida y en menor porcentaje 13.4% aquellos adultos mayores que mencionaron padecer de problemas de audición.

Además, se debe mencionar que, el grado de dificultad que representa transitar por la calle peatonalizada para aquellos adultos mayores con movilidad reducida es alta, para aquellos con problemas de audición va de medio a alto y para quienes manifestaron presentar dolores y malestares propios de la edad va desde un grado de dificultad bajo hasta alto (ver Figura 24).

Figura 24 Grado de dificultad que presentan los adultos mayores



Fuente: Elaboración Propia

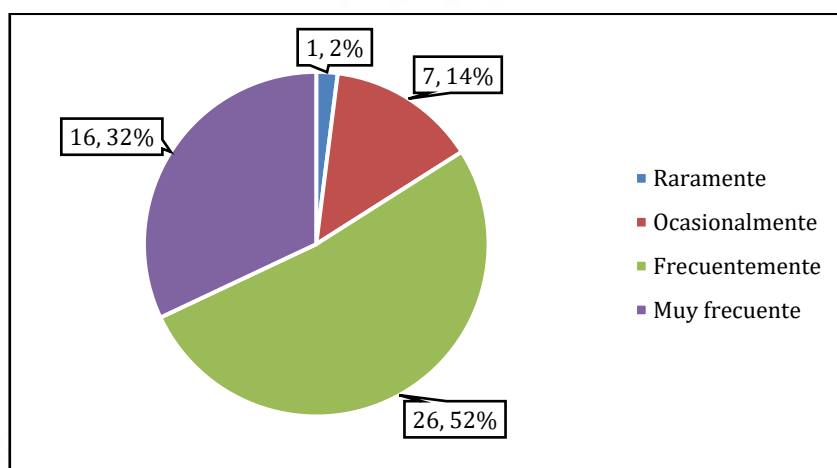
4.2.3.2. Primera Parte- Ámbito personal/ Información Previa

El 32 % de las 50 personas encuestadas señala que visitan la zona muy frecuentemente, un 52% visitan la zona frecuentemente, un 14 % visitan la zona ocasionalmente y un 2% raramente.

Además, el 80 % visita la zona en las mañanas, el 70% en las tardes y el 10% lo realiza en las noches.

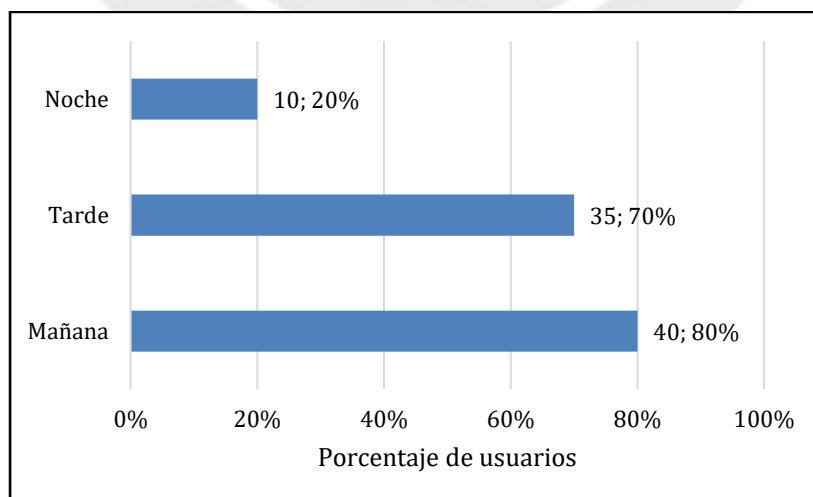
El menor porcentaje de visita del área peatonalizada se da durante las noches en comparación al horario de la mañana y de la tarde, una de las principales causas podría ser las condiciones del espacio: poca iluminación y menor seguridad. Asimismo, es relevante mencionar que los comercios cierran a las 20:00 horas aproximadamente, por lo que la zona no está tan transitada después de ese horario.

Figura 25 Frecuencia de visita a la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

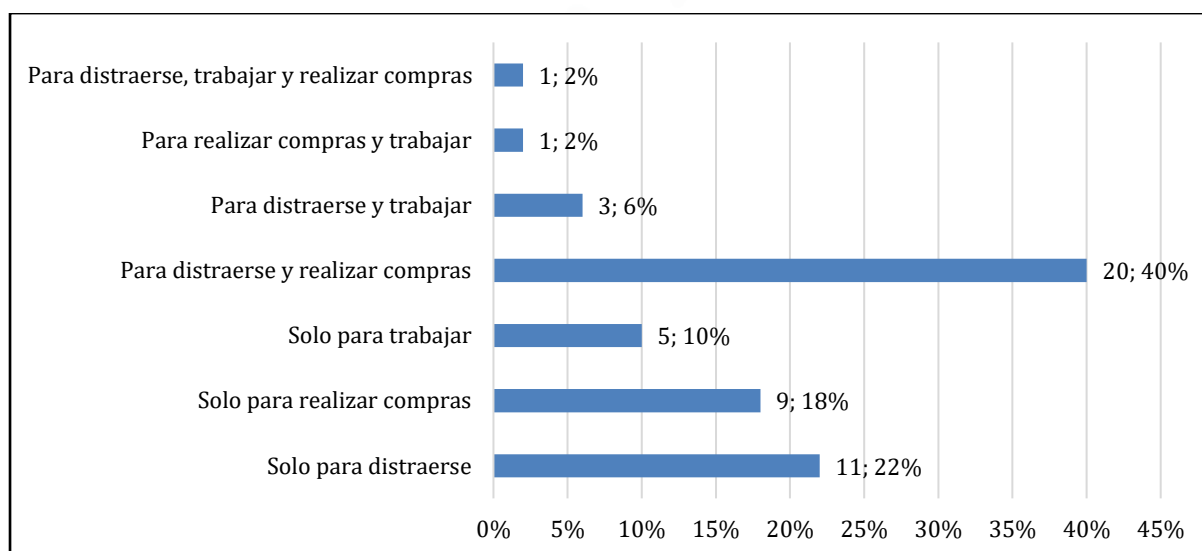
Figura 26 Horario de visita a la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

Por un lado, los adultos mayores asisten a la zona peatonalizada para realizar compras, distraerse y para trabajar. La actividad más repetida entre los usuarios es la realización de compras y las actividades de distracción, de manera conjunta representan el 40%, el 18% mencionó que la visitaba solo para distraerse, otro 18% solo para realizar compras, el 10% solo para trabajar y en menor porcentaje las actividades conjuntas de trabajar y realizar compras (ver Figura 27).

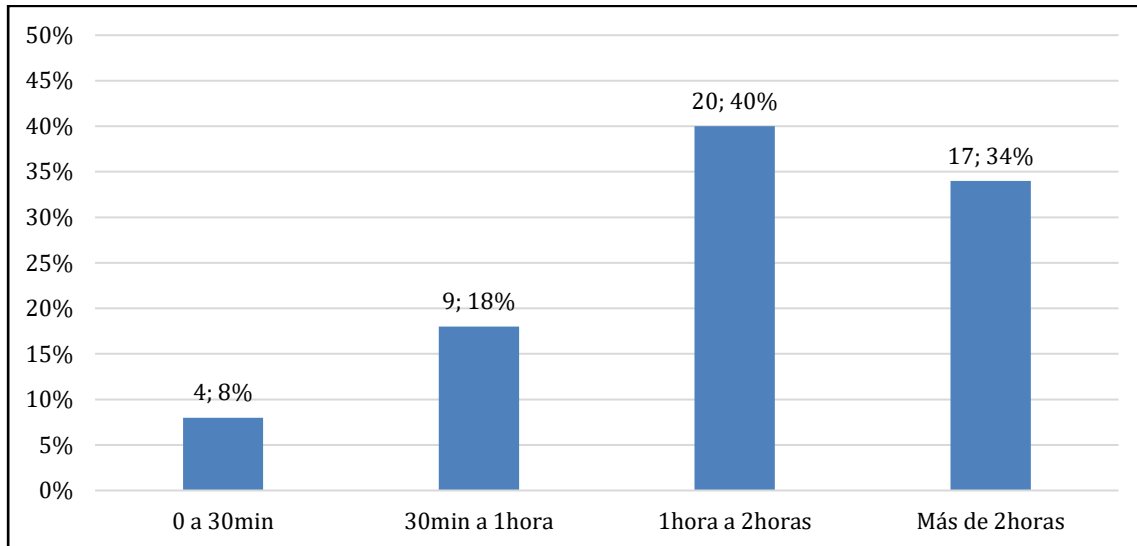
Figura 27 Razón por la que visitan la zona



Fuente: Elaboración Propia

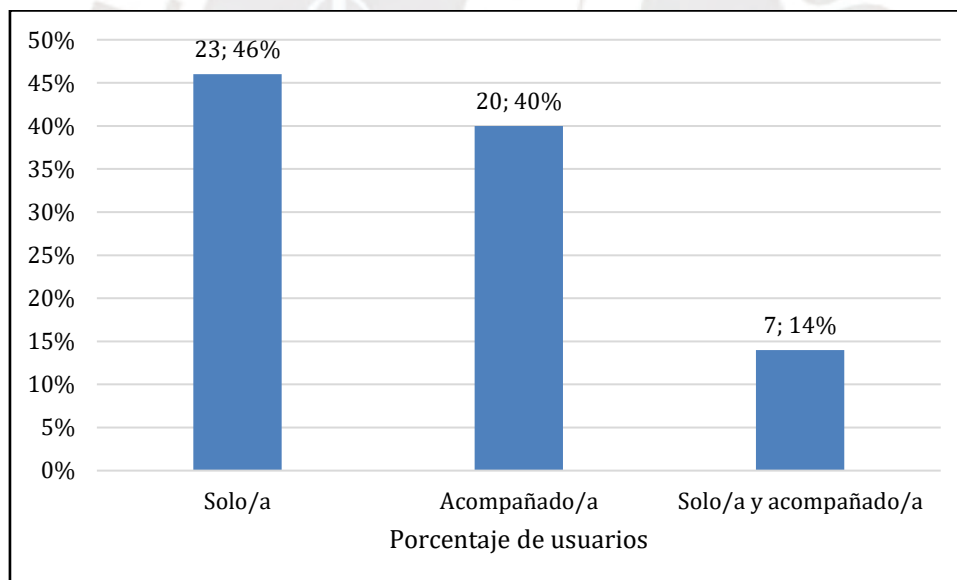
Por otro lado, de acuerdo con la permanencia de los adultos mayores dentro de la zona peatonalizada se obtuvo que el 40% de las 50 personas encuestadas permanece entre 1 hora a 2 horas dentro de la zona, el 34% permanece más de 2 horas, el 18 % permanece de 30 minutos a 1 hora y hay un 8 % que permanece alrededor de 30 minutos. Asimismo, el 46 % de los usuarios visita la zona sola/o y el 40% visita la zona acompañada/o con sus esposos/as, hijos/as, enfermera/o, amigos/as, nietos/as (familia y conocidos) y el 14% frecuenta la zona solo y otras veces acompañado.

Figura 28 Tiempo de permanencia dentro de la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

Figura 29 Con quién realizan su visita a la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

4.2.3.3. Segunda Parte- Percepción sobre la peatonalización

Las preguntas de esta sección estuvieron enfocadas en conocer cuál era la percepción de los adultos mayores sobre la zona peatonalizada, jirón Leoncio Prado comprendida entre las cuadras sexta, séptima y octava. Para poder conocer la percepción de nuestro grupo de estudio se preguntó sobre las características generales del espacio, las características físicas de los elementos presentes en el entorno y sobre las oportunidades percibidas por los adultos mayores en términos de utilidad del espacio.

Para la percepción del ambiente se consideraron siete características: limpieza, orden, seguridad, atractivo, accesibilidad, confort y agrado del ambiente. Respecto a la primera característica, el 88% de los encuestados no consideraban que el ambiente estuviera limpio cuando visitaban el jirón peatonalizado, mientras que un 12% considera que sí lo estaba.

En cuanto al orden que se mantiene en el espacio, se usó como referencia la distribución de los mobiliarios: los asientos, maceteros, ciclo parqueaderos, las mesas, los quioscos, entre otros elementos y también sobre la distribución de los comerciantes especialmente de los ambulantes. De ello, el 84% considera que no hay un adecuado orden dentro la zona mientras que un 16% considera que existe orden.

Para evaluar la seguridad que el espacio brinda, se consideró como referencia lo siguiente: presencia constante de los serenazgos, existencia de cámaras de vigilancia, casetas de vigilancia, así como fiscalizadores para mantener un adecuado control de los vehículos que entran a la zona; el 72% afirma que no hay seguridad dentro del espacio, mientras que el 28% menciona que el espacio es seguro.

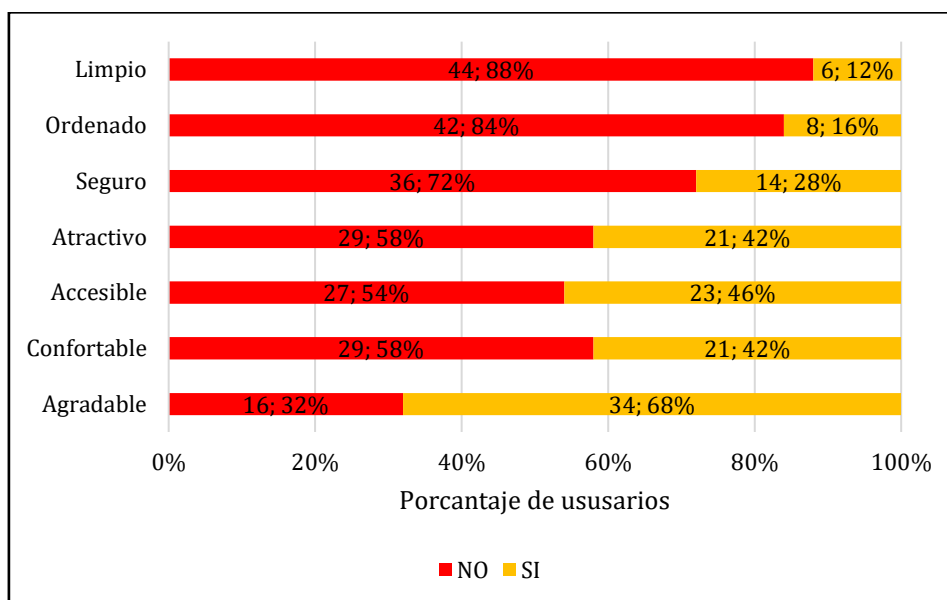
Respecto a si el espacio es atractivo, es decir presenta elementos y ornamentos que entregan y capten la atención y si existe variedad de oportunidades, el 58% comenta que no le parece atractivo, mientras que 42% afirma que si es atractivo.

Con relación a la accesibilidad que ofrece el espacio, se consideró la presencia de elementos que posibiliten los desplazamientos de los adultos mayores, y si los usuarios acceden de manera segura y sin complicaciones a cualquier sector de la zona peatonal. En este caso, el 54% considera que no es un espacio accesible para ellos, mientras que un 46% afirma que si es accesible.

En el caso del confort, el 58% considera que el ambiente no es confortable mientras que el 44% lo considera confortable. Para determinar esta característica de confort se consideró, sobre todo, la comodidad que sienten los usuarios durante su estancia en el espacio.

Respecto a cuestionar sobre el agrado y sensación de tranquilidad que les genera el entorno durante su estancia en la zona peatonal, el 68% considera percibir de manera positiva estas características, mientras que el 16% no lo percibieron.

Figura 30 Opinión del grupo de estudio del ambiente de la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

Para conocer la percepción de las características físicas que posee la zona peatonalizada se empleó un conjunto de aspectos de los 12 criterios de Jan Gehl en relación con el paisaje peatonal y de la guía de Ciudades globales amigables con los adultos mayores de la OMS.

Para realizar la calificación del cumplimiento de las características se empleó una escala del 1 al 3, donde 1: Bajo, 2: Medio, 3: Alto. En la siguiente tabla, se muestra lo obtenido en el estudio:

Tabla 7 Calificación de las características físicas que tiene la zona peatonalizada

		FRECUENCIA			PORCENTAJE		
		BAJO	MEDIO	ALTO	BAJO	MEDIO	ALTO
ASIENTOS	Cómodos	43	5	2	86%	10%	4%
	Accesibles	29	18	3	58%	36%	6%
	Suficientes	46	4	0	92%	8%	0%
	Buena Calidad	40	10	0	80%	20%	0%
SEÑALIZACIÓN	Clara	16	15	19	32%	30%	38%
	Correctamente ubicada	13	17	20	26%	34%	40%
QUIOSCOS (TIENDA DE PERIÓDICOS)	No invaden el paso peatonal	18	5	27	36%	10%	54%
	Accesibles	4	13	33	8%	26%	66%
VEGETACIÓN	Cantidad suficiente	33	14	3	66%	28%	6%
	Cuidadas	36	13	1	72%	26%	2%
ESPACIO PARA TRANSITAR	Limpio	23	16	11	46%	32%	22%
	Ordenado	28	16	6	56%	32%	12%
	Seguro	17	24	9	34%	48%	18%
	Sin obstáculos	21	28	1	42%	56%	2%
VEREDAS	Ancho adecuado	3	31	16	6%	62%	32%
	Buena calidad	21	25	4	42%	50%	8%
	Sin obstáculos	19	31	0	38%	62%	0%
PISO PEATONAL	Ancho adecuado	5	31	14	10%	62%	28%
	Buena calidad	16	25	9	32%	50%	18%
	Sin obstáculos	19	30	1	38%	60%	2%
ACCESIBILIDAD	Presencia de señales para el tránsito de persona con alguna discapacidad	47	3	0	94%	6%	0%
	Presencia de elementos para el tránsito de persona con alguna discapacidad	39	11	0	78%	22%	0%
	Adecuado ancho y pendiente de las rampas	7	35	8	14%	70%	16%
SEGURIDAD	Alta vigilancia	19	18	13	38%	36%	26%
	Buena iluminación	16	31	3	32%	62%	6%

Fuente: Elaboración Propia

En las siguientes líneas, se detalla sobre cada elemento de la *Tabla 7*:

- **Asientos**

Respecto a las características de comodidad, accesibilidad, cantidad y calidad (material) de los asientos, se evidencia que el 83% de los encuestados (43 personas) tienen

opiniones desfavorables sobre estas características. El único criterio que percibió una valoración positiva fue el de accesibilidad con un 6% de los encuestados (3 personas).

Asimismo, a través de la observación directa se percibió que los asientos no ofrecen sombra, por lo que es necesario que los usuarios consideren portar sombrillas para poder disfrutar plenamente de las atracciones que ofrece la zona peatonal (Ver Figura 31).

Figura 31 Asientos de la cuadra 7



Fuente: Elaboración Propia

Figura 32 Presencia de dos adultos mayores con sombrilla en los asientos de la zona peatonalizada observando cómo cantan los músicos



Fuente: Elaboración Propia

- **Señalización**

Para la evaluación de la señalización en la zona peatonalizada se examinó dos aspectos esenciales: claridad y ubicación estratégica, de tal manera que no obstruya el espacio. El 40% de los encuestados percibe que la señalización está correctamente ubicada, sin obstruir el paso o la visibilidad de las intersecciones, mientras que el 38% manifiesta que la señalización es clara y comprensible. Por otro lado, los usuarios que valoran la señalización de media o baja en ambos aspectos fueron ligeramente cercanos, lo que conlleva a considerar una mejora en la optimización de la señalización para garantizar un seguro y espontáneo tránsito de los usuarios.

- **Quioscos**

Respecto a los quioscos situados dentro del área peatonal como es el caso de la tienda de periódicos, el 54% de los encuestados revela que no obstaculizan el paso de los peatones, entre tanto el 66% expresó que son accesibles. Sin embargo, existe un porcentaje inferior que considera que obstruye el flujo de peatones.

Figura 33 Tienda de periódico ubicada en la vereda de la cuadra 8.



Fuente: Elaboración Propia

- **Vegetación:**

En correspondencia a la vegetación del espacio, se consideraron dos características para su valoración que se indican a continuación: la cantidad de áreas verdes dentro del espacios y el cuidado que presentaban. El 66% considera que existen insuficientes áreas verdes, por lo que mencionan que se debería incluir mayor variedad de flores y plantas.

Además, el 72% manifestó su preocupación por el estado de las áreas verdes, señalando que no reciben el mantenimiento adecuado. En particular, realizaron comentarios sobre la estética y el estado de los maceteros donde se encuentran las plantas, las cuales fueron calificadas como poco agradables y deterioradas en algunos casos.

Figura 34 Maceteros ubicados dentro de la octava cuadra



Fuente: Elaboración Propia

Figura 35 Maceteros ubicados dentro de la séptima cuadra.



Fuente: Elaboración Propia

- **Espacio para transitar:**

Para evaluar la transitabilidad del espacio se contempló cuatro aspectos: limpieza, orden, seguridad y obstáculos. El 46% de los encuestados consideró que el espacio no se encuentra limpio al momento de su visita, el 56% percibe una falta de orden en el espacio, el 48% estima que presenta un nivel medio de seguridad, pero recomiendan mantener una vigilancia constante y prevenir cualquier tipo de incidente. Finalmente, el 56% de los participantes percibe un grado medio de obstaculización en el espacio debido a la falta de un adecuado control en la organización y el orden.

Figura 36 Espacio peatonal octava cuadra.



Fuente: Elaboración Propia

- **Veredas**

En el caso de la evaluación de las veredas se examinó tres aspectos: ancho, nivel de obstrucción y calidad de la zona peatonal, en donde se considera la existencia de grietas, nivelación y uniformidad, entre otros. En cuanto al ancho, el 62% de los encuestados percibió que el ancho de las aceras es de nivel medio, mientras que el 32% lo calificó como amplio. En cuanto al nivel de obstrucción, el 62% indicó un nivel de obstrucción moderado, mientras que el 38% lo consideró alto. Por último, en relación con la calidad de las aceras, el 50 % manifiesta un nivel de calidad medio, mientras que el 42% considera que son de baja calidad.

- **Piso peatonal**

Del mismo modo que con las aceras, la evaluación del pavimento de la zona peatonal abarcó tres factores: ancho, nivel de obstáculos y calidad del espacio. El 62% de los encuestados consideró el ancho del espacio peatonalizado como medio y el 28% lo califica como alto, puesto que considera adecuado el flujo peatonal. En relación al nivel de obstáculos el 60% de los participantes expresó que era medio, mientras que el 38% percibió una mayor cantidad de obstáculos, puesto que mencionaron que los mobiliarios urbanos y elementos temporales como carpas, mesas y sillas se presentan como obstáculos que dificultan el tránsito peatonal. En cuanto a la calidad del pavimento, este se enfocó en aspectos como la presencia de grietas, estado de la superficie, la uniformidad del material y la existencia de desniveles, el 50% de los encuestados lo calificó como media, el 32% como baja y el 18% como alta.

- **Accesibilidad:**

Para la evaluación de la accesibilidad dentro del área peatonal se consideraron tres aspectos: la señalización para el tránsito de personas con alguna dificultad o limitación permanente, la presencia de elementos que soporten en su movilidad a las personas con alguna dificultad, el ancho y pendiente de las rampas. Una parte significativa de los encuestados expresó su insatisfacción con la presencia de señalización, es decir el 94% lo considera bajo, mientras que el 78% considera como bajo la presencia de elementos que los asisten en sus desplazamientos, en particular de aquellos con discapacidad temporal y/o permanente. Por otro lado, el 70% de los participantes calificó al ancho e inclinación de las rampas como medio

- **Seguridad**

En relación con la seguridad se contemplaron dos características, por un lado, el nivel de vigilancia con la que cuenta la zona y por otro lado la iluminación que tiene el espacio. Respecto a la primera característica los encuestados manifiestan que el nivel de vigilancia es de bajo a regular con un 38% y 36 % respectivamente y un 26% manifiesta que es alto. En cuanto al segundo aspecto, que es la iluminación por las noches, el 32% de los adultos mayores manifiestan que el nivel de iluminación es bajo, el 62% medio y solo el 6% considera lo califica como alto. Es así, como se concluye

que es uno de los aspectos que deberían mejorarse porque posee una baja calificación de acuerdo con la percepción de los adultos mayores.

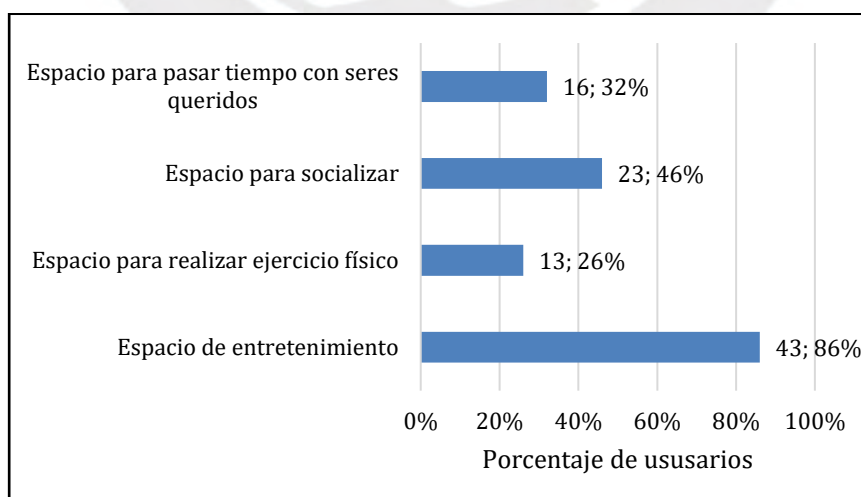
Respecto a las oportunidades que brinda el espacio a los adultos mayores, 50 personas encuestadas mencionan que el espacio les proporciona oportunidades para desarrollar diversas actividades tales como: realizar compras, como espacio de entretenimiento, espacio para realizar ejercicio físico, espacio de sociabilización, espacio para compartir con seres queridos y espacio para el comercio y/o trabajo.

En el siguiente gráfico, Figura 37, se visualiza que la actividad que más desarrollan los adultos mayores dentro de la zona peatonal está asociada al entretenimiento, un 86% de adultos mayores (43 personas) indicaron ir a la zona peatonal con este fin, donde pueden conversar, realizar compras, observar, entre otras actividades.

La segunda actividad que más desarrollan los encuestados es la de socializar dentro del espacio peatonal, es decir, entablar amistades, relacionarse con otros adultos mayores e incluso personas de otras edades con un 46% de encuestados (23 personas).

Seguidamente, se encuentra la posibilidad de ser un espacio para pasar tiempo con los seres queridos, es decir compartir tiempo con la familia, amigos y personas cercanas a ellos con un 32% (16 personas). Finalmente, se tiene como una de las actividades con un menor porcentaje la de realizar actividades físicas con un 26% (13 personas), pero que no necesariamente es la menos importante.

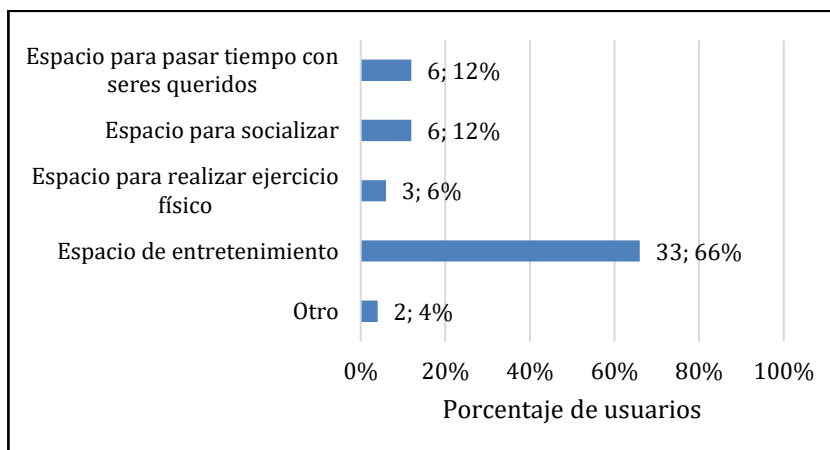
Figura 37 Oportunidades que les brinda la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

Asimismo, de acuerdo con la Figura 36, las actividades que más disfrutaban los adultos mayores están relacionadas con las de entretenimiento que les brinda el espacio con un 66% (33 personas).

Figura 38 Oportunidad que más disfrutaban del espacio

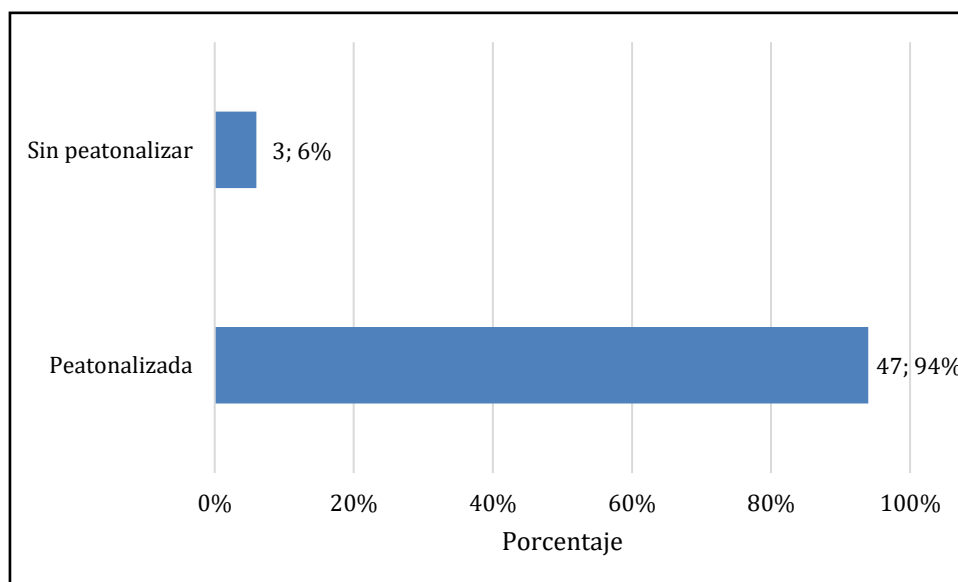


Fuente: Elaboración Propia

Finalmente, se preguntó sobre la aceptación de la peatonalización de la calle; es decir, si preferían la zona como se encuentra actualmente, peatonalizada, o preferían como se encontraba antes del 2020 cuando aún transitaban los vehículos por el área.

De los 50 encuestados, se obtuvo que 47 encuestados, que representan el 94%, prefieren la calle como se encuentra ahora porque pueden realizar sus actividades tranquilamente y les permite movilizarse sin miedo a ser embestidos por algún vehículo; sin embargo, 6% (3 personas) prefieren cómo se encontraba antes.

Figura 39 Conclusión: cómo prefieren la calle cómo está ahora o cómo se encontraba antes de ser peatonalizada

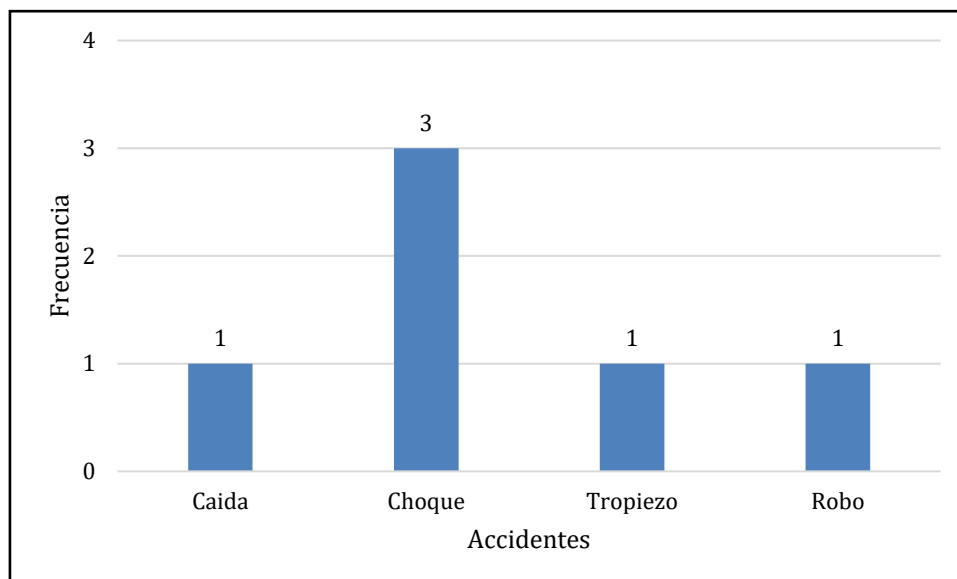


Fuente: Elaboración Propia

4.2.3.4. Tercera Parte- Dificultades que identifican los adultos mayores durante su estancia y desplazamientos dentro del área peatonalizada

Del grupo de estudio analizado, 6 personas han sufrido algún accidente dentro de la zona peatonal, mientras que los 44 restantes manifiestan no haber tenido ningún accidente. Respecto a los que sufrieron accidentes, uno de los encuestados sufrió una caída cuando se desplazaba por la cuadra 8, otro de ellos sufrió un tropiezo, ello debido al mal estado de las veredas; por otro lado, 3 de los adultos mayores sufrieron un choque con moto y/o bicicleta y, por último, 1 de los adultos mayores sufrió un robo.

Figura 40 Del grupo de estudio, cuántos han sufrido algún accidente en la zona peatonalizada



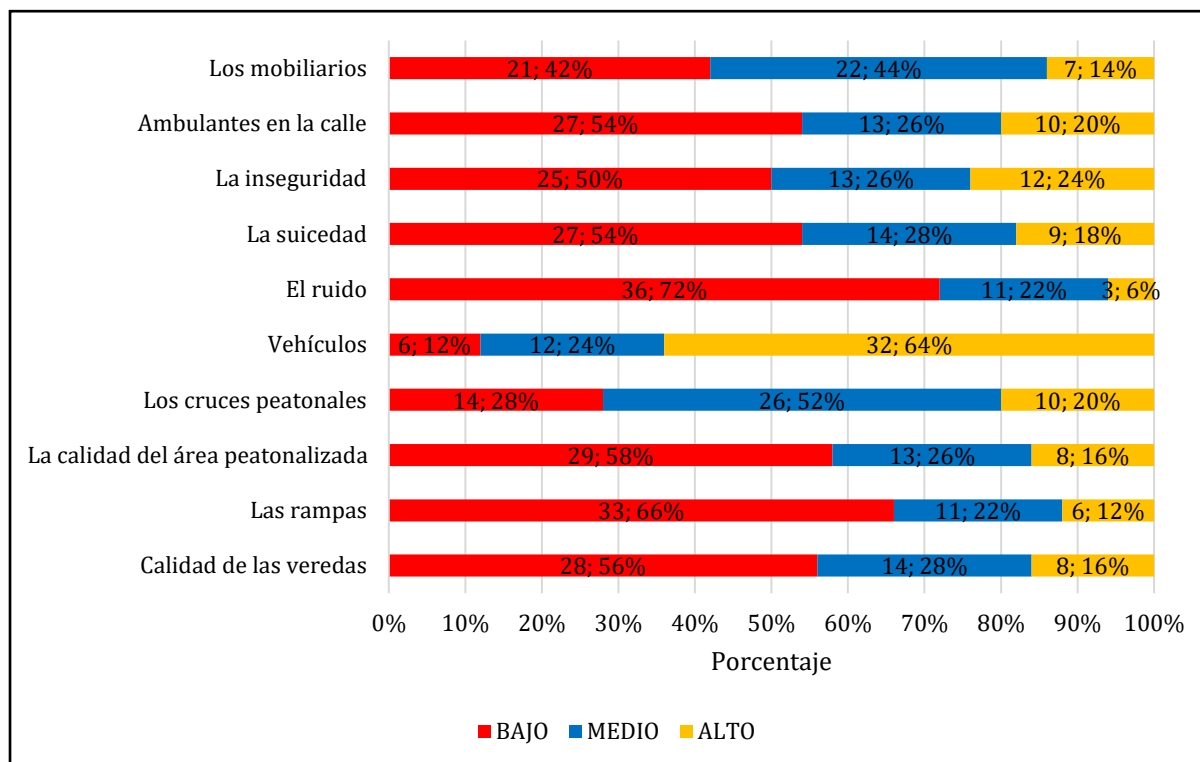
Fuente: Elaboración Propia

Asimismo, para determinar la perspectiva de los adultos mayores frente a las dificultades que identifican en sus desplazamientos se consultó sobre los elementos que les causan temor o consideran peligrosos y dificultan su desplazamiento y, esencialmente, cuál es el nivel de dificultad que estos les representa. Se empleó la escala del 1 al 3 para calificar las características, donde 1: Bajo, 2: Medio, 3: Alto.

En razón de la calidad de las veredas, es decir si presentan huecos, desniveles y rugosidades, el 42 % de los encuestados representa un nivel de dificultad medio, ello quiere decir que el espacio posee características como las mencionadas y que representan un nivel de dificultad medio para que los encuestados se desplacen de manera segura.

Conforme a las zonas de difícil acceso, el nivel que presentan es de baja calidad en las veredas, en las rampas (pendiente y ancho) y en el área peatonalizada (rugosidades y obstáculos). Además, presentan un nivel medio en los cruces peatonales. A su vez, su nivel de dificultad es alto en presencia de los vehículos (bicicletas, patines, *scooters*, motos) y presentan bajo en relación al ruido, suciedad, inseguridad, ambulantes en la calle y los mobiliarios: asientos, maceteros, carpas y estacionamiento de bicicletas (Ver Figura 41).

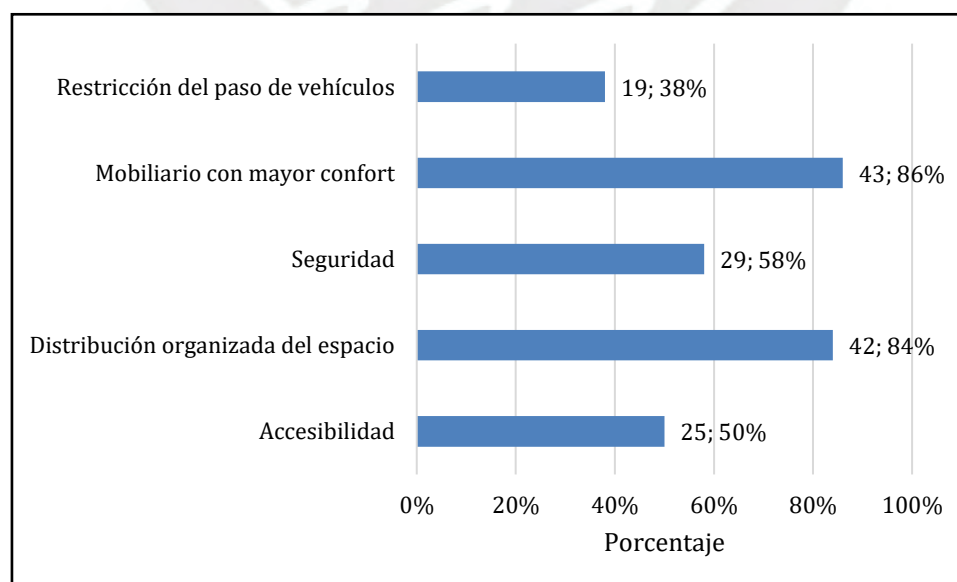
Figura 41 Dificultad que presentan al desplazarse y que les causa temor o peligro



Fuente: Elaboración Propia

Los encuestados sugieren que los aspectos que mejorarían dentro de la zona peatonalizada, primordialmente, serían los mobiliarios para mayor confort. Del mismo modo, una mayor accesibilidad, distribución organizada del espacio, restricción del paso libre de vehículos e incremento de la vigilancia.

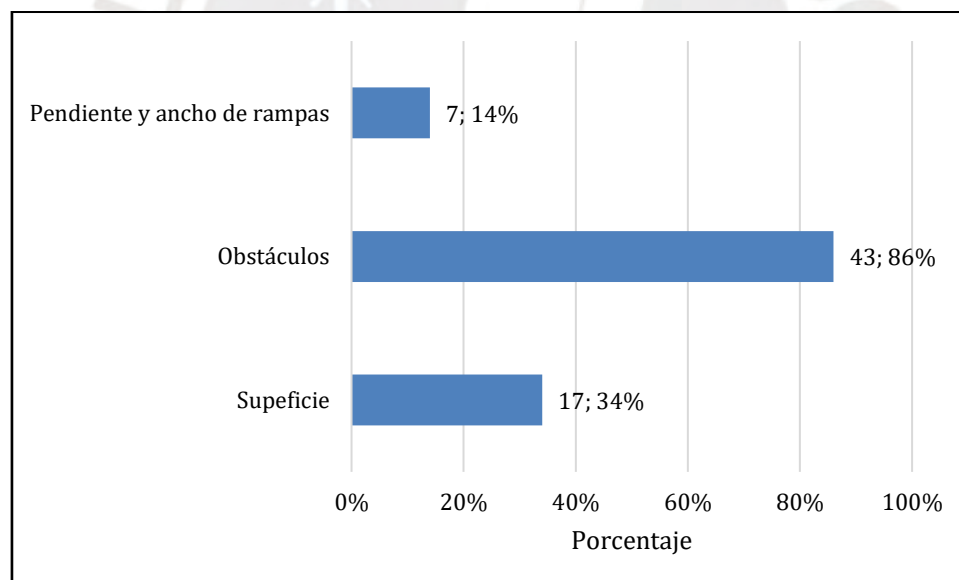
Figura 42 Aspectos que mejorarían dentro de la zona peatonalizada desde la perspectiva de los adultos mayores



Fuente: Elaboración Propia

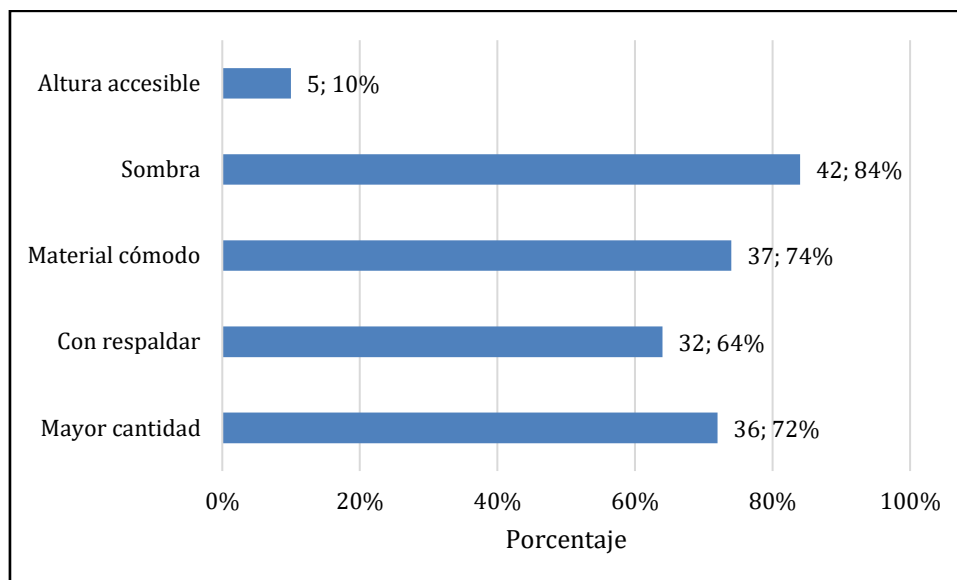
Adicionalmente, se presentó una lista con las características de los mobiliarios para que puedan indicar qué es lo que mejorarían para que no les dificulte moverse. En relación con **las veredas y espacio peatonalizado**, que los elementos situados dentro de la zona peatonal no obstaculicen y no reduzcan el espacio para caminar, y presenten una mejor ubicación de los maceteros. Conforme a los **asientos**, advierten que presente en mayor cantidad, se consideren respaldares, que sean de un material más idóneo y cómodo, y que ofrezcan sombra, es decir que estén situadas en lugares que pueda brindarles protección. Respecto a los **quioscos (periódicos)** señalan que estos no irruman el espacio de tránsito. En el caso de los **comerciantes y ambulantes**, que ellos mantengan una distribución más organizada, mayor control y que no invadan el espacio para transitar. En caso de **los basureros, teléfonos y estacionamientos de las bicicletas** sugieren una mejor ubicación (más visibles), más accesibles y mayor cantidad.

Figura 43 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil moverse: Las veredas y espacio peatonalizado



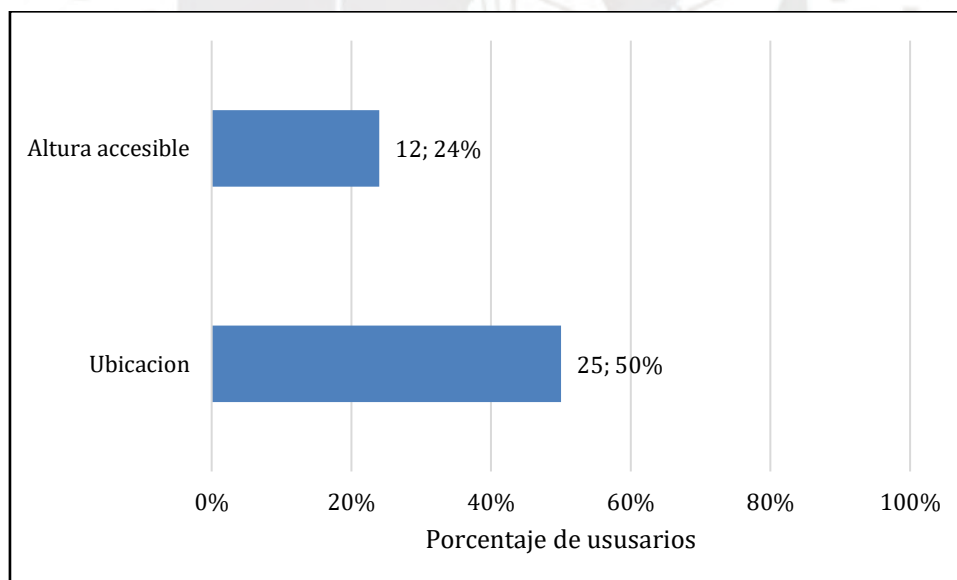
Fuente: Elaboración Propia

Figura 44 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se les sea difícil movilizarse: Asientos



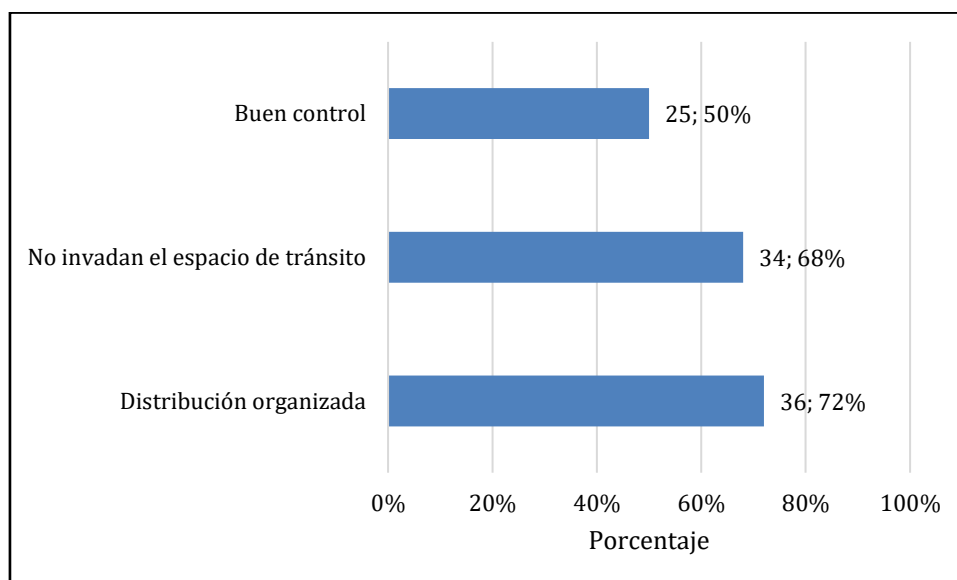
Fuente: Elaboración Propia

Figura 45 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse: quioscos (periódicos)



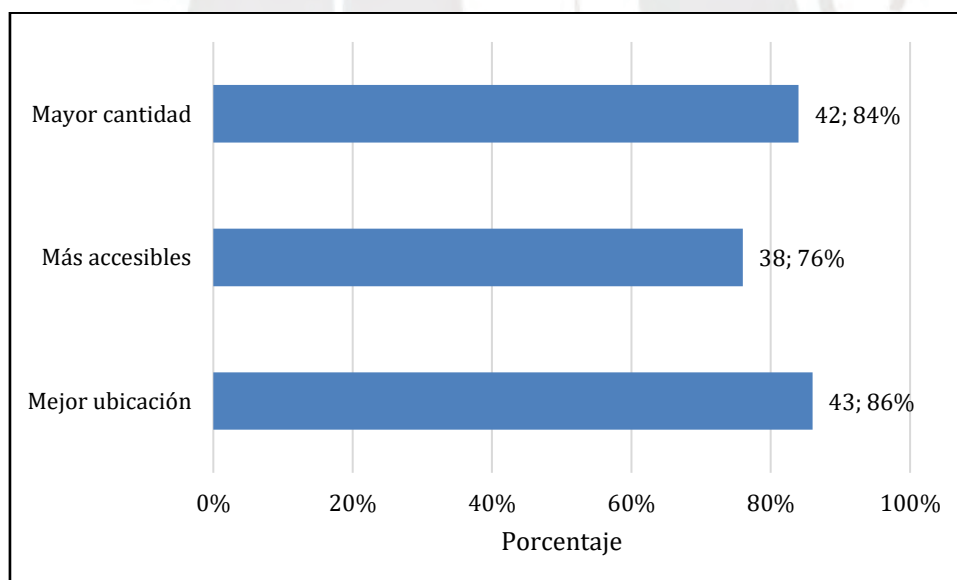
Fuente: Elaboración Propia

Figura 46 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse:
Comerciantes, ambulantes



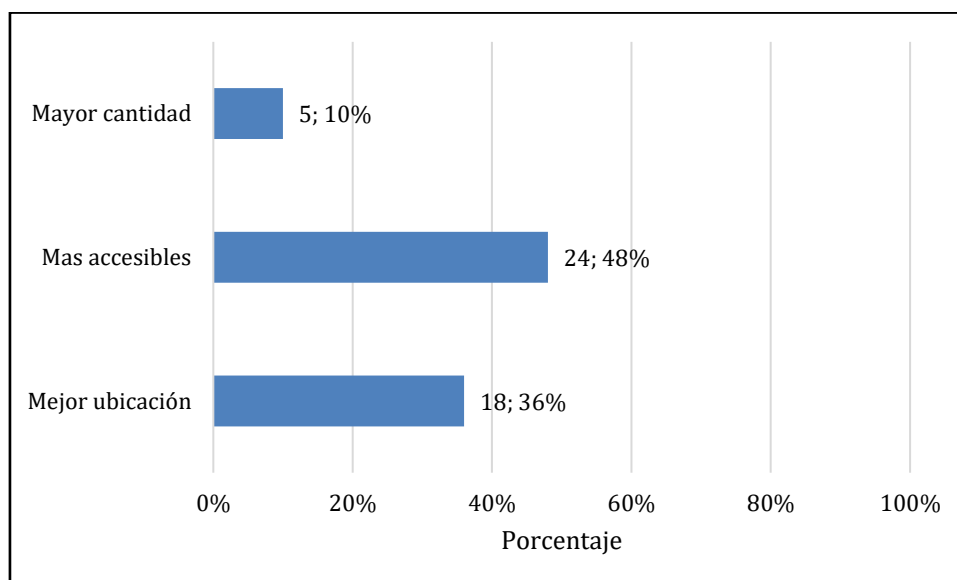
Fuente: Elaboración Propia

Figura 47 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse:
Basureros, teléfonos, estacionamiento de vehículos no motorizados- Cuadra 06



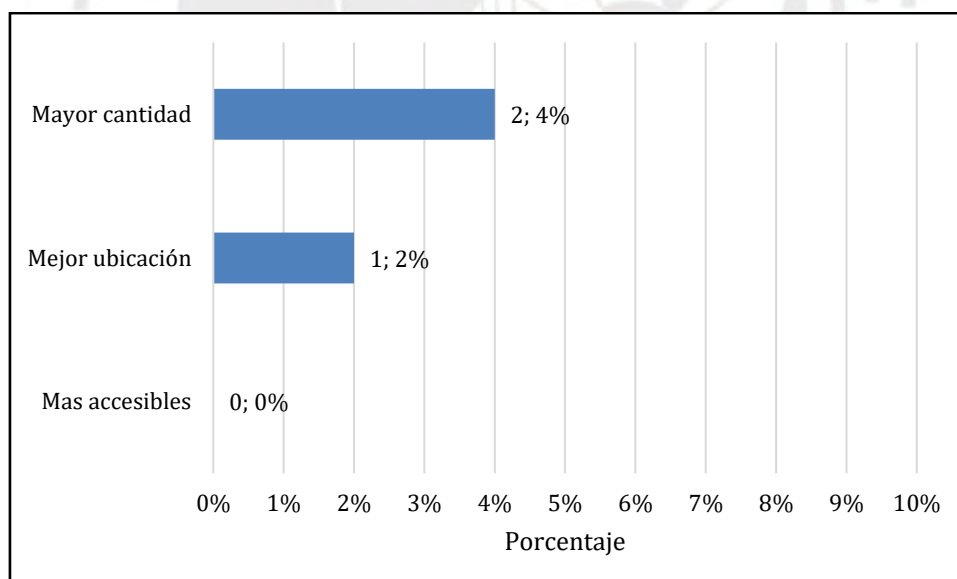
Fuente: Elaboración Propia

Figura 48 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse:
Basureros, teléfonos, estacionamiento de vehículos no motorizados- Cuadra 07



Fuente: Elaboración Propia

Figura 49 Características de los mobiliarios que mejorarían para que no se le sea difícil movilizarse:
Basureros, teléfonos, estacionamiento de vehículos no motorizados- Cuadra 08

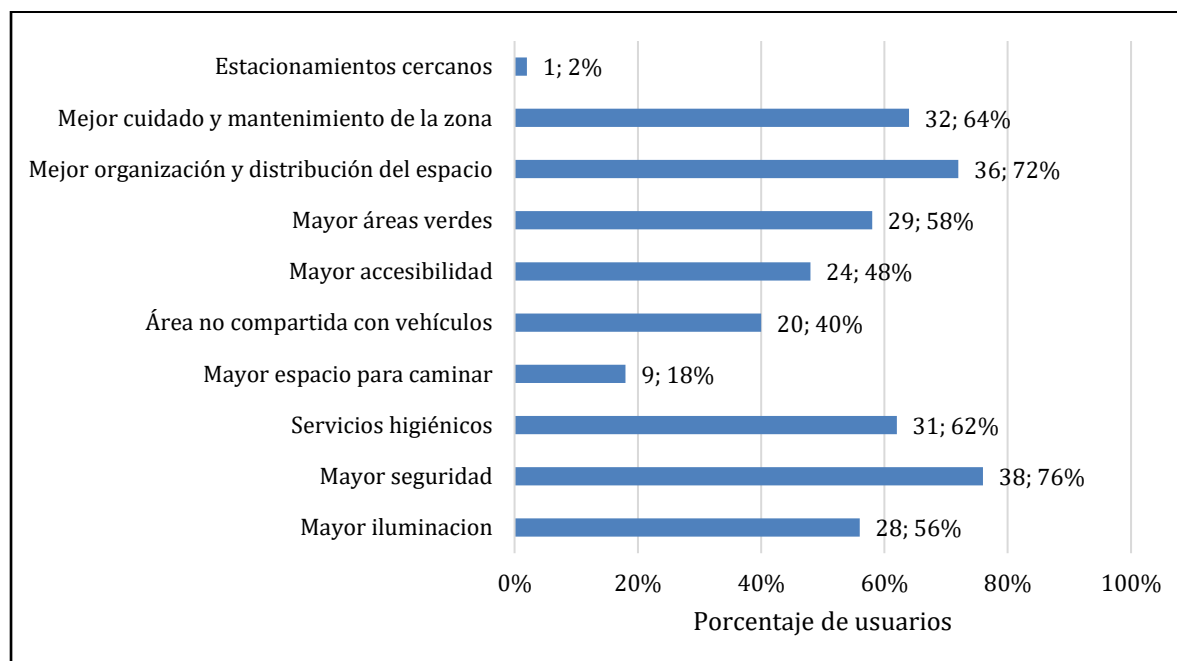


Fuente: Elaboración Propia

Los factores de mejora que estimen los espacios y/o mobiliarios mencionados son los siguientes: una mayor iluminación, mayor seguridad, mejor organización y distribución del espacio, servicios higiénicos, mayor accesibilidad, mejor cuidado de la zona: Limpieza y

cuidado de áreas verdes, mayor cantidad de áreas verdes, asientos que sean cómodos con respaldo y sombra, aumento de la cantidad y accesibilidad del mobiliario.

Figura 50 Propuestas de mejora que añadiría a los espacios mencionados desde la opinión del grupo de estudio

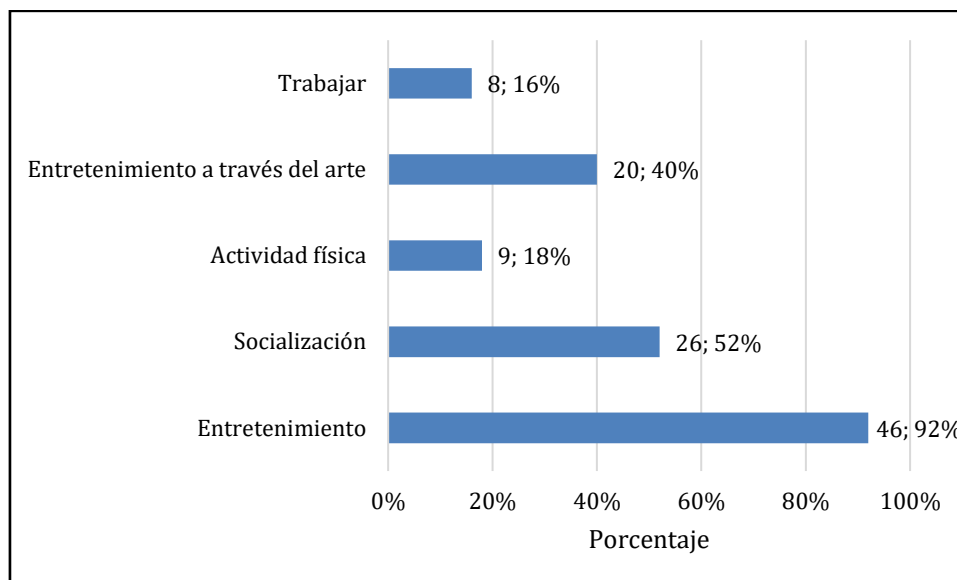


Fuente: Elaboración Propia

4.2.3.5 Cuarta Parte- Efectos de la peatonalización sobre su bienestar emocional

Las preguntas en este sector del cuestionario estuvieron orientadas a conocer cuál es el impacto que tiene la peatonalización en el bienestar emocional de los adultos mayores. De las 50 personas encuestadas, el 92% señala que las actividades que realizan son de entretenimiento, es decir, actividades como las siguientes: ir a comer, comprar, sentarse y observar, el 52% realizan actividades de sociabilización: entablar conversaciones, reunirse con amigos, conocer nuevas personas y el 40% realizan actividades de entretenimiento a través del arte: asistir a eventos dentro de la zona, espectar los conciertos que se realizan, ir a las ferias, escuchar a los artistas ambulante y entre otros, el 18% realizan, principalmente, actividades físicas como la caminata y el 11.8% trabajan dentro del espacio.

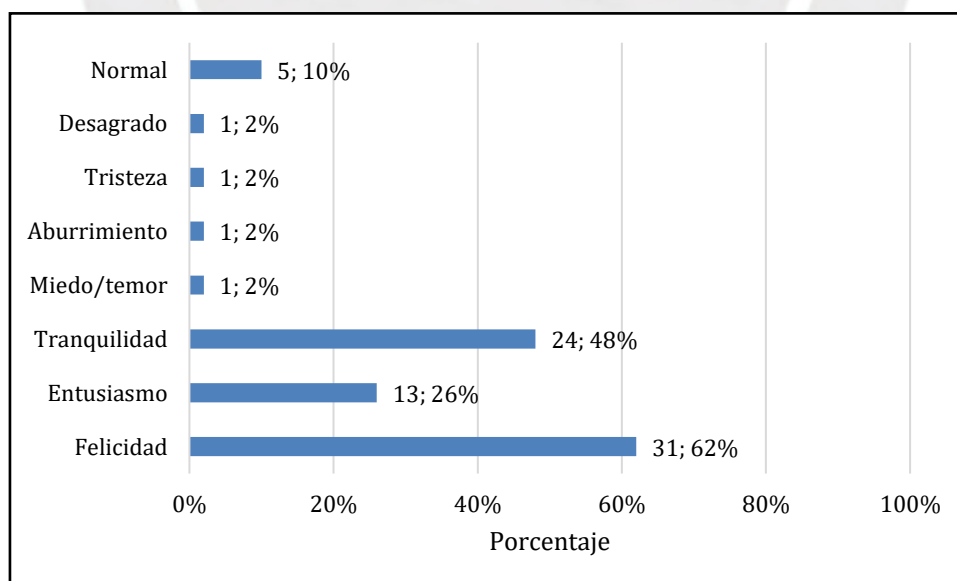
Figura 51 Actividades que realizan cuando vienen a la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

Es más, al realizar las actividades mencionadas anteriormente el 62% se siente feliz, el 26% experimenta entusiasmo al visitar la zona y el 48% manifiesta sentir tranquilidad al desarrollar sus actividades. No obstante, el 2% del total de encuestados manifestó sentir desagrado, tristeza, aburrimiento e incluso miedo y el 10% manifestó sentirse normal, es decir, sin ninguna emoción en especial.

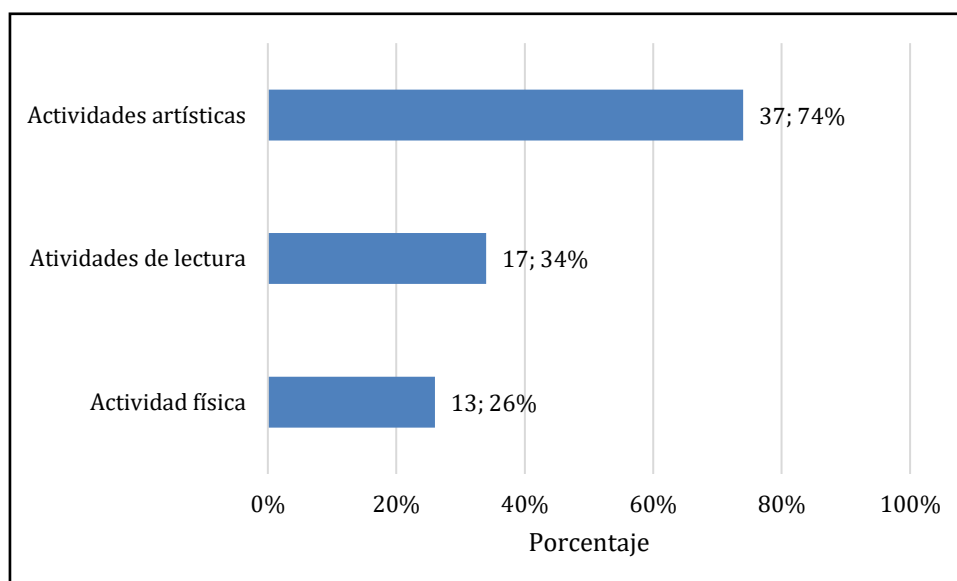
Figura 52 Qué emociones sienten los adultos mayores (grupo de estudio) al desarrollar estas actividades (En la calle peatonalizada)



Fuente: Elaboración Propia

Otras actividades que les gustaría desarrollar están relacionadas a actividades físicas: deporte, máquinas; además, actividades artísticas: danza, bailes, manualidades, canto y actividades de lecturas.

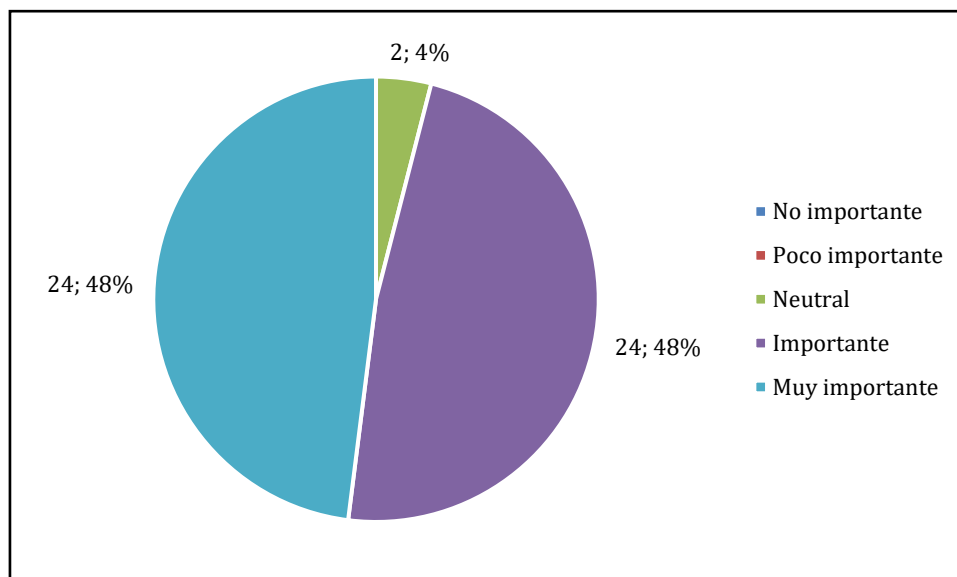
Figura 53 Otras actividades les gustaría realizar en la zona peatonalizada



Fuente: Elaboración Propia

Del mismo modo, se les consultó sobre qué tan importante es para ellos realizar las actividades día a día. El 48% considera muy importante; de igual modo, otro 48% considera que es importante y el 4% tiene una postura neutral.

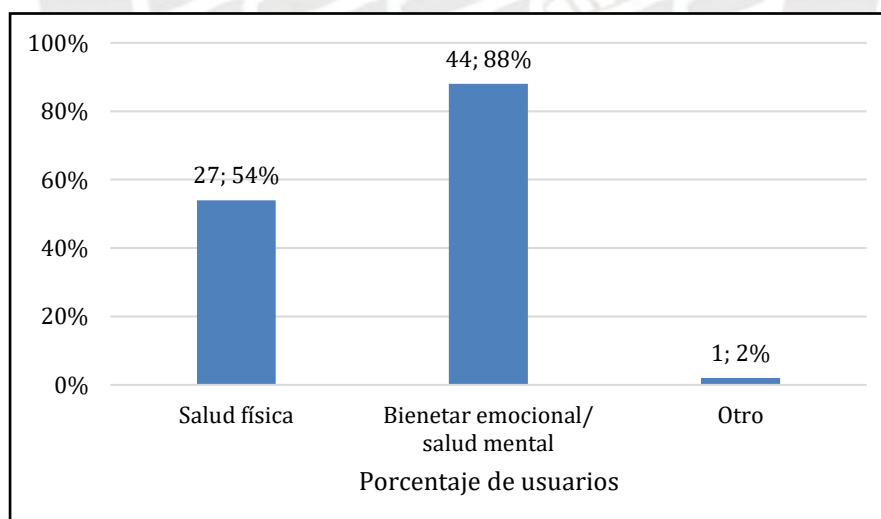
Figura 54 Cuán importante es realizar las actividades en su día a día del grupo de estudio



Fuente: Elaboración Propia

En la Figura 55, se advierte que 88% de los encuestados considera que es importante porque contribuye a su bienestar emocional y su salud mental, y el 54% de los encuestados también comprende que es importante porque contribuye a su salud física.

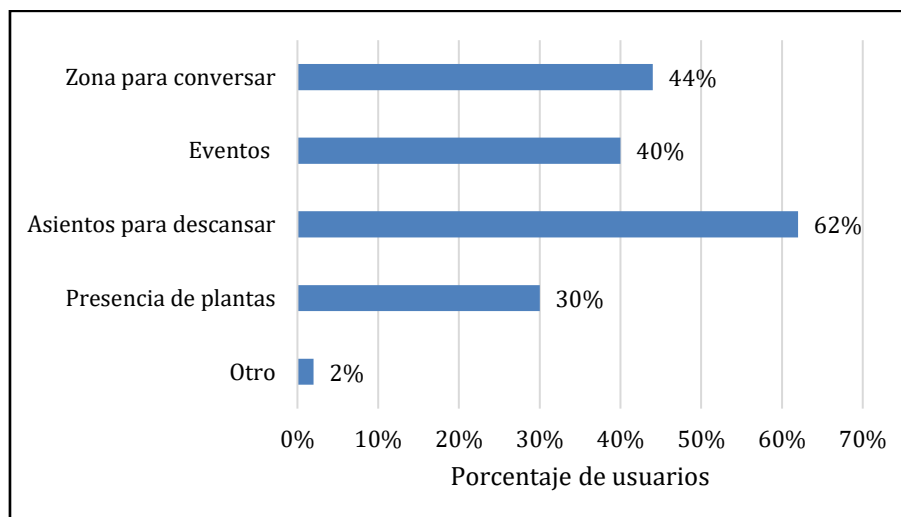
Figura 55 ¿Por qué razón es importante?



Fuente: Elaboración Propia

Por último, se les cuestionó sobre las características que más valoran y que consideran que contribuye en su bienestar emocional. El 62% menciona a los asientos para poder descansar y observar; así mismo, el 44% manifestó la zona, pues este es un espacio para dialogar y disfrutar los eventos temporales que se realizan en la zona.

Figura 56 Las características que más valora y que contribuye en su bienestar emocional al grupo de estudio.



Fuente: Elaboración Propia

4.2.2 Entrevistas

Las entrevistas están conformadas por cuestiones sobre la percepción de la peatonalización del jirón Leoncio Prado. Abordando la necesidad de obtener una comprensión integral de la zona de estudio, se desarrollaron entrevistas exploratorias y profundas con un grupo diverso de usuarios, con el fin de abarcar perspectivas más allá del enfoque del grupo de estudio. Asimismo, se consideró a adultos mayores para poder ahondar la información obtenida en las encuestas, las cuales están presentadas en **ANEXOS**. En las siguientes líneas, se presentan resúmenes de las entrevistas efectuadas y cuadros en donde se resalta la información más importante.

De la entrevista realizada a la señora Emma, la cual trabajó como fiscalizadora dentro del área peatonalizada del jirón Leoncio Prado. Ella nos menciona que la propuesta del alcalde de peatonalizar el jirón fue “buena”; sin embargo, aún existen distintos aspectos que deberían mejorarse en beneficio de los peatones y “con una perspectiva más ingenieril”. Además, comenta que gracias a la peatonalización se ha impulsado el comercio dentro de la zona lo cual ha sido positivo para los comerciantes y para los usuarios quienes pueden realizar diversas actividades al visitar la zona. Asimismo, ella nos comenta que falta mejorar la circulación de los vehículos motorizados como motos y no motorizadas como las bicicletas y *scooters*, dado que la mayoría de las veces circulan a toda velocidad a pesar de las indicaciones que exigen reducir su velocidad o bajar del transporte para transitar a pie. También, nos señala que la zona

debería delimitarse en un área exclusiva para la circulación de estos vehículos de modo que no ocasionen accidentes.

Por un lado, de acuerdo con los elementos físicos y la accesibilidad en la zona, señaló que existen quioscos que se encuentran mal ubicados y obstaculizan el tránsito; del mismo modo, menciona que faltan colocar más rampas en las áreas intermedias de la zona peatonal. De igual modo, advierte que existen zonas que pueden ocasionar un peligro: fierros sobresalidos de unos bolardos que se extrajeron, veredas en mal estado, entre otros. Por otro lado, sobre la seguridad, nos indica que existen cámaras dentro del área, pero que solo funciona la mitad de estas y que se han reportado las que no funcionan, pero no les brindaron alguna respuesta.

Asimismo, nos manifiesta que las carpas de comida que se situaron en la zona peatonal ha sido por una normativa para evitar el contagio de COVID y que posiblemente sean retiradas más adelante. Además, resalta que prefiere la zona peatonalizada dado que antes el espacio estaba lleno de vehículos estacionados y en gran mayoría eran propiedad de los comerciantes de la zona.

Por último, se le consultó sobre el impacto de la peatonalización a los adultos mayores, y nos indicó que ha observado que ellos se movilizan con mayor libertad y tranquilidad; sin embargo, existen aún aspectos que deberían mejorarse e implementarse en beneficio a ellos y a todos los usuarios, y resalta que este caso de peatonalización es un buen inicio para empezar a priorizar al peatón y que no solo genera un impacto ambiental, sino que genera un impacto en el bienestar del ciudadano.

De la entrevista efectuada al señor AGLA de 75 años, procedente del distrito de San Isidro, quién actualmente se encuentra trabajando en una de las tiendas de una empresa, nos comenta que está de acuerdo positivamente con la calle peatonalizada; no obstante, señala que algunos aspectos deberían mejorarse. Además, él visita la zona de estudio de manera muy frecuente y las actividades que realiza son principalmente compras y otras para distraerse. Además, para venir a la calle peatonal usa, principalmente, el transporte público y en ocasiones se moviliza a pie. Asimismo, resalta que prefiere concurrir a esta zona en lugar de visitar lugares cercanos a San Isidro porque le gusta la acogida que presenta, las actividades de música y arte que se realizan, entre otros. Por otra parte, señala que se desplaza sin compañía cuando visita la zona, pero consideraría que la visita sería más emotiva cuando lo realiza con algún acompañante. El

entrevistado menciona que se desplaza sin ningún problema y que puede realizarlo de manera autónoma, pero se desplaza de manera precavida dentro de la zona, dado que tiene cierto temor de que algún vehículo pueda ocasionarle algún accidente.

Adicionalmente, él resalta que siente emoción, felicidad y tranquilidad durante su estancia en la zona y que considera que la peatonalización de la calle, personalmente, le ha generado beneficios en diversos aspectos como en el físico, dado que a su edad es importante mantenerse activo. Es por eso que efectúa caminatas en el espacio peatonalizado e incluso cuando se retira de la zona peatonalizada hacia su hogar; del mismo modo, en el aspecto emocional el espacio ha sido lugar de encuentro con familiares que no veía hace tiempo; por otro lado, los eventos de los ambulantes como el dibujo, la música lo hacen sentirse bien y nos sugirió otras actividades que se podría realizar en la zona: lectura y deporte. Por último, el señor AGLA nos precisó que si la zona no hubiera sido peatonalizada la visitaría solo en un 15 a 20 % de las veces que lo hace hoy en día.

De la entrevista efectuada al señor ERQ de 77 años, procedente del distrito de Pueblo Libre, quién nos comentó que estudió Psicología, nos resalta las diversas oportunidades que el espacio peatonalizado le brinda y de la interacción social que el espacio presenta, resalta también que es un espacio con “vida”, y ello es lo que le gusta del espacio, además indica que es tranquilo y seguro. Por otro lado, menciona que es un espacio que principalmente brinda oportunidades a adultos mayores, en donde les permite distraerse y pueden sentirse plenos, puesto que cómo ya no ejercen su profesión cuentan con mayor tiempo para poder efectuar actividades de ocio.

Por último, de la entrevista de MYC, fiscalizador de sanidad, nos menciona que antes de la peatonalización el mercado estaba lleno de vehículos estacionados y no se podía caminar. La peatonalización fue un proyecto bueno, pero menciona que afectó bastante al comercio. Asimismo, señaló que cuándo se dé otra gestión se puede cambiar la situación de la zona debido a que lo consideraba un proyecto de prueba, incluso hace referencia de los ornamentos utilizados que estaban fabricados con rellenos de tecnopor y concreto. Se le consultó sobre las características de la zona peatonal y menciona que los quioscos se encuentran mal situados y faltan rampas lo cual hace que el tránsito sea complicado para los usuarios, menciona que siempre alertan y proporcionan criterios, pero no los consideran. Además, hay elementos como es el caso de los bolardos que los colocaron y de ahí los retiraron, pero no por completo, dejando fierros expuestos y que esto representa un riesgo, puesto que podría generar un accidente. Nos

mencionó que existen desniveles en las aceras lo cual ha producido caídas y tropiezos en los adultos mayores. También que hay veredas en mal estado y que no terminaron de arreglar y que es un obstáculo para las personas con silla de ruedas. Afirma que las bicicletas y scooter no respetan al peatón puesto que transitan de manera imprudente a altas velocidades para una zona peatonal, y que se ha incrementado los robos a pesar de que existe serenazgo.

En resumen, la muestra para las entrevistas estuvo conformada por 4 personas, 2 adultos mayores que se desplazan por el área peatonalizada, 1 adulto quién pertenecía al grupo de fiscalizadores de control del espacio y 1 joven parte del grupo de fiscalizadores de sanidad.

En ANEXOS, se presentan unos cuadros resumen resaltando las ideas más importantes de cada entrevista, así como la transcripción de las entrevistas.

4.3 Discusión de Resultados

Luego de presentar los datos obtenidos al efectuar el trabajo de campo, se iniciará con la discusión de resultados. Se responderá en relación a las preguntas de investigación del estudio.

4.3.1 Con relación a la calidad del espacio físico

Para identificar la calidad del espacio público de acuerdo con las características basadas por el arquitecto danés Jean Gehl y la OMS, se creó una lista de verificación, pues se tiene como objetivo identificar la calidad del espacio público desde nuestra perspectiva como tesisistas. Para ello, la calificación que se empleó fue en una escala del 0 al 3, donde 0: No presenta la característica, 1: Bajo, 2: Medio, 3: Alto. Además, para la evaluación de los criterios de Jan Gehl se dividió cada cuadra en tres zonas, mientras que para la evaluación de accesibilidad se procedió por cuadra.

Jan Gehl en su libro Ciudades para la gente (2014) propone 12 criterios de calidad para un espacio público que se comprenden en tres aspectos: protección, confort y placer. Para Gehl, es importante acondicionar el espacio público de día como de noche y para todas las estaciones del año, de modo que aliente al peatón a realizar distintas actividades como el caminar, observar, conversar, sentarse sin importar el momento en el que se desarrollen estas actividades. Así mismo, se debe potenciar las características positivas del espacio desde una escala humana que permitan generar un abanico de oportunidades para el disfrute (placer) a través de los sentidos sensorial, visual y auditivo.

Asimismo, de acuerdo con la calificación obtenida por ambos participantes referente a los 12 Criterios de Jan Gehl, se obtuvo un porcentaje de calificación menor al 50%, ello evidencia que las cuadras 6,7 y 8 de la zona peatonalizada presentan un nivel bajo de cumplimiento de estos criterios. El criterio con menor cumplimiento es la dimensión de protección, con un valor promedio de 23 % de cumplimiento. Por otro lado, la dimensión de confort representa un 36% de cumplimiento, aspecto con mayor porcentaje de cumplimiento en comparación a los otros dos aspectos, ello se debe a que el espacio si otorga oportunidades para caminar, permanecer, mirar, hablar y escuchar y sentarse, pero no a un nivel de aceptación alto ni medio por lo que debe plantearse mejoras. En el aspecto de placer se obtuvo un porcentaje de 24%, siendo 1% mayor al aspecto de seguridad, lo cual afirma que el espacio aún no estimula la movilización del ciudadano para el goce.

Al analizar cada cuadra en función a los tres aspectos, la cuadra 6 presenta mayor representatividad en el aspecto de confort con un valor de 41% dado que la cuadra se encuentra situada frente a la plaza de Magdalena y no hay presencia de carpas de comida o de ambulantes.

La cuadra 7 presenta cifras inferiores al 30% en los tres aspectos, debido a que está ocupada por puestos de comida, ambulantes, y carece de asientos confortables que protejan del clima. Por otro lado, la cuadra 8 presenta valores de 28 % en el ámbito de protección, un 38% en el aspecto de confort y 28 % en el aspecto de placer. Aunque esta cuadra permite a los adultos mayores participar en diversas actividades. Sin embargo, los valores aún siguen siendo bajos, ninguno supera el 50%, lo que subraya la persistente falta de cumplimiento de los criterios de Jan Gehl.

Tabla 8 Valores obtenidos de las tres dimensiones de los criterios de Gehl

Criterio (Aspecto)	Cuadra 6	Cuadra 7	Cuadra 8	Jirón Leoncio Prado
PROTECCIÓN	17%	21%	31%	23%
CONFORT	41%	29%	38%	36%
PLACER	28%	16%	28%	24%

Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, la OMS en su Guía de Ciudades Globales Amigables con los adultos mayores plantea una serie de características relacionadas con el agrado del entorno, los espacios verdes,

las zonas para descansar, la calidad de las aceras, la accesibilidad, la seguridad del espacio, los baños públicos, entre otros. Respecto al agrado y limpieza del entorno, se tiene un cumplimiento del 44%, la cuadra 7 es la que tiene un menor cumplimiento 31%, ya que es la cuadra que se ubica frente al mercado y se ha observado deficiencias en cuanto a la organización, la limpieza, hay poca presencia de tachos de basura.

De acuerdo con las características que muestran la importancia de los espacios verdes, se tiene un porcentaje de cumplimiento del 26 %, la cuadra 6 presenta el menor cumplimiento 20%, las principales deficiencias son la falta de protección contra el tiempo y el inadecuado mantenimiento de las áreas verdes, pues se ha observado que muchos se encuentran con depósitos de basura y no están podadas.

Esta guía nos indica la importancia que tienen los lugares de descanso para los adultos mayores, el cumplimiento de la calle es del 17%, los porcentajes de cumplimiento son similares en las tres cuadras. Las deficiencias se presentan en cuanto al orden de los asientos existentes y la poca disponibilidad de estos, se ha observado 4 asientos por cuadra.

Otro de los aspectos considerados son la calidad de las aceras, se presenta un 35% de cumplimiento, la cuadra 7 es la de menor cumplimiento, principalmente, porque existe una invasión del espacio por vendedores ambulantes y vehículos estacionados; asimismo hay desniveles y grietas en el piso peatonal. Por otro lado, en todo el trayecto de la calle peatonalizada, existe un cruce peatonal, al inicio de esta investigación se observó que no se encontraba correctamente señalizada. También existe un semáforo en esta intersección, el cual no presenta características accesibles con todos, como por ejemplo el sonido para aquellos con discapacidad visual, así como el tiempo para cruzar.

En cuanto a la accesibilidad del espacio se obtuvo un cumplimiento de 38%. Los porcentajes de cumplimiento de cada cuadra fueron similares. El área presenta rampas, pero solo en las esquinas de las cuadras, por lo que no hay distintos puntos de acceso para personas en sillas de ruedas, con bastones, o adultos mayores que se les dificulta acceder a la vereda sin una rampa o un soporte.

Asimismo, las condiciones del cambio de vereda-rampa-pista presentaban irregularidades por lo que representan un peligro para el desplazamiento de los adultos mayores.

El cumplimiento de la seguridad en el espacio fue de 31%, se presentaron porcentajes de cumplimiento similares en las tres cuadras. Las principales deficiencias son la falta de iluminación del espacio en las noches y la escasa presencia de vigilancia.

Respecto a los caminos y bicisendas se tuvo un cumplimiento del 11%. La cuadra 7 tuvo el menor cumplimiento. Las principales deficiencias que se observaron son el poco control del paso de vehículos, ya que además no existe una separación de los peatones y ciclistas, además el espacio tampoco se encuentra señalizado correctamente. Finalmente, en relación a los baños públicos se tuvo un cumplimiento del 1%, pues algunos están clausurados mientras que otros estaban restringidos al público, solo es de uso exclusivo de los comerciantes o consumidores.

Tabla 9 Lista de Control de características amigables con los mayores: OMS por cada cuadra

	CUADRA 6		CUADRA 7		CUADRA 8	
	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2
Entorno agradable y limpio	42%	53%	27%	36%	51%	56%
Importancia de espacios verdes	22%	19%	30%	19%	48%	19%
Un lugar para descansar	6%	22%	22%	17%	11%	22%
Aceras amigables con la edad	36%	42%	18%	20%	47%	47%
Cruces peatonales seguros	19%	25%	6%	11%	8%	0%
Accesibilidad	40%	33%	31%	42%	44%	38%
Entorno seguro	28%	33%	22%	28%	33%	39%
Caminos y bicisendas	13%	20%	7%	0%	20%	9%
Baños públicos adecuados	0%	0%	8%	0%	0%	0%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 10 Lista de Control de características amigables con los mayores: OMS del jirón Leoncio Prado

	Participante 1	Participante 2	Jr. Leoncio Prado
Entorno agradable y limpio	40%	48%	44%
Importancia de espacios verdes	33%	19%	26%
Un lugar para descansar	13%	20%	17%
Aceras amigables con la edad	33%	36%	35%
Cruces peatonales seguros	11%	12%	12%
Accesibilidad	39%	38%	38%
Entorno seguro	28%	33%	31%
Caminos y bicisendas	13%	10%	11%
Baños públicos adecuados	3%	0%	1%

Fuente: Elaboración Propia

Asimismo, de manera complementaria se realizó una revisión de cada cuadra en relación con el Manual de Accesibilidad Universal el cual menciona criterios y medidas como recomendaciones a considerar para lograr un diseño de calles inclusivas y equitativas, para

excluir las barreras físicas que imposibilitan el tránsito de los peatones, promover la movilidad sostenible y construir espacios públicos en donde todos pueden acceder y disfrutar. Esta información se presenta en el Anexo I.

4.3.2 Perspectiva de los adultos mayores sobre la peatonalización

Así como se empleó los criterios de Jan Gehl y la lista de control de la Guía de Ciudades Globales Amigables de la OMS, se consideró fundamental obtener información sobre la perspectiva de los usuarios, pues es así cómo se alcanzará a comprender mejor el impacto de la peatonalización. Es por esta razón que se planteó realizar encuestas y entrevistas al grupo de estudio en la zona, para que de esta manera se pueda indagar sobre su opinión de la zona investigada. Estos instrumentos tuvieron por finalidad responder a la segunda pregunta de investigación. Entre los resultados más relevantes del estudio, se muestra que el 94% de los encuestados se encuentran de acuerdo con la calle peatonalizada y el 6% en contra. También en la muestra del grupo de personas que fueron encuestadas presentan un rango de edad de 60 a 94 años, en donde prevalece significativamente adultos mayores de 65 a 69 años y de 80 a 84 siendo la representación del 22% del total de participantes. Esta aceptación de la peatonalización se corrobora en mucha medida por las oportunidades que le brinda el espacio: entretenimiento, ejercicio, socializar, disfrutar tiempo con la familia, variedad de servicios, y entre otros.

De los resultados, el 68% de los encuestados opinan que el espacio es agradable porque pueden disfrutar de diversas actividades. De igual modo, las actividades que más disfrutaron los adultos mayores con un 66% de representatividad están relacionadas con actividades de entretenimiento, y con posterioridad la oportunidad de socializar con un 12% de representatividad de los 50 encuestados. Asimismo, este es un espacio que provee distintos servicios cumpliendo así con lo que se denomina compacidad Avellaneda y Dextre (2014), dado que les permite realizar distintas actividades; es decir, existe mayor dinamismo pues los usuarios pueden comprar, trabajar y distraerse. Asimismo, les permite acceder a distintas calles y, sobre todo, incrementa la interacción social pues existe mayor espacio para que puedan recrearse, y así enriquece la calidad de vida de los adultos mayores porque poseen un espacio en el que pueden sentirse plenos y puedan desarrollar sus actividades.

4.3.3 Dificultades que enfrentan en el desplazamiento

Del mismo modo, otro de los objetivos que tuvo esta investigación fue determinar las dificultades que identificaban los adultos mayores durante su estancia y desplazamiento dentro

de la calle peatonalizada, pues ellos disminuyen sus capacidades de movilidad a medida que envejecen debido a que las barreras que afrontan son más significativas, como afirma Hargrave (2019). De los resultados obtenidos, se pudo acertar que, principalmente, la presencia de vehículos dentro del área dificulta en mayor medida los desplazamientos de los adultos mayores, dado que ellos sienten el temor de ser embestidos y no se pueden desplazar de manera segura. Ello se evidencia en la sección de resultados que muestra que la mayor cantidad de usuarios que sufrieron un accidente mencionaron que fue a causa de un choque con estos vehículos. Dentro de las tres cuadras estudiadas se ha observado usuarios en motocicletas, bicicletas y *scooters*, y pesar de estar prohibido la circulación con estos vehículos en marcha, especialmente en motocicleta, los conductores hacen caso omiso.

Por un lado, otra de las dificultades identificadas por el grupo en estudio está vinculadas a ciertos elementos del espacio: asientos, maceteros, carpas, estacionamientos de bicicletas. Respecto a los asientos, la OMS en su Guía de Ciudades Globales Amigables con los Adultos Mayores (2007) identificó que es una de las características fundamentales, para los adultos mayores, dentro de los espacios públicos, pues a su edad les resulta difícil permanecer de pie por mucho tiempo. Los asientos presentes en la calle peatonal son de concreto por lo que no son cómodos, tampoco son de buena calidad y son insuficientes. La comodidad es una característica fundamental que invita al usuario a permanecer por más tiempo, por ello debe contar con elementos como respaldar, sombras y apoyabrazos que sirven de ayuda para que ellos puedan sentarse y volverse a parar. El Manual de Accesibilidad Universal (2010) recomienda que los asientos deben contar con un respaldar de ángulo 110° y apoyabrazos con una altura de 25 cm y que se deben dejar espacio a los costados de mínimo 85 cm para que puedan ubicarse las sillas de ruedas o los coches para niños. Los asientos de la calle peatonal cumplen con la altura recomendada por el manual de 45 cm y hay espacio suficiente para ubicar las sillas y coches; sin embargo, no cuentan con respaldo, sombra ni apoyabrazos.

Acerca de los maceteros, carpas y estacionamientos, ubicados en el área peatonalizada, el problema radica en la configuración, ubicación y la cantidad insuficiente de estos elementos. Algunos de los maceteros son muy grandes y no están situados de manera ordenada. En cuanto a las carpas, algunas reducen el ancho efectivo del área peatonalizada de manera considerable. Los estacionamientos no están ubicados organizadamente; así mismo, diversos negocios colocaron sus propios estacionamientos fuera de sus locales y ello obstaculiza el paso.

Por otro lado, se encontró que la invasión de las veredas por parte de los comerciantes que tienen sus locales y los quioscos de periódicos obstaculizan el tránsito de los adultos mayores, dado que reducen el ancho efectivo de las veredas, por lo que incluso en algunas veredas es imposible que recorra una silla de ruedas. El Manual de Accesibilidad Universal (2010) establece un ancho efectivo mínimo de 1.50 m, lo que se encontró en campo fueron anchos efectivos de 1.20 m en la cuadra 6, 1.20 m y 1.90 m en la cuadra 7 y de 1.10 m y 1.00 m en la cuadra 8, solo una de las veredas de la cuadra 7 cumple con el ancho mínimo.

Sobre la calidad de las veredas y del espacio peatonal, se ha observado que más de la mitad de los encuestados no lo considera como un factor que dificulta su desplazamiento; sin embargo, al preguntarles sobre los aspectos que mejorarían más del 50% mencionó la calidad. Se evidencia que, a pesar de que la calidad del piso en las veredas y área peatonal son considerados de medio a bajo como dificultad, es uno de los aspectos que ellos mejorarían para facilitar sus desplazamientos. Ello se puede comprender debido al hábito de los peatones a transitar en espacios con pisos de baja calidad que presentan grietas y desniveles, es decir, lo han “normalizado”, por lo que inconscientemente están alertas y toman las precauciones necesarias. No obstante, es esencial que sea posible efectuar espacios de calidad tanto en sus superficies como en sus elementos debido a que la cuantía de los adultos mayores es significativa y ellos necesitan un tránsito sin complicaciones (Gehl, 2010).

Asimismo, la OMS en su Guía de Ciudades Globales Amigables con los Adultos Mayores (2007) menciona que es importante disponer de servicios higiénicos debidamente señalizados, accesibles para todos y ubicados estratégicamente. En la encuesta se observó que el 62% considera fundamental implementar servicios higiénicos, pues el que había en el parque se clausuró y los servicios higiénicos del mercado fueron restringidos para el público por medida de protección ante la covid-19.

Por otra parte, a través de las entrevistas y cuestionarios efectuados, se logró comprender lo que Pérez (2004) nos afirma, que la percepción y el significado que se le otorga a la calle peatonalizada remite entre diversos grupos de acuerdo con la situación en la que se encuentren: ocupación, nivel cultural y patrón de uso.

En las entrevistas se evidenció que algunos se encuentran trabajando mientras que otros ya están jubilados y disponen de mayor tiempo para realizar otras actividades. Por esta razón, el espacio contribuye en el desarrollo de distintas actividades que les permite sentirse plenos. En

la investigación se pudo observar que los adultos mayores concurren principalmente para desarrollar actividades de distracción, lo cual les genera un sentimiento de pertenencia e inclusión dentro de la sociedad.

4.3.3 Efecto de la peatonalización en el bienestar emocional

En comprensión a los efectos que genera la peatonalización en los adultos mayores, la variedad de oportunidades que brinda el espacio público en el desarrollo de sus actividades contribuye positivamente en su bienestar, pues de acuerdo con Herazo et al (2017) el entorno social impacta de manera positiva y significativa en el bienestar de los usuarios de la tercera edad, pues aprovechan de diversas actividades que les permita gozar su tiempo libre.

En las encuestas realizadas a los adultos mayores mencionaron que las actividades que realizan dentro del espacio peatonal están relacionadas con la socialización, actividad física, trabajo y con el entretenimiento el cual se ha dividido en el entretenimiento brindado por las características físicas del espacio, por ejemplo sentarse en los bancos de concreto y conversar, poder comprar en los comercios o dentro del mercado, degustar alguna comida o un postre; y el entretenimiento ofrecido por los eventos desarrollados por los artistas de la calle como por ejemplo pinturas y dibujos en el piso peatonal, canto, música con algún instrumento; o los organizados por las autoridades como conciertos, ferias realizadas en el parque, servicio gratuito de corte de cabello del Cetpro.

De la investigación vemos que las oportunidades que ofrece el espacio público a los adultos mayores para desarrollar diversas actividades generan emociones en ellos. Estas emociones están relacionadas con la felicidad, el entusiasmo la tranquilidad y otras emociones no tan positivas como el aburrimiento y el desagrado, pero que no son tan representativas puesto que solo fueron mencionadas 6 veces.

La principal actividad que genera felicidad, una emoción positiva, es la relacionada con el entretenimiento puesto que les permite sentirse plenos. De la investigación, se obtiene que el 94% de los adultos mayores encuestados mencionan a la distracción como uno de los motivos esenciales por el que visitan la zona peatonal. Así mismo, se obtuvo que las actividades que más beneficio les brinda son las relacionadas con el entretenimiento, ya sea solo o acompañado.

Distintos participantes mencionaron visitar el lugar solo para recordar vivencias pasadas y experimentar momentos agradables.

"En lo emocional, porque por ejemplo la música (refiriéndose a la música que se estaba escuchando en ese momento por parte de los artistas ambulantes) nos emociona, se siente alegría, de que si ahorita yo digo ¡bravo! la gente va a decir que estoy loco, pero eso yo lo relaciono con mis años de mi juventud. Acá a veces la gente nos hace ese tipo de recordar de emocionarse." (Alonso, entrevista, 27 de setiembre del 2022)

"Si me preguntas personalmente sí, porque yo nací aquí, crecí aquí, he visto el desarrollo de Magdalena. Todo el mercado era como una parada fea y ha mejorado un montón. A pesar de que tiene un terreno tan grande y podrían mejorar mucho más, pero ha mejorado. Y me trae muchos sentimientos, mucho recuerdo del tiempo de mi abuelo cuando caminábamos, del tiempo de mi papa, que ya en paz descanse, este año falleció. Cuando veníamos al parque Túpac, cuando éramos niños, paseábamos, jugamos en el parque, correteábamos. Entonces a mí me trae sentimientos muy grandes, es por eso que siempre vuelvo a Magdalena, a pesar de que vivo en San Juan de Lurigancho. Como yo digo siempre vuelvo y siempre volveré hasta que Dios me dé vida, siempre volveré a mi Magdalena, Magdalena yo lo llevo aquí en mi corazón."(Emma, entrevista, 03 de octubre del 2022)

Estas experiencias agradables y la rememoración de recuerdos, les proporciona tranquilidad, felicidad en su día a día y les genera entusiasmo de volver a visitar la zona peatonal. Del mismo modo, se encontró que no solo las actividades que pueden desarrollar generan bienestar en los adultos mayores, sino que también los aspectos tangibles dentro la zona; por ejemplo, los asientos para descansar son una de las características más valoradas por los adultos mayores y que contribuyen a que ellos se sientan bien emocionalmente durante su estancia, así como poder ver más personas de su edad les hace sentir tranquilos y acompañados.

"En esta calle me da tranquilidad porque sé que voy a transitar y espero no se me cruce ninguna moto, me da seguridad que haya gente." (Alonso, entrevista, 27 de setiembre del 2022)

No obstante, el impacto no es solo a nivel emocional, sino que también contribuye en la salud mental y física de los adultos mayores. En el aspecto mental al transitar de manera más libre y tranquila dentro del espacio les permite observar las características con mayor detalle y ello les ayuda a ubicarse mejor dentro del espacio; así mismo, las actividades de música que se realizan les ayuda a recordar sus vivencias. En el aspecto físico, los adultos mayores pueden estar en mayor movimiento, ya que pueden realizar caminatas, participar en los eventos de baile, entre otras actividades.

"(Refiriéndose a las caminatas) Es importante porque por lo menos a los años de nosotros hacemos que nuestros músculos estén activados. Qué pasaría si yo a mis 75 años me siento a ver tv, me siento a ver acá, no hago nada. Yo soy de las personas activas, yo en mi casa no puedo estar y si estoy tengo que estar en actividad."(Alfonso, entrevista, 27 de setiembre del 2022)

"Yo creo que se sienten más seguros y protegidos al desplazarse. Pueden caminar tranquilamente, que nadie les vaya a robar, sentirse seguro de forma íntegra: física y emocional." (Emma, entrevista, 03 de octubre del 2022)

El sentido de bienestar al visitar un espacio peatonal no solo está vinculado a las actividades que se pueden llegar a desarrollar, sino que también al aspecto físico que puede proveer este espacio, como áreas verdes cuidadas y espacios cómodos para sentarse

CAPÍTULO V

FACTORES DE MEJORA.

A fin de potenciar el espacio público peatonalizado, es necesario abordar algunos aspectos: Implementar medidas que garanticen la accesibilidad completa para usuarios con movilidad reducida, considerando rampas, señalización adecuada y pavimentos uniformes. Asimismo, reforzar la seguridad vial para los peatones a través de señalizaciones claras, presencia de personal de seguridad en horas pico e implementación de semáforos con tiempo adicional para adultos mayores. Integrar mobiliarios urbanos proyectados para el uso de adultos mayores en donde se considere áreas de descanso accesibles, bancos con respaldo y zonas de sombra. También organizar diversos eventos y actividades que fomenten la interacción social, sentido de colectividad y participación activa de los usuarios de tercera edad. Además, prometer el mantenimiento constante de la zona peatonal, buen estado de aceras y pavimento, limpieza e iluminación. En las siguientes líneas, se explica a mayor detalle los factores de mejora:

Iluminación

Uno de los factores de mejora que indicaron los encuestados fue la iluminación del espacio en las noches para que les brinde mayor seguridad al desplazarse, para ello se debe cambiar los focos de los postes de luz. Además, otros de las propuestas para brindar un entorno más seguro es implementar al menos una caseta de vigilancia las 24 horas del día; además, cambiar las cámaras de seguridad que no funcionan y capacitar a los fiscalizadores para llevar un mejor control del espacio y para que puedan actuar de la mejor manera durante eventos de emergencia.

Figura 57 Iluminación de la cuadra 8 durante las noches



Fuente: Elaboración Propia

Servicios Higiénicas:

Se propone habilitar el servicio higiénico ubicado en el parque, con una tarifa cómoda y que se implemente un ascensor para el acceso de personas con movilidad reducida.

Quioscos:

Reubicar los quioscos fuera del área de las veredas, con un mostrador a una altura máxima de 1.10 m y con elementos en volado a mínimo 2.10 m de altura, para que no obstruyan el paso.

Figura 58 Quiosco que invade la vereda



Fuente: Elaboración Propia

Asientos:

En cuanto a los elementos de descanso se propone implementar bancas de un material combinado entre concreto y madera con una altura de 45 cm y una profundidad de 50cm, con apoyabrazos de 25 cm desde la base y además incluir pérgolas que brinden sombra y protejan del clima a los usuarios. Se plantea colocar zonas de descanso ubicada en la parte central de la calle, 2 zonas de descanso en las cuadras 6 y 7, al inicio y a final de cada cuadra, en la cuadra 8 se propone colocar 3 zonas de descanso.

Figura 59 Adultos mayores disfrutando del espacio a pesar del calor que se presenta en ese momento puesto que solo pueden estar en las carpas si consumen.



Fuente: Elaboración Propia

Mantenimiento del área peatonalizada

En la figura, ya empleada anteriormente, se observa el mal estado de las veredas, varias de ellas y del área peatonalizada se encuentran con desniveles y grietas. Es por ello que se debe realizar un mantenimiento periódico y así tener superficies más lisas y niveladas. Asimismo, es importante establecer una norma que restrinja la invasión de las veredas por los comercios colindantes, ya que reducen el ancho efectivo, se encontró anchos de hasta 1m, lo que dificulta la movilidad de aquellos que usan sillas de ruedas.

Figura 60 Estado de las veredas de la cuadra 7



Fuente: Elaboración Propia

Figura 61 Se puede observar que por el estado de la vereda se desplazan con dificultad



Fuente: Elaboración Propia

Figura 62 Se observa que debe usar un poco la fuerza para seguir trasladándose



Fuente: Elaboración Propia

Semaforización:

Debido a que la zona peatonalizada atraviesa una calle por donde transitan vehículos, se recomienda incluir un semáforo inteligente que permita visualizar el tiempo para cruzar y que emita un sonido para que las personas con alguna discapacidad visual puedan cruzar de manera más segura.

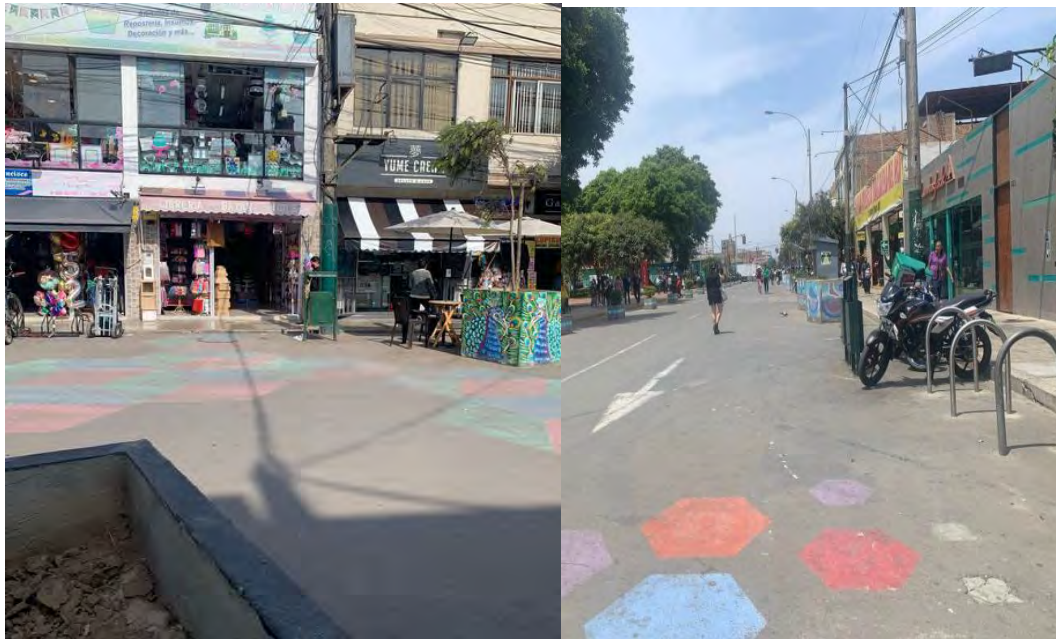
Tacho de basura:

Hay una escasa presencia de basureros dentro de la zona peatonal, por cada cuadra existen 2 tachos a los extremos y están ubicados a una distancia aproximada de 90 cm. Los basureros no llegan hasta el suelo, estos tienen la boca superior a una distancia mayor de 80 cm desde el suelo y no se encuentran señalizados, no cumpliendo con las características brindadas en el Manual de Accesibilidad Universal (2010).

Por ello, se plantea instalar basureros en las zonas intermedias de las cuerdas, así mismo montarlas desde la base para que no presenten peligro para las personas que usan bastón para desplazarse; asimismo, se plantea reducir las alturas de los tachos a menos de 80 cm para que pueda facilitar el uso a las personas con silla de ruedas. Finalmente, se

plantea incorporar un tacho de reciclaje al inicio de la calle peatonalizada, cuadra 6, puesto que es la que cuenta con mayor ancho efectivo de tránsito.

Figura 63 Vista de los basureros en el extremo de la cuadra 06 y cuadra 08



Fuente: Elaboración Propia

Seguridad:

Dado que la seguridad no es permanente dentro del espacio se plantea implementar 2 casetas de seguridad al final de las cuerdas 6 y 8 para que haya una vigilancia constante, las 24 horas del día, y se proteja a los peatones, así como los mobiliarios de posibles actos vandálicos.

Ciclo parqueaderos:

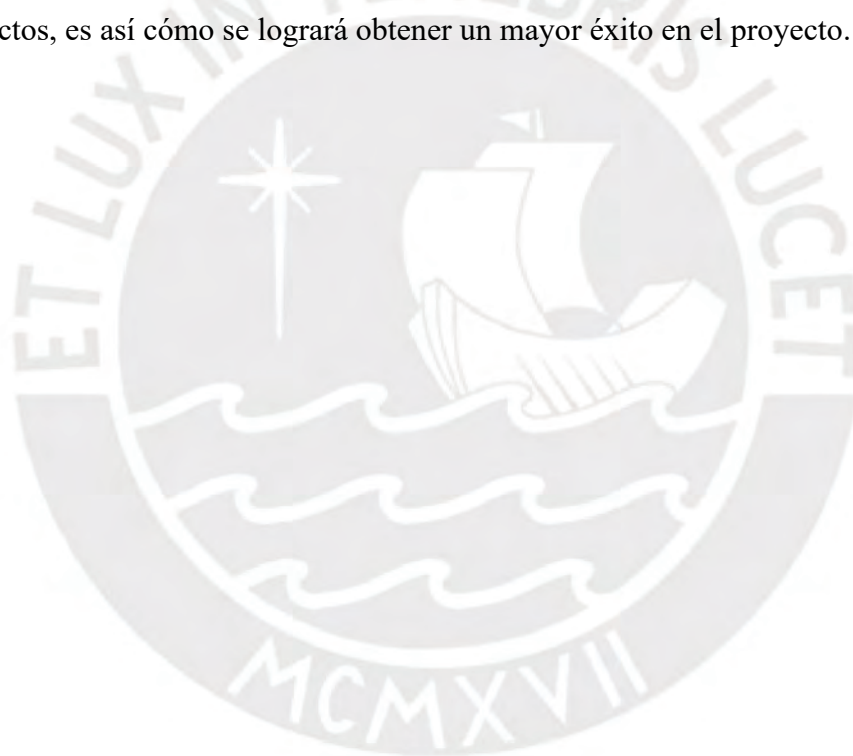
Se propone reubicar los estacionamientos de bicicletas estratégicamente en las zonas con mayor espacio, cuadra 6 y 8 para que no reduzcan los anchos efectivos de la calle peatonalizada y no sean obstáculos para el tránsito; además, de señalizarlas adecuadamente de modo que sean notables.

Horarios de descarga:

Debido a que el jirón Leoncio Prado es una zona comercial existe la entrada de vehículos para la descarga de mercadería, así como vehículos motorizados que realizan *delivery*, entonces para el caso de la descarga de mercadería es fundamental tener un horario de acceso para que no puedan obstruir ni causar algún accidente, así como para el caso de los motorizados o ciclistas que se dedican al *delivery* u otras personas que visitan el lugar con estos medios.

Estudios interdisciplinarios:

Al efectuar un proyecto, es esencial que todos los involucrados puedan trabajar colaborativamente. Así, se podrá obtener un mejor resultado del proyecto a ejecutarse. Además, es importante señalar que se debe considerar a los ciudadanos dentro de los proyectos, es así cómo se logrará obtener un mayor éxito en el proyecto.



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Con base en los resultados del estudio, en donde el 94% del total de participantes prefieren el jirón peatonalizado, se puede concluir que la peatonalización del jirón Leoncio Prado si tiene un impacto positivo en el desarrollo de las actividades de los adultos mayores, puesto que al crear un ambiente peatonal y excluir el tránsito vehicular, se les brinda a los usuarios la oportunidad de disfrutar su derecho de la ciudad y contribuir a su vitalidad y dinamismo.

La calidad de los mobiliarios, y el aspecto físico de la zona peatonalizada son parte esencial para la realización de las actividades de estancia y desplazamiento de los adultos mayores. Es por esto que de acuerdo con la investigación se concluye que la primera hipótesis señalada es falsa. La calidad del espacio peatonalizado tiene una puntuación baja de acuerdo con nuestra escala de calificación, dado que la zona presenta valores de calificación inferiores al 50 % lo cual corrobora la baja calidad puesto que no cumplen con los criterios para determinar un idóneo espacio público de acuerdo con Jan Gehl y la OMS. Puesto que es fundamental que los elementos que presenta la zona peatonalizada: veredas amplias, rampas accesibles, espacios para la estancia se relacionen con el espacio, pues estos deben brindar protección al usuario de los fenómenos climáticos, espacios sin obstáculos, servicios higiénicos y paraderos cercanos de tal manera que las actividades y desplazamientos se efectúen de manera accesible, inclusiva y segura.

Con relación a la segunda hipótesis, esta es verdadera porque de acuerdo con la investigación ejecutada la perspectiva de los adultos mayores sobre la peatonalización es positiva, pues el 94% está de acuerdo con la peatonalización de la calle, porque el espacio les permite desarrollar diversas actividades que contribuyen en su bienestar físico y emocional. No obstante, solo un 6% presenta una perspectiva negativa sobre el espacio peatonalizado porque mencionan que se les fuerza a desplazarse sobre toda longitud y/o no les permite llegar en un auto particular lo cual les molesta. La aceptación positiva del espacio peatonalizado está influenciada por el aspecto y las características físicas que presenta la zona y por las oportunidades que les brinda. Ello se refuerza con información obtenida en la investigación donde se identificó que los usuarios que visitan la zona no solo está conformado por aquellos que habitan en el distrito de Magdalena, sino también por usuarios que residen en diversos distritos de Lima.

Las dificultades que enfrentan los adultos mayores durante su estancia y desplazamientos dentro de la calle peatonalizada son diversas. La principal dificultad está relacionada con la deficiente organización del espacio y el uso compartido del área con otros vehículos en marcha. Ello demuestra un deficiente control por parte de las autoridades y una poca concientización de los usuarios que se desplazan sobre sus vehículos dentro del espacio peatonalizado. Asimismo, se evidenció que la mala organización de los elementos dentro de la zona como: carpas, maceteros, parqueaderos y quioscos acortan el ancho efectivo de las superficies y dificultan sus desplazamientos.

Por otro lado, los adultos mayores no distinguen fácilmente que las deficiencias en el piso y rampas representen un problema en sus desplazamientos; sin embargo, los adultos mayores mencionan que es una de las características que mejorarían para movilizarse de manera más segura, por lo que se concluye que en cierto grado llega a representar una dificultad que debería mejorarse. Por lo expuesto, se corrobora la tercera hipótesis; sin embargo, además se identificó otros elementos del mobiliario que dificultan la estancia de los adultos mayores. Uno de ellos son los asientos que no cuentan con respaldar y tampoco tienen sombra. Asimismo, se evidenció que no hay presencia de servicios higiénicos, característica fundamental para lograr espacios amigables con los adultos mayores

Del estudio realizado se puede indicar que la hipótesis planteada sobre el efecto positivo que genera la peatonalización en el bienestar emocional de los adultos mayores es verídica. Ello se evidencia en el porcentaje de aceptación, así como en el porcentaje de encuestados que afirma que la peatonalización del Jr. Leoncio Prado les genera bienestar emocional, con un 88% y que además las actividades que realizan sobre la calle peatonalizada son de importante a muy importante para 48 adultos mayores de los 50 encuestados.

Así, la peatonalización de la calle no solo les permite desplazarse libremente, sino que les brinda la posibilidad de realizar diversas actividades, disfrutar de los eventos dentro de la zona, rememorar vivencias. Estas oportunidades que brinda el espacio les permite evocar

emociones: felicidad, entusiasmo y tranquilidad y ello influye significativamente en su bienestar emocional. Lo cual corrobora lo mencionado en la cuarta hipótesis.

Recomendaciones

Es importante educar y concientizar a los usuarios acerca de que involucra tener una calle peatonalizada y cuál es el orden de prioridad de los usuarios de modo que se respete al peatón de a pie. Se recomienda que en futuros estudios se incluyan más variables: ambientales y culturales, puesto que, si hoy en día se busca ciudades sostenibles, estas solo pueden ser entendidas a partir de las relaciones de más dimensiones.

Por un lado, es fundamental realizar sondeos antes de iniciar tu trabajo de campo así podrás proponer instrumentos más afinados y que te permitan tener un mejor planteamiento de tus interrogantes. Asimismo, se recomienda realizar más estudios que consideren las perspectivas de los ciudadanos, porque a partir de esto es posible desarrollar una mejor comprensión sobre el caso de estudio y poder plantear propuestas más sólidas y viables que aportarán un beneficio claro a los ciudadanos.

Por otro lado, al realizar investigaciones donde el sujeto de estudio son ciudadanos vulnerables: adultos mayores es necesario realizar encuestas o entrevistas simples, emplear instrumentos que te puedan brindar información y sean amigables con el grupo de estudio. Asimismo, al evaluar sobre la calidad de vida este término es amplio y es fundamental delimitar qué aspecto es el que se va a evaluar y así plantear cuestiones más a fin del tema. Este estudio se enfoca en identificar qué impacto genera la peatonalización y cuáles son las limitaciones y dificultades que presentan los adultos mayores, desde su opinión; no obstante, es esencial complementarlo con un análisis mediante el uso de la identificación de las líneas de deseo y apoyándose a través de una simulación y así poder obtener diversas propuestas de mejora.

Otra de las recomendaciones es acerca del planteamiento del Design Thinking como metodología, ya que esta herramienta nos permite realizar un seguimiento desde el planteamiento de las propuestas de mejora hasta la validación. Está conformada por varias etapas: Enfatizar, definir, idear, prototipar y evaluar, estas etapas permiten

conocer de manera más precisa las necesidades e interactuar con los usuarios para plantear conjuntamente alternativas de mejora en su beneficio y poner en marcha la propuesta elegida para evaluar y corregir las falencias.

Esta herramienta nos permite involucrar diversos participantes desde expertos hasta usuarios y de ese modo construir espacios centrados en sus necesidades, lo que permite que el ciudadano se sienta parte y se comprometa con el cuidado y desarrollo de la ciudad.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aurrekoetxea, M. (2018) “Deconstruyendo la resiliencia urbana”. OBETS. Revista de Ciencias Sociales, 13(Extra 1): 229-255. doi: 10.14198/OBETS2018.13.1.09

Castañeda, M. (2020) .Movilidad activa en la vejez: Experiencias durante el desplazamiento a pie en Barcelona. Departamento de Geografía.:Universidad Autónoma de Barcelona.

Avellaneda, P., y Dextre, J. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fondo Editorial PUCP.

Borja, J. y Muxí, Z. (2001). Centros y espacios públicos como oportunidades. Perfiles Latinoamericanos, (19),115-130

Borja, J. y Muxi, Z. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Electa. ISBN: 84-8156-343-9

Borja, J. (2012). Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual. Universidad de Barcelona

Boudeguer, A., Squella, P., y Corporación Ciudad Accesible. (2010). Ciudades y espacios para todos: Manual de Accesibilidad Universal. Mutual de Seguridad CChc. ISBN. 978-956-332-832-5

Briceño, M. (2018). Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana Revista de Arquitectura (Bogotá), 20(2), 10-19. doi: [http:// dx.doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.2.1562](http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.2.1562)

Cabrera, F., y Cebollada, A. (2021). EEPE: instrumento de evaluación de entornos de proximidad para incluir a personas sin autonomía en Lima. DOCUMENTS D'ANÀLISI GEOGRÀFICA ,67/2,243-263. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.647>.

Castells, M. (1989). The Informational city: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban- Regional Process. Basil Blackwell, Oxford.

Castillo, M., Álvarez, A., y Cabana, R. (2014). Design thinking: cómo guiar a estudiantes, emprendedores y empresarios en su aplicación. Ingeniería Industrial. Revista Ingeniería Industrial, 35 ,301-311.

Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CEAPAT). (1996). Concepto europeo de accesibilidad. http://www.ceapat.es/InterPresent2/groups/imserso/documents/binario/concepto_europeo_de_accesibili.pdf

Defilippi, T., Dueñas, A., Ccasani, J.,García, V.,y Morales.G.(2019). Effetto della Vegetazione Urbana su dissipazione termica e Inquinanti gassosi. Agathón – International Journal of Architecture, Art and Design | n. 06 | 2019 | pp. 59-72 ISSN print: 2464-9309 – ISSN online: 2532-683X – DOI: 10.19229/2464-9309/572019

Design Thinking en Español. (2022). Design Thinking en Español. Recuperado de Designthinking.es website: <https://www.designthinking.es/inicio/>

Dextre, J., y Avellaneda, P. (2014). Movilidad en zonas urbanas. Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

Di Virgilio, M., y Perelman, C. (2022). La vida en las ciudades en tiempos de COVID-19. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(II): 7-16. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.102535>

Dziekonsky, M., Rodríguez, M. J., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., & Muñoz, A. (2015). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (28), 29-46.

Echiburú, T., Fuenzalida, J. Larraín, H., Mora, R., Muñoz, J., Vecchio, G. (2019). Calles Completas: Experiencia Internacional y Aplicabilidad en Chile. Centro de Desarrollo Urbano Sostenible CEDEUS.

Ellard, C. (2016). La psicogeografía: La influencia de los lugares en la mente y en el corazón. Editorial Ariel. ISBN: 978-84-344-2320-6.

FUNDACIÓN RACC (2008). Criterios de movilidad: Las zonas peatonales. Capítulo 1. Fundación RACC. Barcelona.

Fundación TRANSITEMOS. (24 de MARZO de 2011). Del transporte a la movilidad sostenible. Lima.

Gatica Ch., Karina, Zavala R., María Isabel, y Arias D., Karina. (2022). Movilidad urbana y oportunidades de mejora para la calidad de vida en personas mayores. *Rumbos TS*, 17(28), 29-59. <https://dx.doi.org/10.51188/rrts.num28.633>

García, L. (2015). Peatonalidad y peatonalización. El riesgo de confundir propósito con herramienta. Universidad de Valladolid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/15181>

García, J., Serón, A. (s/f). El Centro Histórico: Un proyecto de Ciudad amable. Editorial: -. Disponible en: [https:// static. omaumalaga.com\(omau/subidad/archivos/7/6/arc_8567.pdf](https://static.omaumalaga.com(omau/subidad/archivos/7/6/arc_8567.pdf)

Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente. Ciudad de Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Gehl, J. y Svarre, B. (2013). How to study Public Life. Washington: Island Press.

Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Gema G, y Jordi F. (2014) (Artículo Peatonalización en New York <https://www.paisea.com/wp-content/uploads/PAISEA-29-ART-2a.pdf>)

Giglia, A. (2017). Espacios públicos, sociabilidad y orden urbano. Algunas reflexiones desde la ciudad de México sobre el auge de las políticas de revitalización. *Cuestión Urbana*, (2).

Global Designing Cities Initiative. (2016). *Global Street Design Guide*. Island Press

González, D. y Véliz, J. (2016). Resiliencia urbana y ambiente térmico en la vivienda. *Arquitectura y Urbanismo*, vol. XXXVII, núm. 2, pp. 63-73, 2016. Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría

Grimm, N. (2021). *Urban Ecology: What is It and Why do we Need It?* Arizona State University, Tempe, Arizona

Guío, F. (2010). Flujos peatonales en infraestructuras continuas: marco conceptual y modelos representativos. *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, (29),1-25. ISSN: 0124-5821. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=194214466011>

Hargrave, J. (2019). *Cities Alive: Designing for ageing communities*. Arup. <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-cities-in-arid-environments>

Herazo, Y. y Quintero, M., Pinillos, Y., García, F., Nuñez, N., Suarez, D. (2017). Calidad de vida, funcionalidad y condición física en adultos mayores institucionalizados y no institucionalizados. *Revista Latinoamericana de Hipertensión* 12(5),174-181. ISSN: 1856-4550. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=170254309009>

Hernández- Sampieri, R. (2014). *Metodología de investigación*. Editorial McGraw Hill.

Hernández- Sampieri, R y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Editorial McGraw Hill.

Iglesias, E. (2018). *La Regeneración del paisaje, la restitución de la identidad, y la reestructuración de las conexiones urbanas: El río Cheonggye*. Escuela de Arte y Arquitectura. Universidad del Salvador

Instituto Universitario de Estudios Europeos, Universidad Autónoma de Barcelona. (2002). *La Accesibilidad en España: Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras*.

INEI (2017). *Provincia de Lima: Resultados Definitivos Tomo I*. Enlace: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1583/15ATO_MO_01.pdf

Innerarity, D. (2006). *El nuevo Espacio Público*. S.L.U Espasa Libros. ISBN: 9788467020885

Lavin, T., Metcalfe, O. y Higgins, C. (2011). *Active travel – healthy lives*. The Institute of Public Health in Ireland.

Leandro-Rojas, M., (2014). Potencial del espacio público como facilitador de bienestar y salud mental. *Revista Costarricense de Psicología*, 33(1), 31-45.

Lozano, G., y Pomaquera, P. (2021). El paradigma de la peatonalización: estrategias para la implementación de proyectos aplicados en el centro histórico de Cuenca - Ecuador . *Revista Imaginario Social*, 4(2). <https://doi.org/10.31876/is.v4i2.49>

Low, S. (2005) Transformaciones del espacio público en la ciudad de latinoamericana: Cambios espaciales y prácticas sociales. *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*. ISSN 0718-1132, N°. 5, 2005. 2.

Magallanes, C., y Espinosa , C. (2013). Ciudades, peatonalización y consumo, en la ciudadanía.

Mazza, A. (2009). Ciudad y espacio público. Las formas de la inseguridad Urbana. Cuadernos de Investigación Urbanística, 0(62). Recuperado de <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/278/272>

Monroy, N., Van Hoof, B., Espinosa, J. (1999). LCA (life cycle analysis): una herramienta de la industria para conciliar la crisis ambiental y el desarrollo empresarial. *Revista de ingeniería*, (9), 44-51.

Najarro, U., (2016). Reseña de Psicogeografía. *Cuadernos Geográficos*, 55(2), 369-372.

Narváez, O. (2017). *Personas Mayores y Espacios Públicos: El caso de la ciudad de Aguascalientes*. Universidad Autónoma de Aguascalientes. ISBN: 978-607-8523-53-5

Olivera Poll, A. (2013). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. Recuperado el 12 de febrero de 2022, de https://core.ac.uk/display/148625537?utm_source=pdf&utm_medium=banner&utm_campaign=pdf-decoration-v1

OMS. (2007). *Ciudades globales amigables con los mayores: una guía*. Organización Mundial de la Salud ISBN 978 92 4 354730 5

OMS. (2022) Envejecimiento y salud. Recuperado de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health>

ONU Habitat. (2016). *Movilidad urbana sostenible y espacio público*. Madrid. Recuperado de https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/sustainable_urban_mobility_and_public_space.pdf

ONU-Habitat. (2018). *De la autopista al espacio público*. Org.mx. Recuperado el 21 de mayo de 2022, de <https://onuhabitat.org.mx/index.php/de-la-autopista-al-espacio-publico>

ONU Habitat. (2019). *Guía global para el espacio público: De principios globales a políticas y prácticas locales*.

ONU Habitat. (2020). *Cities for all: Ageing and inclusión*.

Pérez, E. (2004). Percepción del espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial* ISSN: 0124-7913

Pozueta, J., Lamíquiz, F., Porto, M., y Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. (2009). *La ciudad paseable: Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. Madrid: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.

Ramírez, D., Ureña, A., Álvarez, D., Clerici, G. (2021). Calles completas.

Ramírez, P. (2016). La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada. Primera edición. – México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales: Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo, 2016 .646 páginas: ilustraciones, fotografías, mapas, tablas.

Ricart, N., Remesar, A. (2013) «REFLEXIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO THOUGHTS ON PUBLIC SPACE». *On the w@terfront*, [en línea], Núm. 25, p. 5-35, Recuperado 20 de mayo de 2022, de <https://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/263776>

Sabogal, A., Romero, M., Tavera, T. y Chunga, F. (2019). Espacios públicos: estudio del distrito de Santiago de Surco en Lima, Perú. *Revista Kawsaypacha: Sociedad y Medio Ambiente*. 105-138. 10.18800/kawsaypacha.201901.005.

Sanz, A. (1998). Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos. Burgos (España).

SGD Media Group. (2012, junio1). Conectividad y revitalización del espacio público en la ciudad de Nueva York. *Revista Planeo*. <https://revistaplaneo.cl/2012/06/01/conectividad-y-revitalizacion-del-espacio-publico-en-la-ciudad-de-nueva-york/>

Shittu, A., Shah, M. y Chiroma, M. (2015) Perception Based Determinants of Mobility Dilemma in Ilorin Metropolis. *Open Journal of Social Sciences*, **3**, 61-70. doi: [10.4236/jss.2015.34008](https://doi.org/10.4236/jss.2015.34008)

Smart Growth América. (05 de julio del 2020). Complete Streets <https://smartgrowthamerica.org/what-are-complete-streets/>

Tamayo, M. (2003). El proceso de la investigación científica. Editorial Limusa.

Tejedor, A., García, F. y Flores M. (2009). Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad: Los casos de Sevilla y Málaga. Fundación Centro de Estudios Andaluces.

Troncoso, C., y Daniele, E. (2019). Las entrevistas semiestructuradas como instrumentos de recolección de datos: una aplicación en el campo de las ciencias naturales. *Anuario Digital De Investigación Educativa*, (14). Recuperado a partir de <http://revistas.bibdigital.uccor.edu.ar/index.php/adiv/article/view/3313>

Vera, F., Mashini, D., Adler, V., Lew, S., Uribe, M y Rojo, G. (2020). ¿Cómo han respondido las ciudades al COVID-19 en área vulnerable? Doi: <http://dx.doi.org/10.18235/0002753>

Vianna, M., Vianna, Y., Adler, I. K., Lucena, B., Russo, B. (2016). Design Thinking: Innovación en los Negocios. MJV Tecnología.

Watson, G. (2013). The art of place making. Krause, L. *Sustaining cities: Urban policies, practices and perceptions*. Rutgers, 76-94



ANEXOS

Impacto de la peatonalización del jirón Leoncio Prado en el desarrollo de las actividades de los adultos mayores, año 2022

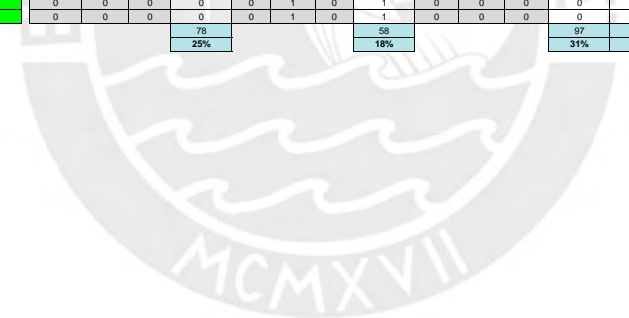


Anexo A : Lista de verificación de los cuadros de Gehl y OMS



Criterio	Criterios de Jan Gehl	NO PRESENTA (0)	BAJO (1)	MEDIO (2)	ALTO (3)	Participante 01									Sumatoria de Puntaje de la cuadrada	TOTAL	Participante 02									Sumatoria de Puntaje de la cuadrada	TOTAL									
						CUADRA 6			CUADRA 7			CUADRA 8					Sumatoria de Puntaje de la cuadrada	CUADRA 6			CUADRA 7			CUADRA 8				Sumatoria de Puntaje de la cuadrada								
						Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9				Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8				Z9							
Protección	Protección contra el tránsito y los accidentes - sensación de seguridad física Cuando transita por la calle no tiene temor de ser atropellado por algún vehículo que circule por la zona peatonal (bicicletas, motos)	Red	Orange	Yellow	Green	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	5	5	1	1	1	3	1	1	1	3	2	2	2	6	12		
	Protección del crimen y violencia - sensación de seguridad La zona cuenta con vigilancia La zona peatonalizada está iluminada para que usted se desplace con seguridad	Red	Orange	Yellow	Green	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	2	4	6	0	1	0	12	6	0	1	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	4
	Protección de las molestias experiencias sensoriales Se cuenta con espacios para protegerse del calor, frío, lluvia (sombros, o espacios más cerrados, presencia de árboles)	Red	Orange	Yellow	Green	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	Oportunidades para caminar El espacio brinda lugares para poder desplazarse cómodamente (espacio suficiente) Las veredas se encuentran en buen estado y no presentan grietas ni superficies rugosas o a desnivel que supongan un peligro para su desplazamiento El área peatonalizada se encuentra en buen estado y no presentan grietas ni superficies rugosas o a desnivel que supongan un peligro para su desplazamiento Las veredas aledañas a la zona peatonalizada se encuentran sin obstáculos que impidan su desplazamiento seguro El área peatonalizada se encuentra sin obstáculos que impidan su desplazamiento seguro (como por ejemplo: vendedores ambulantes, carpas, tachos de basura, basura, bicicletas estacionadas o en	Red	Orange	Yellow	Green	3	2	1	6	1	1	1	3	2	2	2	6	15	3	3	3	9	2	1	1	4	2	2	2	6	2	2	2	6	19	
Existen rampas por las que usted puede desplazarse de manera segura, es decir para usted no suponen ningún peligro de caída u otro accidente La zona peatonalizada le ofrece fachadas que llamen su atención y lo inviten a permanecer por más tiempo	Red	Orange	Yellow	Green	1	2	0	3	1	1	1	3	1	2	0	3	9	2	2	1	5	2	2	2	6	2	2	1	5	2	2	1	5	16		
Oportunidades para permanecer Cuando se encuentra caminando, la zona le ofrece lugares de estancia para que pueda tomar una foto, esperar a alguien, pararse para buscar algún objeto, etc.	Red	Orange	Yellow	Green	1	3	1	5	1	1	0	2	2	2	1	5	12	2	3	2	7	2	1	2	5	3	3	3	9	3	3	3	9	21		
Oportunidades para sentarse Existen elementos cómodos seguros y en buen estado donde usted pueda sentarse y disfrutar del espacio	Red	Orange	Yellow	Green	3	3	1	7	0	0	0	0	1	1	2	4	11	3	3	1	7	1	1	1	3	2	1	2	5	2	1	2	5	15		
Oportunidades para mirar El espacio peatonalizado le ofrece un paisaje atractivo e interesante En la noche la calle le ofrece una adecuada iluminación para que usted pueda desplazarse sin problemas y observar su entorno	Red	Orange	Yellow	Green	3	2	2	7	0	0	0	0	0	1	1	2	4	11	1	1	1	3	1	0	1	2	2	2	2	6	2	2	2	6	11	
Oportunidades para hablar y escucharse Existen espacios donde pueda permanecer y entablar una conversación No hay presencia de ruidos que lleguen a ser molestos y no le dejen disfrutar del espacio	Red	Orange	Yellow	Green	3	1	0	4	1	1	1	3	1	0	0	1	8	2	0	2	4	2	0	2	4	3	0	1	4	3	0	0	1	4	12	
Oportunidades para jugar y el ejercicio Existen espacios destinados a realizar actividades de recreación sin que los cambios hora y de clima sean un impedimento Se desarrollan actividades físicas dentro del espacio Se promueven actividades recreativas y de integración	Red	Orange	Yellow	Green	2	1	0	3	1	1	2	4	1	1	1	3	10	1	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	3	7	
Oportunidades para disfrutar de los aspectos positivos del clima La zona peatonalizada brinda espacios para protegerse del clima (sol, lluvia) y disfrutar de espacio (espacios para sentarse con sombra)	Red	Orange	Yellow	Green	1	1	0	2	2	1	2	5	1	1	0	2	9	1	1	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	4	
Oportunidades para caminar El espacio presenta elementos visualmente atractivo El espacio cuenta con detalles estéticos que llaman su visión El espacio cuenta con áreas verdes, árboles y otros elementos naturales atractivos	Red	Orange	Yellow	Green	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
						1	1	1	3	1	0	0	1	0	0	0	4	1	1	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	4	
						0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	2	3	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
						1	1	1	3	1	1	1	3	1	2	1	5	10	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	0	2	8
						78				62			26				79	219				87				56				87	230					
						32%				26%						33%	30%				36%				23%				36%	32%						

Lista de Control de características amigables con los mayores	NO PRESENTA (0)	BAJO (1)	MEDIO (2)	ALTO (3)	Participante 01										TOTAL	Participante 2										TOTAL					
					CUADRA 6			Sumatoria de Puntaje de la cuadra	CUADRA 7			Sumatoria de Puntaje de la cuadra	CUADRA 8			Sumatoria de Puntaje de la cuadra	CUADRA 6			Sumatoria de Puntaje de la cuadra	CUADRA 7			Sumatoria de Puntaje de la cuadra	CUADRA 8			Sumatoria de Puntaje de la cuadra			
					Z1	Z2	Z3		Z4	Z5	Z6		Z7	Z8			Z9	Z1	Z2		Z3	Z4	Z5		Z6		Z7		Z8	Z9	
Entorno agradable y limpio	Presenta un espacio limpio					2	2	1	5	1	0	1	2	2	2	2	6	13	3	2	1	6	1	1	1	3	1	2	2	5	14
	No hay ruidos molestos					1	2	1	4	1	1	1	3	2	2	2	6	13	1	2	1	4	1	1	2	4	2	2	2	6	14
	No hay olores molestos					2	3	0	5	1	1	1	3	2	2	2	6	14	2	2	2	6	2	0	2	4	2	2	2	6	16
	No hay dificultad para desplazarse					2	1	0	3	1	0	1	2	2	2	0	4	9	2	2	2	6	1	1	1	3	1	2	2	5	14
	Presencia de tachos					1	0	1	2	1	0	1	2	0	0	0	1	1	5	1	0	1	2	1	0	1	2	1	1	1	3
Importancia de espacios verdes	Conservación de espacios verdes					1	1	1	3	2	0	2	4	2	3	2	7	14	1	1	1	3	2	1	1	4	1	1	1	3	10
	No hay protección contra el mal tiempo					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mantenimiento de los espacios verdes					1	1	1	3	2	1	1	4	2	2	2	6	13	1	1	0	2	1	0	0	1	0	1	1	2	5
Un lugar para descansar	Disponibilidad de zonas para sentarse					0	1	0	1	1	1	1	3	0	1	1	2	6	0	1	1	2	1	1	1	3	0	1	1	2	7
	Orden de áreas para sentarse					0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	2	0	0	0	0	0	1	1	2	4
Aceras amigables con la edad	Superficie lisa, nivelada, antideslizante					2	0	0	2	1	0	1	2	2	3	2	7	11	2	2	1	5	1	2	2	5	2	2	2	6	16
	Ancho suficiente para sillas de ruedas					3	2	1	6	2	1	1	4	1	2	2	5	15	3	3	2	8	1	1	1	3	2	2	2	6	17
	Cordones en declive nivelados con la calle					0	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Estacionados y arboles					2	1	0	3	0	0	0	0	1	1	1	3	6	2	0	0	2	0	0	0	0	1	1	1	3	5
	Prioridad de acceso para peatones					2	2	1	5	1	0	1	2	2	2	2	6	13	2	1	1	4	0	0	1	1	2	2	2	6	11
Cruces peatonales seguros	Señales auditivas					0	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
	Señales visuales					1	-	2	3	1	-	-	1	-	-	-	0	4	2	-	-	2	4	2	-	-	2	-	-	-	6
	El tiempo para cruzar es suficiente					2	-	2	4	1	-	-	1	-	-	-	0	5	2	-	-	3	5	2	-	-	2	-	-	-	7
	Tránsito ordenado (cruzar la calle sin miedo a ser embestido)					0	-	0	0	0	-	0	0	1	1	1	3	3	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
Accesibilidad	Presencia de Rampas					2	1	1	4	1	2	1	4	1	-	2	3	11	2	0	2	4	2	1	1	4	1	0	1	2	10
	No hay barreras para el acceso físico					2	2	0	4	0	1	1	2	2	2	1	5	11	1	1	2	4	1	1	1	3	2	1	2	5	12
	Las rampas tienen pendiente adecuada					1	1	0	2	1	1	1	3	2	-	1	3	8	2	0	1	3	2	1	2	5	2	0	2	4	12
	Existen distintos puntos de acceso para sillas de ruedas, andadores					2	0	1	3	2	1	1	4	2	1	2	5	12	1	0	1	2	1	1	1	3	2	0	2	4	9
Entorno seguro	Óptimas condiciones del la zona de cambio: vereda-rampa-pista					3	2	0	5	0	0	1	1	2	2	0	4	10	1	0	1	2	2	1	1	4	2	0	0	2	8
	Falta de iluminación en la zona					2	1	2	5	1	1	1	3	1	1	1	3	11	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	9
Caminos y bicisendas	Presencia de Seguridad					0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	1	3	4	1	1	1	3	2	0	0	2	2	0	2	4	9
	Exten vías separadas para peatones y ciclistas					0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sistema de caminos peatonales					0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Señalizaciones					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Estacionamientos de bicicleta					3	0	3	6	2	0	0	2	3	0	1	4	12	3	0	2	5	0	0	0	0	3	1	0	4	9
Baños públicos adecuados	Restricción del peso de vehículos en el espacio					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Accesibles					0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Correctamente señalados					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ubicados estratégicamente					0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baños Limpios					0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
					78			58			97			233		91			61			83			235						
					25%			18%			31%			25%		29%			19%			26%			25%						



Resumen

Lista de Control de características amigables con los mayores (OMS)

Lista de Control de características amigables con los mayores	CUADRA 6		CUADRA 7		CUADRA 8		Jirón Leoncio Prado	
	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2
<i>Entorno agradable y limpio</i>	42%	53%	27%	36%	51%	56%	40%	48%
<i>Importancia de espacios verdes</i>	22%	19%	30%	19%	48%	19%	33%	19%
<i>Un lugar para descansar</i>	6%	22%	22%	17%	11%	22%	13%	20%
<i>Aceras amigables con la edad</i>	36%	42%	18%	20%	47%	47%	33%	36%
<i>Cruces peatonales seguros</i>	19%	25%	6%	11%	8%	0%	11%	12%
<i>Accesibilidad</i>	40%	33%	31%	42%	44%	38%	39%	38%
<i>Entorno seguro</i>	28%	33%	22%	28%	33%	39%	28%	33%
<i>Caminos y bicisendas</i>	13%	20%	7%	0%	20%	9%	13%	10%
<i>Baños públicos adecuados</i>	0%	0%	8%	0%	0%	0%	3%	0%

Criterios de Jan Gehl

Criterio	Criterios de Jan Gehl	CUADRA 6		CUADRA 7		CUADRA 8		Jirón Leoncio Prado		
		Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	Participante 1	Participante 2	
PROTECCIÓN	Protección contra el tránsito y los accidentes - sensación de seguridad física	14%	19%	17%	25%	33%	28%	21%	24%	23%
CONFORT	Protección del crimen y violencia - sensación de seguridad	38%	44%	29%	28%	32%	44%	33%	39%	36%
PLACER	Protección de las molestas experiencias sensoriales	30%	25%	22%	10%	33%	22%	29%	19%	24%

Criterio	Cuadra 6	Cuadra 7	Cuadra 8	Jirón Leoncio Prado
PROTECCIÓN	17%	21%	31%	23%
CONFORT	41%	29%	38%	36%
PLACER	28%	16%	28%	24%

Anexo B:
Cuestionario



Nombre del encuestador:

Lugar: Lima, Magdalena

Cuadra:

Ciudad: Lima

Fecha:

Número de cuestionario:

Buenos días /tardes/noches

Estimado/a Sr/a:

Estamos trabajando en un estudio que servirá para **ELABORAR UNA TESIS PROFESIONAL** acerca de la **PEATONALIZACIÓN REALIZADA EN JR. LEONCIO PRADO** (calle que se encuentra frente al mercado Magdalena). Quisiéramos pedir su apoyo para que nos responda algunas preguntas que no requieren de más de 15 minutos. **SUS RESPUESTAS SERÁN CONFIDENCIALES Y ANÓNIMAS**. Se ha elegido al azar a las personas que participan en esta investigación.

Esperamos pueda responder a este cuestionario con la mayor sinceridad. No existen respuestas correctas ni incorrectas. Lea las instrucciones atentamente porque en algunas preguntas deberá seleccionar solo una opción o varias e incluso habrá preguntas abiertas.

MUCHAS GRACIAS POR SU APORTACIÓN EN EL ESTUDIO.

Tipos de preguntas del cuestionario:

Datos Generales:

Edad:

60 - 65

66 - 70

71 - 75

Más de 75

Género: Masculino

Femenino

Otro

Lugar de residencia (¿Usted vive en el distrito de Magdalena o de qué lugar viene?):

Tiene algún problema físico que dificulta su desplazamiento: Sí

No

Si respondió sí a la pregunta anterior ¿Qué dificultad presenta?

Visión

Movilidad reducida

Audición

Dolor/malestar

Otro: _____

Si respondió sí a la pregunta anterior ¿Cuál es el grado de dificultad que presenta?

Bajo

Medio

Alto

1era Parte 1- Ámbito personal/ Información Previa

1. ¿Con qué frecuencia y en qué horario visita la zona? (afluencia)

Raramente

Mañana

Ocasionalmente

Tarde

Frecuentemente

Noche

Muy frecuente

2. ¿Por qué visita la zona?

Para distraerse

Para trabajar

Para realizar compras

Otro:.....

3. ¿Usualmente cuánto tiempo permanece dentro de la zona peatonalizada?

0- 30 minutos

30 min - 1hora

1 hora- 2 horas

más de

2 horas

4. ¿Viene solo/a o acompañado/a? Si es acompañado/a ¿Con quién?

Solo

Acompañado : _____

II Parte- Percepción sobre la calle peatonalizada

1. Conteste Sí o No. El ambiente en la zona para usted es:

Agradable(tranquilo)

Accesible

Confortable (cómodo)

Atractivo

Seguro

Ordenado

Limpio

Otro : _____

2. Qué opina de las características físicas que tiene la zona peatonalizada. Colocar check si la característica es identificada por el usuario y una (x) si no lo identificó. Califique del 0 al 3, donde 0: No presenta, 1: Bajo, 2: Medio, 3: Alto.

Los asientos: ()

() Cómodos () Accesibles () Suficientes () Buena calidad (buen estado)

Señalización: ()

() Clara () Correctamente ubicada

Tiendas de periódico (kioscos): ()

() No invaden el paso peatonal () Accesibles

Vegetación y/o áreas verdes: ()

() Cantidad suficiente () Cuidadas

Espacio para transitar: ()

() Limpio () Ordenado () Seguro () Sin obstáculos

Veredas: ()

() Ancho adecuado () Buena calidad (nivelado, sin grietas) () Sin obstáculos

Piso zona peatonal: ()

() Ancho adecuado () Buena calidad (nivelado, sin grietas) () Sin obstáculos

Accesibilidad: ()

- () Presencia de señales que permitan el tránsito de personas con alguna discapacidad
 () Presencia de elementos que permitan el desplazamiento de personas con discapacidad
 () Adecuado ancho y pendiente de las rampas

Seguridad: ()

() Alta vigilancia (presencia de serenazgos) () Buena iluminación

3. ¿Qué oportunidades le brinda este espacio para realizar distintas actividades? y ¿Qué es lo que más disfruta dentro del espacio (solo 1)?

() () Espacios de entretenimiento (realizar compras, observar, ver los eventos etc)

() () Espacio para realizar ejercicio físico: caminatas

() () Espacios para socializar: Entablar conversaciones y amistades

() () Espacio para pasar tiempo con seres queridos: Reunirse, jugar

() () Otro: _____

4. En conclusión, ¿prefiere la calle cómo está ahora o cómo se encontraba antes de prohibir el paso de los autos?

() Ahora () Antes ¿Por qué razón? _____

Pregunta 02.02: Desde la perspectiva de los adultos mayores, ¿qué dificultades identifican en sus desplazamientos?

1. Ha sufrido algún accidente al pasar por la zona

<input type="checkbox"/> Caída : (con qué / cómo)	<input type="checkbox"/> Tropiezo : (con qué / cómo)
<input type="checkbox"/> Choque con motos, scooter y/o, bicicletas	<input type="checkbox"/> Robo
<input type="checkbox"/> Ninguno	<input type="checkbox"/> Otro: _____

2. ¿Qué características de la calle Leoncio dificultan su desplazamiento y le causan temor (considera peligrosa) ? 0: No identifica, 1: Bajo, 2: Medio, 3: Alto.
 - La calidad de las veredas (huecos, rugosidades):
 - Las rampas (Pendiente, ancho de las rampas):
 - La calidad del área peatonalizada (rugosidades, obstáculos):
 - Los cruces peatonales (Ancho de paso de cebras señalizadas claramente)
 - Vehículos (bicicletas, patines, scooters , motos)
 - El ruido: La suciedad: La inseguridad:
 - Ambulantes en la calle Los mobiliarios (Asientos, maceteros, carpas, estacionamiento de bicicletas)
 Otro:_____

3. ¿Qué aspectos mejoraría dentro de la zona peatonalizada?

<input type="checkbox"/> Accesibilidad (rampas, señalización,etc)	<input type="checkbox"/> Mobiliario con mayor confort
<input type="checkbox"/> Distribución organizada del espacio	<input type="checkbox"/> Restringir el paso de vehículos
<input type="checkbox"/> Seguridad	Otro:.....

4. De la lista siguiente qué características de los mobiliarios mejoraría para que no le sea difícil movilizarse y disfrutar del espacio.

Las veredas y espacio peatonalizado:

<input type="checkbox"/> Superficie	<input type="checkbox"/> Pendiente y ancho de las rampas
<input type="checkbox"/> Elementos que no obstaculicen y no reduzcan el espacio para caminar (distribución del espacio) - Ancho del espacio	

 Otro:.....

- Asientos:**

<input type="checkbox"/> Mayor cantidad	<input type="checkbox"/> Material más cómodo	<input type="checkbox"/> Con una altura accesible
<input type="checkbox"/> Con respaldar	<input type="checkbox"/> Con sombras	Otro:.....

- Kioscos (periódicos)**

<input type="checkbox"/> Ubicación - que no invadan el espacio de transitar	<input type="checkbox"/> Altura accesible
---	---

 Otro:.....

- Comerciantes y ambulantes:**

<input type="checkbox"/> Distribución organizada	<input type="checkbox"/> Que no invadan el espacio para transitar	<input type="checkbox"/> Buen control
--	---	---------------------------------------

 Otro:.....

- Otros:** **Basureros Estacionamiento de vehículos Teléfonos**

<input type="checkbox"/> Mejor ubicación (qué no invadan el paso)
<input type="checkbox"/> Más accesibles

() Mayor cantidad

Otro:.....

5. ¿Qué propuestas de mejora añadiría al espacio peatonalizado?

Espacios:

() Mayor iluminación (especialmente en las noches) () Mayor accesibilidad

() Mayor Seguridad (serenazgo, iluminación) () Mayor áreas verdes: variedad y formas

() Presencia servicios Higiénicos () Mejor organización y distribución del espacio

() Mayor espacio para caminar () Mejor cuidado de la zona: Limpieza y cuidado áreas verdes

() Que no comparta el área de desplazamiento con el de vehículos

() Otro: _____

III Parte- Efectos de la peatonalización sobre su bienestar emocional

1. ¿Qué actividades realiza cuando viene? Puede marcar más de una alternativa

() Entretenimiento solo/acompañado (ir a comer, comprar, sentarse, observar, recordar)

() Socializar (Entablar conversaciones, reunirse con amigos, conocer gente)

() Actividad física (caminata u otras actividades que los hace sentir activos)

() Entretenimiento a través del arte: eventos dentro de la zona

() Trabajar

() Otro: _____

2. ¿Qué siente al desarrollar estas actividades? (calle peatonalizada) Puede marcar más de una alternativa

() Felicidad () Entusiasmo () Tranquilidad () Miedo/temor () Tristeza () Aburrimiento

() Desagrado () Otro: _____

3. ¿Qué otras actividades le gustaría hacer?

() Actividades físicas: deporte, máquinas () Actividades artísticas: danza, bailes, manualidades, canto.

() Actividades de lecturas y libros () Otro: _____

4. ¿Qué tan importante es para usted realizar estas actividades en su día a día?

() No importante () Poco importante () Neutral

() Importante () Muy importante

5. Si respondió positivamente la pregunta anterior ¿Por qué razón?

() Por salud física () Por bienestar emocional - salud mental () Otro: _____

6. ¿Usted cree que la zona peatonal contribuye positivamente a su bienestar? Si() No()

¿Qué características de esta zona es la que más valora actualmente y que contribuye a su bienestar emocional (lo hace sentir bien)? ¿Por qué razón? Puede marcar más de una alternativa

() Presencia de plantas () Los asientos para descansar, observar, tomar el sol

() Los eventos temporales () Zona para conversar

() Otro: Indicar: _____

Anexo C:

Semiestructura de las entrevistas





Entrevista

Nombre del encuestador:

ENTREVISTA:

PROTOCOLO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Estimado

Participante:

Nos dirigimos a usted como alumnas de la Facultad de Ciencias e Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

Nos encontramos realizando una investigación académica, que tiene como objetivo general comprender el impacto de la peatonalización del jirón Leoncio en los adultos mayores en el distrito de Magdalena.

Apreciaríamos su participación, la cual es voluntaria y consiste en un cuestionario que dura 15 minutos aproximadamente. Si decide ser parte de esta investigación usted tiene la opción de retirarse del estudio en cualquier momento.

Asimismo, cabe mencionar que no se dará a conocer su nombre, es decir, se protegerá su identidad, por lo que sus respuestas serán totalmente confidenciales a menos que decida ser identificado; además, los resultados obtenidos podrán ser utilizados en informes, presentaciones o publicaciones.

Si tiene alguna consulta relacionada con este estudio, favor de comunicarse con el equipo de investigación utilizando el siguiente e-mail de contacto: luamanig@pucp.edu.pe o tenorio.aracely@pucp.edu.pe.

Agradecemos de antemano su colaboración.

Lizeth Huamani

Aracely Tenorio

Alumnas

Pontificia Universidad Católica del Perú

luamanig@pucp.edu.pe

tenorio.aracely@pucp.edu.pe

Tel.924680978

Tel.963495664



Para los del grupo de estudio

1. ¿Actualmente, sigue trabajando o ya no trabaja (en retiro)? ¿Qué actividades se encuentra realizando?
2. ¿Qué le parece la peatonalización de las calles? ¿Qué es lo que más le gusta del espacio?
3. ¿Cómo se desplaza hacia la zona peatonalizada? (Qué medios de transporte usa para llegar a la zona de estudio)
4. ¿Usted se desplaza por la zona peatonalizada solo o en compañía? ¿Considera que se desplazaría mejor con algún acompañante? ¿Cuál es el motivo? (miedo a caerse, el espacio no es óptimo, etc)
5. ¿Tiene algún temor al visitar la zona peatonalizada?
6. ¿Qué actividades realiza dentro de la zona? ¿Estas actividades mejoran su salud física y emocional?
7. ¿Cómo influye la presencia de la zona peatonalizada en sus desplazamientos o actividades que pueda realizar?
8. ¿Si no se hubiera peatonalizado, cuán frecuente usted visitaría la zona? ¿La peatonalización hace que usted la visite con mayor frecuencia en comparación a antes de ser peatonalizada?
9. ¿En los años que la zona lleva peatonalizada tuvo algún accidente dentro del espacio? ¿Describa el motivo y cómo sucedió? (huecos en la pista, vereda, etc)
10. La peatonalización de la zona ha influido en forma positiva o negativa en su vida o ha sido beneficiosa en su bienestar físico y emocional ¿por qué?
11. ¿Ha visto que en la calle peatonalizada se realizan actividades de integración y recreación como: bailes, gimnasio, deportes, etc.? ¿Ha participado en estas actividades? ¿Cómo se ha sentido?
12. ¿Qué actividades le gustaría que se desarrollen en la calle? ¿Qué actividades le gusta desarrollar en su día a día para que pueda distraerse y sentirse bien?
13. ¿Cómo se siente al visitar la zona? ¿Qué emoción siente?



Para los externos del grupo de Estudio pero que participan en la zona de estudio

1. ¿Con qué frecuencia visita la calle peatonalizada del jirón Leoncio Prado? ¿Y por qué visita la zona?
2. ¿Considera que se ha aplicado criterios para el diseño de la zona peatonalizada de Leoncio Prado? ¿Por qué?
3. ¿Qué opina de las características físicas que tiene la zona peatonalizada?

Mobiliario: bancas, sombras,

kioscos Vegetación/ Áreas verdes:

Espacio para transitar:

Accesibilidad:

Seguridad:

Carpas:

Vehículos que transitan

Otro:

4. Considera que el diseño actual afecta de la misma manera a todos los usuarios: ¿adultos mayores, personas con movilidad reducida? ¿Cómo impacta a usted esta peatonalización? ¿En caso de los adultos mayores, movilidad reducida? (En el aspecto físico, emocional)
5. ¿Cree que el diseño actual es amigable con todos los usuarios? ¿De qué manera?
6. ¿Y qué características consideraría usted a la calle peatonalizada para que sea un espacio amigable con sus usuarios?
7. ¿Cómo cree que influye la presencia de la zona peatonalizada en el desplazamiento y realización de actividades de todos los usuarios?
8. ¿Le gusta el espacio ahora o cómo se encontraba antes de ser peatonalizada?
9. ¿Cree que visitar la zona influye en su bienestar: físico y emocional? ¿Por qué?
10. ¿Qué actividades cree que se deba desarrollar en este espacio peatonalizado en beneficio a todos los usuarios?

Anexo D:
Entrevistas



Anexo D.1: Entrevista de Exploración

Entrevista: Para los externos del grupo de Estudio pero que participan en la zona de estudio

ENTREVISTA

Fecha: 10/09/2022

Entrevistado: Maycol

Entrevistador: ¿Cuál es su nombre?

Entrevistado: Maycol

Entrevistador: ¿En qué consiste el trabajo que desempeña dentro de la zona peatonalizada?

Entrevistado: Hay diferencia en la rama de fiscalización, eh salud, eh policía municipal, los notificadores.

Entrevistador: ¿Y ustedes son?

Entrevistado: Yo soy salud

Entrevistador: Sobre todo para que se cumpla el distanciamiento entre las personas

Entrevistado: En los mercados de abasto

Entrevistador: ¿En la peatonalización ha estado trabajando desde antes o recientemente?

Entrevistado: La policía municipal tiene ya bastante tiempo trabajando, salud se implementó en el 2020.

Entrevistador: Mas o menos por lo del COVID

Entrevistado: Sí

Entrevistador: Y la peatonalización de esta calle se dio en el 2021 ¿verdad?

Entrevistado: Sí

Entrevistador: ¿Por qué razón se peatonalizó la calle?

Entrevistado: Creo que esto vino de Lima, el proyecto de que sea una alameda vino desde la Municipalidad de Lima

Entrevistador: ¿En sí es como una alameda?

Entrevistado: Es solamente para circulación de personas

Entrevistador: ¿En qué caso abren las rejas para que los carros ingresen como el que está al costado del banco?

Entrevistado: Los casos en los que se abren las rejas es para que entren empresas de Prosegur, Hermes que vienen a retirar el dinero de los bancos.

Entrevistador: ¿Y eso es a cualquier hora? ¿No tiene un horario fijo?

Entrevistado: Si tiene un horario fijo, pero a veces se les dificulta por el tráfico

Entrevistador: ¿Y las motos también pueden pasar?

Entrevistado: Las motos no deberían de ingresar, pero lo que pasa es que, si no hay alguien acá, se entran como locos, es por eso que se ponen rejas, y las rejas no las ponemos tan amplias para que la persona que está conduciendo se detenga y se le pueda preguntar dónde va.

Entrevistador: ¿Usted siempre está aquí o de qué horario está?

Entrevistado: eh, nos rotan en los puntos

Entrevistador: es este punto y ¿qué punto más?

Entrevistado: Son varios, es todo un cuadrante. Está, este es Leoncio y San Martín, está Leoncio con Tacna, está del Gym, Gálvez y Tacna, Vuelo y Tacna, Leoncio y Bolognesi y también los puntos de Gálvez (4 5 6 y 7) y así va dando la vuelta hasta llegar a Yungay.

Entrevistador: ¿Y es sobre todo como una alameda no?

Entrevistador: Sí, si no me equivoco su placa está en Gálvez 6, ahí encuentra una plaquita de cuando fue el día que se inauguró.

Entrevistador: ¿Disculpe, cuando se refiere a motos se refiere a esas, cierto (señalando) no deberían ingresar?

Entrevistado: Sí, no deberían ingresar, pero, así uno no quiere que ingrese.

Entrevistador: ¿Y las bicicletas?

Entrevistado: Tampoco las bicicletas deberían ingresar

Entrevistador: ¿Se podría hacer una línea de división para uso compartido de bicicletas y personas?

Entrevistado: Lo que pasa es que esto puede cambiar cuando venga otro alcalde

Entrevistador: Eso es lo que me decían, ¿cuándo venga otro alcalde hay la posibilidad de que quiten esta calle?

Entrevistado: Esto son como fabricados con Tecnopor como de relleno y están con concreto (señalando a los maceteros)

Entrevistador: Allá, la parte de los maceteros

Entrevistado: Es más muchos de estos los han sacado

Entrevistador: ¿Entonces esto es como una prueba?

Entrevistado: Es un proyecto que se tenía que hacer y cumplieron con la meta

Entrevistador: ¿Por qué?

Entrevistado: Lo que pasa es que no se podía ni caminar, muchos carros. En todos lados estaba llenecito de carros. Por un lado, está bien, pero por otro lado también afectó bastante el comercio

Entrevistador: Exacto, en este caso usted cree que las personas la usan más , ¿ve acogida?

Entrevistado: ¿La alameda?

Entrevistador: Si

Entrevistado: Bueno, para las personas que les gusta vivir ehheh no sé, o han tenido experiencias en Europa, ¿no? dicen que está muy bien, pero personas que son peruanas hacen vandalismo en la madrugada, rompen maceteros, rompen los árboles.

Entrevistador: ¿Y las personas de los comercios?

Entrevistado: Las personas de los comercios han sido bastante afectadas

Entrevistador: ¿No hay más acceso, hay más gente?

Entrevistado: La verdad que no, no es como antes. Este es un mercado emblemático, es el central, los otros mercados son chiquitos, este tiene 900 puestos.

Entrevistador: ¿Por qué entran muchos transportes como motos?

Entrevistado: Muchas de las personas que trabajan acá hacen delivery y como por ejemplo transportan cosas que pesan y necesitan a alguien que vaya y transporte

Entrevistador: Pero como que no hay buena organización, porque pueden estacionar sus motos donde quieran, no hay un parqueo de motos

Entrevistado: En realidad no se han creado ese tipo de parqueos, pero hay en algunos puntos pero son de bicicleta.

Entrevistador: Sí, son de bicicletas

Entrevistador: ¿Y ahora el flujo de la calle lo ve más congestionado o cómo es?¿Se han distribuido algunas partes?

Entrevistado: Lo que pasa que acá es como... el único cuadrante que se ha hecho alameda es solamente lo que está fiscalizado, los que le dije: San Martín, Bolognesi hasta Tacna y Yungay, eso es todo el cuadrante, pero esta parte de acá ya no, entonces esto sigue como en el 2019, los carros estacionado, las combis obstruyen.

Entrevistador: Durante este tiempo de la calle peatonalizada ¿ha habido algún accidente?

Entrevistado: Accidente mmmm , si, obviamente que si hay accidente. Los que utilizan scooter a veces pasan con mucha velocidad y pasa una persona mayor y se la llevan.

Entrevistador: ¿Sabe si hay seguridad, no sé si se habrán incrementado los robos?

Entrevistado: Sí, bastante ha incrementado los robos en Magdalena

Entrevistador: ¿A cualquier hora?

Entrevistado: Sí

Entrevistador: ¿Sabe si han implementado algún plan de seguridad?

Entrevistado: Hay serenazgo, creo que está también en el parque. Siempre veo que patrullan. Acá nomás en Cusco está la comisaría de Magdalena. Y también igual hacen sus rondas, hace poco nomás hubo un operativo de carros, estaban buscando personas requisitorias y sí hacen sus operativos, pero igual así tengas mil ojos siempre va a haber uno que se escape.

Entrevistador: ¿Y también ha habido problemas con personas ambulantes que tenían sus carritos?

Entrevistado: Ahí el problema es que...por ejemplo nosotros tenemos una ordenanza municipal, una de las ordenanzas es la 3033 prohíbe el comercio ambulatorio, porque es una competencia desleal con la gente que paga sus impuestos, etc. y los ambulantes saben y como son ambulantes se le pide siempre que caminen, que vayan caminando, pero muchos de esos ambulante no hacen y se paran justamente... si es un ambulante de fruta se para en los mercados, de ropa donde vende ropa, entonces fiscalización se encarga de que avancen de buena forma y que sucede que la gente los apoya porque ignoran el hecho de que está prohibido.

Entrevistador: Otra consulta, hemos visto que en la calle peatonalizada hay mesas, sillas, ¿esos espacios que ocupan son alquilados o como se maneja?

Entrevistado: Tengo entendido que esos son carpas gastronómicas, piden un permiso la municipalidad, ¿Por qué? porque dentro del mercado la gente no puede estar comiendo porque obstruyen los pasadizos

Entrevistador: Pero también he visto los restaurantes

Entrevistado: Eso es porque se da permiso a uno y todos quieren el permiso, pero solo es en las partes donde hay zona comercial.

Entrevistador: ¿Y solo es permiso o pagan por eso?

Entrevistado: Lo que yo tengo entendido es que en la municipalidad para el permiso te hacen un solo cobro, pero no sé si pagan luego.

Entrevistador: ¿Hay servicios higiénicos?

Entrevistado: Acá en las Brisas que yo sepa

Entrevistador: ¿Pero es libre se paga?

Entrevistado: Se paga. Creo que en plaza vea no se paga en Yungay.

Entrevistador: Eso sería todo, muchas gracias. Qué tenga buen día.

Anexo D.2: Entrevista a profundidad

Para los externos del grupo de Estudio pero que participan en la zona de estudio

ENTREVISTA

Fecha: 3/10/2022

Entrevistada: Sra. Emma

Edad: 55

Para los externos del grupo de Estudio pero que participan en la zona de estudio

Entrevistador: ¿Con qué frecuencia visita la calle peatonalizada del jirón Leoncio Prado?
¿Y por qué visita la zona?

Entrevistada: De Leoncio Prado, ha habido un cambio. Por su zona comercial ... eh... tienes ... este ... mayores ganas de visitar, de pasear por la zona. Ahora hay la venta de comidas, la venta de ropas, entonces hay como visitar ese lugar y te sientes más tranquilo que en otro lado, es como que un lugar que está protegido. Es como un espacio separado y protegido.

Entrevistador: ¿Considera que se ha aplicado algún criterio para el diseño de la zona peatonalizada de Leoncio Prado? ¿Por qué?

Entrevistada: Mmmm si tiene un diseño, pero que falta perfeccionarlo, falta una visión un poco más profesional. Lo han tenido, pero falta perfeccionarlo.

Entrevistador ¿En qué aspectos?

Entrevistada: Por ejemplo, la bicicleta de todas maneras pasa, porque no puedes decir a la bicicleta no pases, las bicicletas pasan, pero la gente está caminando y hay algunos que no hacen caso de bajarse de la bicicleta y van con la bicicleta a toda velocidad y hay otras bicicletas que no sé cómo funcionan pero que son bicicleta y a la vez tienen motor

Entrevistador: Sí, las que tiene un motor debajo

Entrevistada: Sí y a mí me han hecho asustar, yo pensaba que era una moto y he saltado ¡Dios mío! Y así como a mí a otras. Yo creo que dentro de Leoncio Prado debe haber un espacio donde pueda pasar y circular las bicicletas, separado. Donde la persona pueda caminar tranquilamente, inclusive en Jr. Leoncio Prado se permite algunos negocios a pasar con la moto, pero se supone que la moto debe estar apagada y empujando la moto, que son dueños de negocio que hacen su delivery tienen que pasar y salen, pero muchos de ellos no hacen caso, dicen si si, pasan así despacio y cuando ya están a dos metros blumm encienden y eso también ha habido problemas que se han quejado, algunos se han quejado por ese motivo. Entonces, ahí también por el espacio donde hay, regularizar

decirle “o te bajas de la bicicleta o de la moto o no me entras” ¿no? Y que vayan por el espacio caminando también, respetando donde no pasen los transeúntes.

Entrevistador: ¿Qué opina de las características físicas que tiene la zona peatonalizada?

Sobre el mobiliario: las bancas, los quioscos

Entrevistada: He visto algunos quioscos que está mal ubicados, por ejemplo, en este lado hay una rampa en la vereda y para cruzar hacia la otra vereda tiene que haber otra rampa, pero acá te chocas con la vereda, no hay ninguna rampa. ¿Y qué hacen? Se desvían hacia la pista, eso lo he observado hace tiempo. Y yo digo, como no se han podido los ingenieros darse cuenta o quienes lo han diseñado y si se han dado cuenta ya después, el personal quizás avisamos, avisamos, tomamos fotos, damos los criterios, pero no nos hacen caso. Es algo como que así está y que se quede así y eso vas a encontrar en Leoncio Prado y en Castilla es peor.

Entrevistador: ¿El espacio para transitar?

El espacio está bien solamente que puedan este separar un espacio para lo que es las bicicletas y por ahí mismo pueden pasar las motos, pero caminando.

Entrevistador: ¿Y sobre la accesibilidad?

Entrevistada: ¿Uhhh Las zonas accesibles no?

Entrevistador: ¿Si hay zonas accesibles, puntos que mejorar, ¿qué opina?

Entrevistada: He mira, hay este, puntos donde yo un montón de veces he estado tomando fotos. No sé si tú has visto que hay como una especie de, no sé cómo se llama esto ya se me fue de la cabeza.

Entrevistador: ¿Qué forma tiene?

Entrevistado: Así como unos separadores para que los carros a veces no pasen o no se estacionen.

Entrevistador: ¿Los bolardos?

Entrevistado: Siiii, los bolardos. Había unos bolardos acá, y lo han sacado, pero han quedado los fierros, no sé si te has dado cuenta. Ya varias personas se han accidentado y eso sea avisado muchas veces, pero no hacen nada. En castilla de tanto y tanto fastidiar lo llegaron a sacar, ósea aparte quedaban los tornillos allí, lo han desatornillado y lo han talado ya como sea, pero algo mejor para que no se accidenten. Pero hay lugares que hay, han quedado fierros.

Entrevistada: Imagínate que alguien se caiga un poquito más allá y su cabeza o la vista cae ahí.

Es algo que hay que corregir.

Después hay desniveles en veredas, hay parte inclusive que no sé porque se ha hundido un poquito, imagínate un adulto mayor, ha habido adultos mayores que se han resbalado, no ha sido siempre, pero si ha habido casos, señoras que se han caído y esos desniveles también mejorarlos.

Entrevistador: Claro

Entrevistado: Y a parte que han roto la vereda y lo han dejado así botado y eso es terrible cuando por ahí pasan las sillas de ruedas, todo el mundo se entrapa ahí, pero ya está tiempo.

Mira por último no necesitas que te lo haga una empresa constructora, hasta un trabajador de la municipalidad que sepa esas funciones, un albañil y tantos ingenieros que hay en la municipalidad. Hay ingenieros por ejemplo de obras públicas. Puede venir hasta un albañil, mira con tal que no se accidenten, comprar un cemento, no sé, hasta por kilo porque no necesitas un cemento entero y hacerlo ahí.

Entrevistador: Cuanto tiempo va así aproximadamente

Entrevistada: No ya va más de un mes ya, un mes algo así que ya está picado

Entrevistador: Y ¿por qué se dio?

Entrevistada: Parece que han querido arreglar algo y lo han dejado así.

Entrevistador: Y sobre la seguridad

Entrevistado: La seguridad en cuanto a seguridad ciudadana, Magdalena carece de lo que son cámaras de seguridad, varias cámaras acá de seguridad tú las ves de pantallazo, muchas de ellas no funcionan. De todas las cámaras quizá funcionen la mitad, la otra mitad no funcionan.

Entrevistador: ¿Cuántas son maso menos?

Entrevistada: Yo sé que el 50% de cámaras casi no están funcionando y que son de calles, ósea que si pasa algo... por ejemplo, el del boulevard, Gálvez con Echenique, esa cámara no está funcionando, no sé si ahorita la habrán arreglado, pero esa cámara no estaba funcionando. Imagínate ahí tenemos como cuatro o cinco mercados y un asalto o algo, ahí esta Caja Arequipa, Caja Huancayo. Para Leoncio Prado hay un punto ahí pero no sé si funcionaran las cámaras, pero sé que había cámaras que no funcionaban y eso me entré por algunos compañeros que yo decía, es que a veces no te dejan ni sentarte y algunos pum se sentaban un ratito y yo les decía “oye la cámara te está viendo” mm y me dicen

“no sabes que esas cámaras no funcionan”, algunos que eran más antiguos y se las saben todas.

Entrevistador: ¿Y sobre las carpas que han salido del mercado? ¿Y también las carpas de los negocios?

Entrevistado: Claro esos que está momentáneos. Creo que es por la pandemia que salió una normativa. Bueno como es por el tema de la pandemia, no habría ningún problema

Entrevistador: Pero usted considera que obstaculizan o reduce el espacio de la peatonalización.

Entrevistada: En el caso de Leoncio es un poco achó la calle, no habría tanto problema, porque eso también les da facilidad a personas que tienen su negocio y que puedan vender afuera, hasta que se normalice totalmente.

Entrevistador: ¿Cuándo se normalice y lo quiten, como cree que debe usarse es espacio?

Entrevistado: Ehh yo pienso que debe ser peatonal, porque le da una mejor vista. Más bien deberían ver en qué sitio poner zona poner estacionamiento, pero no alrededor del mercado, porque antiguamente todo el mercado era lleno de camiones, camioncitos, camionazos de todo y era por ejemplo de los que vendían pollo. Los que venden pollo venían con sus camiones y los camiones lo tenían todo el día, las horas que ellos vendían tenían sus camiones afuera como si fuera su cochera, y así alguien que quisiera venir a comprar ¿dónde se va a estacionar? Si estaba el camión del que vende pollo. Ellos ponían de pretexto para mi cliente, para que me compre, pero eran los vehículos de ellos mismos. Imagínate acá son más de 900 comerciante y cuántos de ellos tienen sus propios autos, entonces se llenaba. De las personas que venían a comprar era un 15% peor la gran mayoría eran de ellos mismos, sino que lo tenían de cochera y dejaban su vehículo todo el día ahí porque de paso guardaban unas cosas ahí. Yo pienso que debería ser peatonal, quizá mejorar, no sé, implementarlo.

Entrevistador: En el caso de los lugares donde hay, ¿has visto esos banquitos de concreto?

Entrevistada: Sí. Son unos cuadrados, no son confortables, quizá implementar unos banquitos más confortables, pensando en las personas de la tercera edad también ¿no? Y poner un techito para el calor también, hay tanto profesionales que pueden dar mejores luces sobre ello.

Entrevistador: ¿Considera que el diseño actual afecta de la misma manera a todos los usuarios: adultos mayores, personas con movilidad reducida, ¿niños? ¿Si producen bienestar o si se sienten limitados?

Entrevistada: Yo creo que se sientes más tranquilos, pero como te digo hay que mejorar el tema por donde van a pasar las bicicletas y las motos de los que están autorizados, porque no todas las motos pasan

Entrevistador: ¿Para ello se requiere algún permiso?

Entrevistada: Ya se les conoce quienes tienen negocio adentro y entonces te dicen tal tiene su negocio adentro y van a pasar.

Entrevistador: Y ¿cómo impacta a usted esta peatonalización? Ya sea en el aspecto físico y emocional

Entrevistada: Yo creo que el peatón óseo mirando, que tiene un espíritu de tranquilidad. El peatón puede ir observando con tranquilidad y pueden caminar con sus hijos y los niños también están corriendo. Por eso es que está importante el tema de las motos y las bicicletas ¿por qué?

Porque se sienten tan seguros que a veces los sueltan de la mano y los niños están que corren y si en caso viniera una moto y así a velocidad que no cumpla con el reglamento lo puede atropellar a uno de ellos y eso es lo que no se quiere.

Entrevistador: En el caso de los adultos mayores y personas con movilidad reducida ¿cree que se sienten incluidos en esta zona peatonalizada? o ¿qué es lo que se debería mejorar para que disfruten de igual forma que lo hacemos nosotros?

Entrevistada: Hmm ver el tema más que nada de las pistas si hay alti bajos porque lo debe haber y se debe mejorar eso. Por ejemplo, esos lugares que tienen alti bajos que estén refaccionados como debe de ser con toda normativa para que los adultos mayores puedan estar al 100% seguros.

Entrevistador: ¿Cree que este diseño actual es amigable con todos? ¿De qué manera?

Como te digo no con todos los usuarios, porque los usuarios que tienen movilidad me han reclamado una cochera cerca, ellos se sienten felices una vez que está adentro, se sienten libre que pueden caminar, pero a la vez se sienten preocupados los que tienen su vehículo donde dejarlo. Muchos me dicen “por favor puedo dejarlo acá cerquita, en la reja un ratito nomás “y nosotros estamos prohibidos de dejar que se estacionen.

Yo tengo la idea de que la municipalidad debería impulsar una cochera municipal porque el tema, de que las cocheras privadas aquí en Magdalena son muy caras porque si alguien quiere disfrutar 2 o tres horas aquí te va sumando pues no, pero si fuera una cochera municipal yo pienso que puede ser una tarifa social, entonces por ejemplo 2 soles o 2.5 y si lo dejas dos horas ósea 5 soles no me va a afectar tanto al bolsillo pero si en una

cochera privada me van a cobrar 7 o 6 soles la hora son 14 soles entonces ya me afecta el bolsillo. Si yo estoy con mis padres que son adultos mayores y con mis hijos disfrutando dos horas y son cinco soles y con la seguridad que está dentro de un lugar privado y me lo están cuidando entonces con gusto pago los 5 soles. Entonces yo apostaría por una cochera municipal.

Entrevistador: Y que más debería implementarse para que esta peatonalización tenga mayor acogida y beneficie más a todos

Entrevistada: Creo que impulsar la parte de educación vial.

También tener a la mano los tachos de residuos, para que la gente que pase por ahí y está tomando agua o algo tengan a la mano donde botar, tener cada tanto metro y deberían estar bien señalizado.

Entrevistador: ¿Cómo cree que influye la presencia de la zona peatonalizada en el desplazamiento y realización de actividades de todos los usuarios?

Entrevistada: Yo creo que ellos se sentirían más seguros, protegidos al desplazarse. Y eso va también con el tema de seguridad ciudadana, que ellos aparte de sentir que están protegidos, que pueden caminar tranquilamente, que nadie les vaya a robar, sentirse seguro en forma íntegra: física, emocional.

Entrevistador: ¿Y en las noches como es el impacto, usted cree que la gente camina segura? ¿hay buena iluminación?

Entrevistada: En Leoncio Prado si hay iluminación, donde falta más iluminación es en Castilla, pero Leoncio Prado si hay iluminación. De 8:30 a 9:00 pm se cierran todas las tiendas

Entrevistador: Y ¿no hay ninguna tienda atendiendo luego de ello?

Entrevistada: Si hay, se queda acá en Leoncio Prado, el que vende anticuchos, la gente se le llena. Parece que si es un punto como de reunión la gente ya sabe y viene a comprar su anticucho.

Entrevistador: Entonces si sigue habiendo movimiento, ¿hasta qué hora maso menos hay movimiento?

Entrevistada: 10:00 de la noche en esa zona, porque después hay zonas que a partir de las 9:00pm ya casi no hay movimiento.

Entrevistador: Entonces ¿Le gusta el espacio como está ahora o como se encontraba antes de ser peatonalizada?

Entrevistada: Como está ahora, olvídate antes era feo era un caos. Yo visitaba Magdalena y me decía “cuando mejoran este sitio” o “dónde pueden mandar tantos vehículos”, “porque no hacen un proyecto grande y mandan todos esos vehículos a otro lado”

Entrevistador: ¿Entonces usted ha visto que ha habido un gran impacto y acogida, la gente viene?

Entrevistada: Si porque ha habido gente. Yo me encontré el día jueves o miércoles creo que fue un señor que había venido de Italia, me dice que después de 20 años, tanto fue su impacto que me dijo, mira me empezó a hablar de la nada, me dice:

señora después de 20 años regreso de Italia, pero ya vengo y me quedo acá, ya hice plata en Italia señora, en Italia se gana muy bien, me contaba un poco de su vida, y me dice después de 20 años que cambio ha tenido Magdalena, ha cambiado un montón

Y lo sientes que ha mejorado le pregunté

Si señora ha mejorado me dijo

De hecho, que puede mejorar más al lugar que el estado puede mejorar más, si no que ve el cambio de antes y de ahora.

Ver la calle peatonalizada activa tu sentimiento, como que se puede salir a caminar a reencontrarse, mirar y se sienten confiados en caminar, tranquilos.

Encuestador: Cree que visitar la zona influye de alguna manera en su bienestar físico y emocional

Encuestada: Si me preguntas personalmente sí, porque yo nací aquí, crecí aquí, he visto el desarrollo de Magdalena. Todo el mercado era como una parada fea y ha mejorado un montón. A pesar de que tiene un terreno tan grande y podrían mejorar mucho más, pero ha mejorado. Y me trae muchos sentimientos, mucho recuerdo del tiempo de mi abuelo cuando caminábamos, del tiempo de mi papa, que ya en paz descansa, este año falleció. Cuando veníamos al parque Túpac, cuando éramos niños, paseábamos, jugamos en el parque, correteábamos. Entonces a mí me trae sentimientos muy grandes, es por eso que siempre vuelvo a Magdalena, a pesar de que vivo en San Juan de Lurigancho. Como yo digo siempre vuelvo y siempre volveré hasta que Dios me dé vida, siempre volveré a mi Magdalena, Magdalena yo lo llevo aquí en mi corazón.

Entrevistador ¿Cuánto tiempo de viaje hace desde donde vive?

Entrevistada: Una hora y media

Entrevistador: Y ¿con qué transporte viene?

Encuestada: En el bus morado

Entrevistador: Y ¿qué otras actividades se deberían implementar en el espacio?

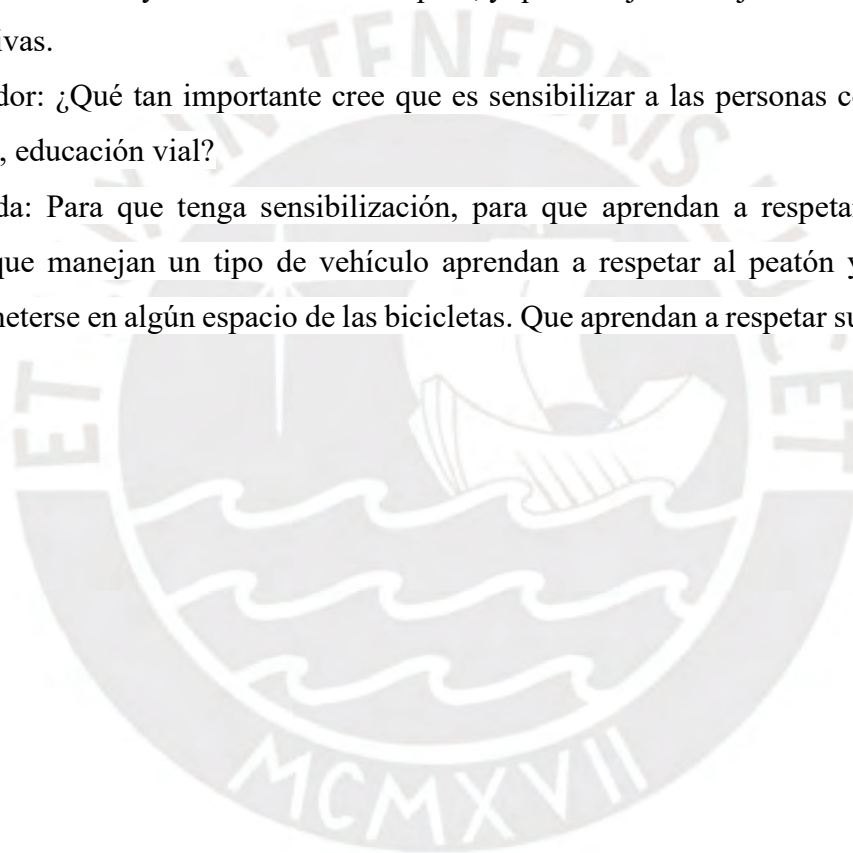
Entrevistada: Hmmm mira he visto el tema de lo que es el arte, la cultura y como es zona peatonal, al salir de acá, al salir más delante de las mesas y todo eso, se podría poner un poquito más en el arte y la cultura, entonces como la gente va a caminar va a haber algo más para distraerse, algo más que su vista pueda ver, entonces vienen con sus hijos y sus padres, les va a atraer mucho más. Entonces promover más lo que tiene que ver con el arte y la cultura

Entrevistador: ¿Qué recomendaría desde su perspectiva para que el espacio peatonalizado sea mejor?

Entrevistada: Como le digo mejorar los desniveles, que haya banquetas con respaldar. El tema de las bicicletas y las motos no deben pasa, y quizá mejorar las jardineras, volverlas más atractivas.

Entrevistador: ¿Qué tan importante cree que es sensibilizar a las personas con tema de urbanismo, educación vial?

Entrevistada: Para que tenga sensibilización, para que aprendan a respetar, tanto las personas que manejan un tipo de vehículo aprendan a respetar al peatón y el peatón tampoco meterse en algún espacio de las bicicletas. Que aprendan a respetar sus espacios.



Anexo D.3: Entrevista a profundidad

Entrevista: Para el grupo de estudio

ENTREVISTA

Fecha: 27/09/2022

Entrevistada: Sr. Alfonso

Edad: 75

Entrevistador: Buenas tardes señor

Entrevistado: Buenas tardes señorita

Entrevistador: Quisiera apoyarme con una pequeña entrevista

Entrevistado: ¿De qué trata?

Entrevistador: Son preguntas acerca de la peatonalización de esta calle. Preguntas simples para responder de acuerdo a su punto de vista.

Entrevistado: Claro, está bien

Entrevistador: Gracias

A ver empecemos, ¿Cuál es su nombre?

Entrevistado: Yo me llamo Alfonso

Entrevistador: ¿Qué edad tiene usted?

Entrevistado: Tengo 75 años

Entrevistador: ¿Dónde reside?

Entrevistado: En San Isidro

Entrevistador: ¿Actualmente usted se encuentra trabajando?

Entrevistado: Sí

Entrevistador: ¿Actualmente usted se encuentra trabajando?

Entrevistado: Sí

Entrevistador: ¿Qué actividades se encuentra realizando?

Entrevistado: Trabajo en una de las tiendas de una empresa

Entrevistador: ¿Qué le parece la peatonalización de esta calle?

Entrevistada: Que a la gente hay que enseñarle a caminar por donde debe hacerlo. La peatonalización no está mal, no está peor, pero puede mejorar.

Entrevistador: ¿Qué es lo que más le gusta de este espacio?

Entrevistada: El confort que hay, mire estamos conversando acá en un sitio eh.. y nadie nos ha molestado, no hemos obstaculizado el pase a nadie, entonces la comodidad que tiene uno. La comodidad también uno se la busca, si nos hubiéramos ubicado más allá, ya estamos obstaculizando a la persona que se está acercando a ver el dibujo.

Entrevistador: ¿Qué otra característica más le gusta a parte del confort que menciona?

Entrevistado: El arte, la limpieza si debe de mejorar, eso es lo primordial en toda ciudad, porque la gente que viene del extranjero viene y mira se horroriza. Yo le digo este porque yo de muy joven estuve viviendo tres años en Holanda por una comisión que me mandaron y tuve la suerte de estar en Holanda, Alemania, Bélgica, Francia, Inglaterra, entonces salí del Perú cuando había invasiones, dejo al Perú en una realidad y cuando llegas allá pucha que ves ¿no?

Cuando viajé en el año 1977 o 1976 no había esos teléfonos públicos, y los teléfonos públicos que había allá podrías hablar a cualquier parte del mundo, después cuando ya vine acá a Perú empezaron a llegar esos aparatitos. Por eso le digo, llegas allá y estás en una maravilla, ves que la gente sube a los ómnibus y toma asiento, no pone los pies sobre los asientos, ósea es otra cultura.

Entrevistador: ¿Cómo se moviliza hacia la zona peatonalizada?

Entrevistada: Yo tomo mi carro, unas guindas o la C por Salaverry, al frente de mi casa lo tomo y me trae y me deja en el parque y a la hora que me voy, tomo ahí y se va por la misma ruta.

Entrevistador: ¿Para usted es dificultoso tomar el transporte público?

Entrevistada: Nono y si quiero caminar me vengo a pie también. Agarro la ruta de Bolognesi me voy de frente hasta los límites de Larco Herrera, luego salgo por la parte de atrás me voy de frente y continuo para salir de frente a Salaverry. También lo hago, así como arte de la terapia.

Entrevistador: ¿Qué tan importante es para usted realizar caminatas como terapia?

Entrevistado: Es importante porque por lo menos a los años de nosotros hacemos que nuestros músculos estén activados. Qué pasaría si yo a mis 75 años me siento ver tv, me siento a ver acá, no hago nada, ¡no! Yo soy de las personas activas, yo en mi casa no puedo estar y si estoy tengo que estar en actividad.

Entrevistador: ¿y usted cree que esta zona peatonalizada contribuye a que siga en actividad, le ayude a sentirse mejor?

Entrevistado: En algo contribuye, si este sitio estuviera más bonito ¿no? con normas. Debe mantenerse limpia y más por la cultura de las personas. A mí me gusta venir pasarme, veo una carretilla me compro lo que quiero, yo me siento cómodo. Por la zona donde vivo hay un parque de Las peras, e la última cuadra de Salaverry, entro, ahí visualizo el mar, ósea también hago esas visitas, me pongo ahí a mirar, hay un velódromo

donde hacen competencia de carritos de carrera, si te cansas de ver, te caminas como yendo a Miraflores.

Entrevistador: ¿Por qué usted elige a veces venir aquí en lugar de disfrutar el espacio por donde vive?

Entrevistado: Es que lo que hay acá por ejemplo música, no lo ves allá es otra vida, la gente te ve pasar por ahí y pasas en cambio aquí es diferente.

Entrevistador: ¿Usted se desplaza por la zona siempre sólo o también en compañía?

Entrevistado: Vengo solo

Entrevistador: ¿Considera que se desplazaría mejor con algún acompañante?

Entrevistado: Claro, puede ser un complemento, para que tu visita sea más emotiva. Puedes ir con una persona dialogando.

Entrevistador: ¿Y respecto a ir con alguien para que te desplaces con mayor seguridad?

Entrevistado: No soy una persona que a su edad tenga que necesitar alguien que me apoye, un bastón o que se yo, yo normal puedo caminar acá o correr, o sea me desplazo por mis condiciones con mis cinco sentidos operativos.

Entrevistador: A pesar de ello, ¿usted tiene algún temor cuando se desplaza por la zona?

Entrevistado: Miedo no, pero tengo que tomar mis precauciones

Entrevistador: ¿Qué actividades realiza dentro de la zona?

Entrevistada: Si veo algo que considero espectacular, puedo tomarle una foto, si hay un pastelito que me guste, entonces lo pruebo, o una bebida.

Entrevistador: ¿Y estas actividades mejoran su salud física y emocional?

Entrevistado: Yo pienso que sí

Entrevistado: ¿Usted cómo me nota? ¿cuerdo? O ¿hay algo que me está fallando?

Entrevistador: Yo lo noto coherente en sus respuestas

Entrevistador: ¿Cómo influye la presencia de la zona peatonalizada en sus desplazamientos y actividades que pueda realizar?

Entrevistado: En esta calle me da tranquilidad porque sé que voy a transitar y espero que no se me cruce una moto. Me da seguridad que haya gente

Entrevistador: Tener más calles como estas ¿cómo impacta en sus desplazamientos?

Entrevistado: Esta zona yo la conozco cuando pasaban carros, antes había mucha dificultad, porque hay muchos carros, antes venía con menos frecuencia, pero ahora que se ha convertido en boulevard vengo con más frecuencia, estoy más tranquilo, si quiero me todo un cafecito, sales con tu cafecito caminando normal, pero para que esta calle se mejore sería mejor que no se permita la entrada de motos, carros.

Entrevistador: Si no se hubiera peatonalizado esta zona ¿con que frecuencia la visitaría?

Entrevistado: Del 0 al 100%, lo visitaría un 10% a un 15%.

Entrevistador: Y ahora ¿cuánto la visita?

Entrevistado: Un 80%, en una semana yo debo venir los sientes días, estoy aquí ya luego agarro mi carro y me voy tranquilo.

Entrevistador: Entonces se podría decir que la peatonalización hace que usted visite la zona con mayor frecuencia ¿cierto? en comparación con antes.

Entrevistado: Claro claro, eso ha cambiado, se debe crear zonas así, estoy aquí tranquilo, seguro, que si yo me caigo acá o me golpeo alguien de acá se va a acercar a brindarme ayuda.

Entrevistador: En los años que la zona lleva peatonalizada ¿tuvo algún accidente dentro del espacio?

Entrevistado: No, ninguno.

Entrevistador: ¿La peatonalización de la zona ha influido en forma positiva o negativa en su vida?

Entrevistado: En forma positiva

Entrevistador: Entonces ha sido beneficiosa, ¿en qué aspectos? ¿físico, emocional?

Entrevistado: En todos los aspectos.

Entrevistado: En lo emocional, porque por ejemplo la música (que se estaba escuchando en ese momento por parte de los artistas ambulantes) nos emociona, se siente alegría, de que si ahorita yo digo ¡bravo! la gente va a decir que estoy loco, pero eso yo lo relaciono con los años de mi juventud. Acá a veces la gente no hace ese tipo de recordar de emocionarse

Yo le cuento una anécdota, justo en este sitio me encontré con mi hermano mayor, él es ingeniero químico y con uno de sus hijos que es abogado, fue un domingo creo, estaba concentrado n lo que estaba haciendo el joven (refiriéndose al joven que dibujaba el en el suelo con unas tizas de colores) y mi cuñad me pasó a voz y nos pusimos a conversar y mi hermano, nosotros somos trujillanos, peo hemos vivido en Paramonga, antes era una hacienda de los norteamericanos, la tienda azucarera de Paramonga y nos vinimos acá porque mi papá era analista y se encargaba de hacer análisis de toda a parte de la agronomía, de la caña, de la azúcar misma te hablo del año 1952, tenía cinco añitos. Nos pusimos así a conversar con mi hermano y se quedó admirado, me dice “que tal capacidad de recordarte”, entonces yo tengo esa lucidez, seguro de acá a unos años tendré un deterioro del organismo, la visión, la parte física, que se yo, porque eso es normal, pero

por lo menos como le contaba a mi hermano y hablábamos, porque no lo veía desde antes de la cuarentena. Entonces conversamos, nos dimos un abrazo, no iba a su casa porque estaba prohibido eso de las visitas, no había facilidad de trasladarse y no lo veía, por teléfono si conversábamos. Ese día yo que soy el quinto de los hermanos pude ver en su cara la cara de mi padre, había cambiado tanto que se parecía a mi padre, al mismo tiempo que lo abrazaba sentía que estaba abrazando a mi padre.

A veces uno viene y camina y no sabe que satisfacción puede tener, yo la verdad estaba emocionada.

Entrevistado: (Los músicos ambulantes empezaban a tocar baladas) Se da cuenta como es, tocan canciones a veces tocan boleros, música criolla y que es la música de mi época, claro yo pase por la época de la nueva ola, twist, rock and roll y te trae al recuerdo, uno dice que de una u otra forma haces un recordaris de años y es un ejercicio que también.

Entrevistador: Entonces me mencionaba que también contribuía a su bienestar físico, ¿cierto?

Entrevistado: Lógico, por la caminata que realizo. Si uno habla con un doctor de que tu papa para sentado por mucho tiempo, el doctor te va a decir que camine y haga alguna actividad. Yo lo hago esto sin que me hayan recomendado, sino que escuchas y lo haces, vengo aquí ya si me hago tarde tomo un carro, por ejemplo, ahora son las 4: 20 p.m. todavía estoy en un horario prudente de ir a casa y que todos estén contentos.

Entrevistador: ¿Ha visto que en la calle se realicen actividades de integración, bailes, deporte, entre otros?

Entrevistado: Si a veces he visto, como danzantes, las ferias en el parque.

Entrevistador: ¿Alguna vez ha participado en algún evento?

Entrevistado: No no

Entrevistador: ¿Otras actividades que le gustaría que se desarrollen?

Entrevistado: Actividades de lectura, lugares donde te puedan dar acceso un libro y tenga un espacio acondicionado donde puedas leer tranquilo, que no te dé el sol.

Entrevistador: ¿Y deporte?

Entrevistado: También podría ser maquinas, si tú a la gente les das herramienta para hacer algo lo va a hacer. Se pueden hacer unos minis gimnasios

Entrevistador: Entonces como se siente en general al visitar esta zona

Entrevistado: Feliz, porque el hecho de visitar compromete una serie de elementos

Anexo D.4: Entrevista a profundidad

Entrevista: Para el grupo de estudio

ENTREVISTA

Fecha: 23/10/2022

Entrevistador: Buenos días, muchas gracias por su colaboración, ¿cuál es su nombre?

Entrevistado: Enrique

Entrevistador: ¿Qué edad tiene?

Entrevistado: 77 años

Entrevistador: ¿Dónde reside?

Entrevistado: En el distrito de pueblo Libre

Entrevistador: ¿Con qué frecuencia visita la zona y por qué?

Entrevistado: La visito todos los días, para poder realizar diversas actividades como compras, comer y descansar.

Entrevistador: ¿Cómo influye la zona peatonalizada en sus desplazamientos o actividades que realiza?

Entrevistado: Demasiado, espero siempre este momento, porque puedo distraerme de distintas formas.

Entrevistador: La peatonalización de la zona ha influido de forma positiva o negativa en su vida o ha sido beneficiosa en su bienestar físico y emocional, ¿por qué?

Entrevistado: Soy egresado en psicología, entonces valoro mucho el espacio, el esfuerzo, el paseo todo junto.

Entrevistado: Realizar todo conjuntamente. El hecho de realizar muchas actividades en la zona, es lo más vital para usted, ¿por qué es lo que más espera en todo su día?

Entrevistado: Sí claro, sí, estos son los mejores momentos de mi día, porque me siento muy bien, pleno, y puedo ver como todas las personas disfrutan el espacio.

Entrevistador: Entonces considera que este espacio, no solo es para niños, o para los jóvenes, si no es una zona para todos.

Entrevistado: Si, es un espacio para todos, pero en particular, creo que los más beneficiados somos los viejos, como yo.

Entrevistador: ¿Adultos mayores?

Entrevistado: Sí, nosotros disfrutamos de estos espacios, puesto que muchos ya estamos jubilados y en casa no tenemos una zona para distraernos

Entrevistador: ¿Qué le parece la zona? ¿cómo considera la zona peatonalizada?

Entrevistado: Es una zona que presenta mucha seguridad y tranquilidad.

Entrevistador: ¿Y entretenimiento también?

Entrevistado: (Los músicos ambulantes se encontraban tocando) Sí, claaaro, estos jóvenes que se encuentran tocando se nota que tienen buen nivel, pero también nos muestra lo esencial que es permitir que ellos puedan mostrar su arte, por la necesidad, porque la situación está difícil para todos, de igual manera con la venta ambulatoria siempre con todo respeto.

Entrevistador: De acuerdo, siempre con respeto y organizado, un ganar ganar para todos tanto para los usuarios como para ellos.

Entrevistado: Eso es la mejor del lugar de Magdalena, la diversidad

Entrevistador: ¿En comparación a Pueblo Libre o a otros distritos?

E: Yo vengo de Pueblo Libre, porque en el distrito no hay un lugar así

Entrevistador: ¿No hay calles peatonalizadas?

Entrevistado: Hay un Boulevard pero de 2 o 3 cuadras. Allá por donde está VEA, pero noo, esto tiene más vida

Entrevistador: ¿Esto tiene más vida? ¿Hay precios módicos? ¿Variedad de compras?

Entrevistado: Claro, sí sí, la gente sociabiliza más, interactúa más y todas las actividades que brinda el espacio le da vida.

Entrevistador: Muchísimas gracias por la colaboración, ha sido muy enriquecedor poder hablar sobre su opinión del espacio.

Entrevistado: A ustedes las felicito, esto es parte de la solución.

Entrevistador: Muchas gracias, si es importante crear o diseñar complementando los manuales con su perspectiva.

Entrevistado: Exacto, nada reemplaza la opinión.

Anexo E:

Tabla Resumen de las Entrevistas



Sr. MYC

Edad	20 a 30
Situación	Fiscalizador de Sanidad
Ideas importantes	Las motos y bicicletas no deberían ingresar, pero ingresan y sin cuidado.
	Los comercios han sido afectados
	Antes el mercado estaba lleno de vehículos estacionados
	Los vehículos que ingresan a veces lo hacen con mucha velocidad
	Incremento de robos
	Personas realizan actos de vandalismo con la infraestructura (rompen maceteros)
	Problema del comercio ambulante genera desorden



Sra. EM

Edad	55
Procedencia	San Juan de Lurigancho
Situación	Ex trabajadora de control
Sentimientos	Tranquilidad y protección en el espacio peatonalizado
Considera que hay un diseño profesional	"Se ha tevido un diseño pero falta perfeccionar con una visión más profesional"
Problemas con el pase de vehículos menores	"Pasan personas con bicicletas pero no se bajan pasan manejando y muchas veces a mucha velocidad y hacen caso omiso cuando se les pide bajarse" "Debería haber un espacio separado para que circule bicicletas" Paso de motos de los delivery pero llevándolo pie Regularizar la entrada mayor control
Características que se deben mejorar	Quioscos mal ubicados Hay rampas mal ubicadas Se han dejado fuerros al aire al sacar unos bolardos, hubiero accidentes Desniveles en las veredas, hubieron adultos mayores que se han resbalado, señoras que han caido Han roto la vereda por trabajos y lo han dejado así. Magdalena carece de cámaras de seguridad o muchas de ellas no funcionan Deberían ver dónde poner estacionamiento. Antes el mercado estaba lleno de vehículos de los propios comerciantes y ponían de pretexto que era para sus clientes Los banquitos no son confortables, implementar bancos más confortables, con un techito para el calor pensando en las personas de la tercera edad también Para que losa adultos mayores y niños se desplacen de igual manera que los demás se debe mejorar el tema de las pistas los altibajos, refaccionarlos para que los adultos mayores puedan estar al 100% seguros Educción vial. Tener más tachos de residuos y señalizado.
Percepcion de situación actual	Las carpas en el área peatonal están momentáneamente solo por la pandemia por lo que no habría problema Cuando se quiten la carpas todo debería ser peatonal Los adultos mayores, niños, personas con movilidad reducida se sienten más tranquilos, pero hay que mejorar por donde pasarán las biccicletas y motos autorizadas (negocio) Cree que el espacio es amigable con todos: "No con todos, los usuarios con vehículo me han reclamado una cochera cerca. La municipalidad debería impulsar una cochera municipl a una tarifa social." Educción vial. Tener más tachos de residuos y señalizado. ¿Y en las noches como es el impacto, usted cree que la gente camina segura? ¿hay buena iluminación? : "En Leoncio Prado si hay iluminación, donde falta más iluminación es en Castilla, pero Leoncio Prado si hay iluminación. De 8:30 a 9:00 pm se cierran todas las tiendas." Hora de movimiento: "10:00 de la noche en esa zona (refiriendose a la calle en estudio) , porque después hay zonas que a partir de las 9:00 pm ya casi no hay movimiento."
Influencia en sus desplazamientos o actividades de los usuarios	"Yo creo que se sientes más seguros y protegidos al desplazarse. Puden caminar tranquilamente, que nadie les vaya a robar, sentirse seguro de forma integra: física y emocional."

Influencia en el bienestar físico y emocional	"Si me preguntas personalmente sí, porque yo nací aquí, crecí aquí, he visto el desarrollo de Magdalena. Todo el mercado era como una parada fea y ha mejorado un montón. A pesar de que tiene un terreno tan grande y podrían mejorar mucho más, pero ha mejorado. Y me trae muchos sentimientos, mucho recuerdo del tiempo de mi abuelo cuando caminábamos, del tiempo de mi papa, que ya en paz descanse, este año falleció. Cuando veníamos al parque Túpac, cuando éramos niños, paseábamos, jugamos en el parque, correteábamos. Entonces a mí me trae sentimientos muy grandes, es por eso que siempre vuelvo a Magdalena, a pesar de que vivo en San Juan de Lurigancho. Como yo digo siempre vuelvo y siempre volveré hasta que Dios me dé vida, siempre volveré a mi Magdalena, Magdalena yo lo llevo aquí en mi corazón."
Influencia en sus desplazamientos o actividades de los usuarios	" Yo creo que se sientes más seguros y protegidos al desplazarse.Puden caminar tranquilamente,que nadie les vaya a robar, sentirse seguro de forma integra: física y emocional."
Como prefiere el espacio / Situación anterior	"Como está ahora, olvídate antes era feo era un caos. Yo visitaba Magdalena y me decía "cuando mejoran este sitio" o "dónde pueden mandar tantos vehículos", "porque no hacen un proyecto grande y mandan todos esos vehículos a otro lado."
Otras oportunidades de distracción	"He visto el tema de lo que es el arte, la cultura y como es zona peatonal, al salir de acá, al salir más delante de las mesas y todo eso, se podría poner un poquito más en el arte y la cultura, entonces como la gente va a caminar va a haber algo más para distraerse, algo más que su vista pueda ver, entonces vienen con sus hijos y sus padres, les va a atraer mucho más. Entonces promover más lo que tiene que ver con el arte y la cultura."
Importancia de sensibilizar a las personas con tema de urbanismo, educación vial	"Para que tenga sensibilización, para que aprendan a respetar, tanto las personas que manejan un tipo de vehículo aprendan a respetar al peatón y el peatón tampoco meterse en algún espacio de las bicicletas. Que aprendan a respetar sus espacios."
Impacto acogida según su percepción	¿Entonces usted ha visto que ha habido un gran impacto y acogida, la gente viene?: " Si porque ha habido gente. Yo me encontré el día jueves o miércoles creo que fue un señor que había venido de Italia, me dice que después de 20 años, tanto fue su impacto que me dijo, mira me empezó a hablar de la nada, me dice: De hecho, que puede mejorar más el lugar, que el estado puede mejorar más, si no que ve el cambio de antes y de ahora."

Sr. ALNS

Edad	75
Procedencia	San Isidro
Situación	Visitante
Frecuencia de visita	La peatonalización no está mal pero puede mejorar
Motivo de visita	"Me gusta venir a pasear. Veo una carretilla me compro lo que quiero, yo me siento cómodo."
Actividades que realiza y que mejoran su bienestar emocional	Tomar fotos Degustar
Influencia en sus desplazamientos o actividades	"En esta calle me da tranquilidad porque se que voy a transitar y espero no se me cruce ninguna moto. Me da seguridad que haya gente"
Características que le gusta del espacio	Confort: Refiriéndose al amplio espacio que tenía la calle para que puedas disfrutar sin interrumpir a los demás El arte: Refiriéndose a los músicos, y otros artistas callejeros "A mi me gusta venir pasearme, veo una carretilla, me compro lo que quiero, yo me siento cómodo."
Características que se deben mejorar	La limpieza Paso de vehículos
Preferencia por venir aquí en lugar de otro lugar	"Es que lo que hay acá por ejemplo la música, no lo ves allá (refiriéndose por la zona donde vive San Isidro) es otra vida, la gente te ve pasar ahí y pasas en cambio aquí es diferente."
Percepción de la situación de antes	"Antes había mucha dificultad porque hay muchos carros. Antes venía con menos frecuencia pero ahora que se ha convertido en boulevard vengo con más frecuencia, estoy más tranquilo, si quiero me tomo un cafecito, sales con tu cafecito caminando normal, pero para que esta calle se mejore sería mejor que no se permita la entrada de motos." Si no hubiera estado peatonalizado su frecuencia de visita sería de 10% al 15%. Actualmente visita un 80%. "En una semana yo debo venir todos los siete días, estoy aquí, ya luego agarro mi carro."
Medio de Transporte	Transporte público / A pie
Importancia a nivel físico	La realización de caminatas "Es importante porque por lo menos a los años de nosotros hacemos hacemos que nuestros músculos estén activados. Que pasaría si yo a mis 75 años me siento a ver tv, me siento a ver acá, no hago nada. Yo soy de las personas activas, yo en mi casa no puedo estar y si estoy tengo que estar en actividad." Contribuye a su bienestar físico: "Lógico por la caminata que realizo. Si uno habla con un doctor de que tu papá para sentado por mucho tiempo, el doctor le va a decir que caminey haga alguna actividad. Yo lo hago esto sin que me hayan recomendado, sino que escuchas y lo haces, vengo aquí, ya si me hago tarde me tomo un carro."

Influencia en el bienestar emocional	<p>"En lo emocional, por ejemplo, la música (que se estaba escuchando en ese momento por parte de los artistas ambulantes) nos emociona, se siente alegría , de que si ahorita yo digo ¡bravo! la gente va a decir que estoy loco, pero eso yo lo relaciono con mis años de mi juventud. Acá a veces la gente nos hace ese tipo de recordar de emocionarse"</p> <p>Sentimiento : "Feliz porque el hecho de viistar compromete una serie de elementos"</p>
Otras oportunidades de distracción que le gustaría	<p>"Sí, a veces he visto como danzantes, las ferias en el parque."</p> <p>"Actividades de lectura, lugares donde te puedan dar acceso a un libroy tengan un espacio acondicionadodonde puedas leer tranquilo, que no te dé el sol."</p>



Sr. ENR

Edad	77 años
Procedencia	Pueblo Libre
Situación	Visitante
Frecuencia de visita	Todos los días
Actividades que realiza	Diversas actividades como compras, comer y descansar
Influencia en sus desplazamientos o actividades	"Demasiado, espero siempre este momento, porque puedo distraerme de distintas formas"
Influencia/beneficio positivo o negativo	Valoración del espacio y el paseo todo junto.
Influencia en el bienestar emocional	"Son los mejores momentos de mi día" Sentimiento de bienestar, plenitud y satisfacción al ver como todas las personas disfrutan el espacio.
Considera un espacio para todos	"Si, es un espacio para todos, pero creo que los más beneficiados somos los viejos ya que muchos estamos jubilados y en casa no tenemos una zona para distraernos"
Características que percibe	Seguridad Tranquilidad. Entretenimiento Vida, movimiento Diversidad Mayor socialización de las personas Las actividades que brinda dan vida al espacio Mayor interacción

Anexo F:

Registro Fotográfico de un recorrido con una de las personas entrevistadas que no pertenecen al grupo de estudio



Registro Fotográfico: Recorrido



Imagen 1 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: Vereda en mal estado

Fuente: Elaboración propia

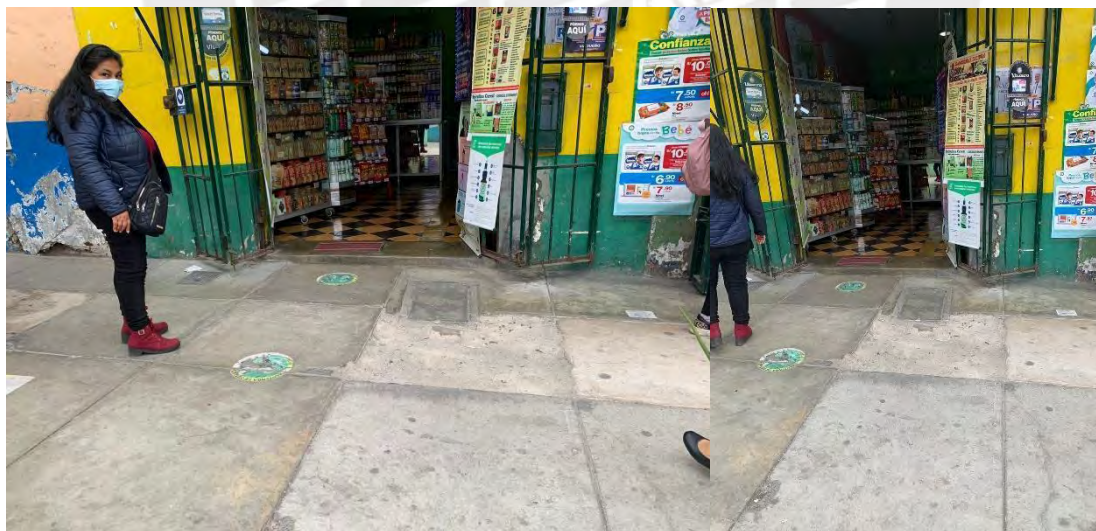


Imagen 2 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: otra vereda en mal Estado

Fuente: Elaboración propia



Imagen 3 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: macetero dañado por los usuarios

Fuente: Elaboración propia



Imagen 4 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: zona que puede provocar una caída

Fuente: Elaboración propia



Imagen 5 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: Vereda con irregularidades

Fuente: Elaboración propia



Imagen 6 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: Rampa que conecta al mercado

Fuente: Elaboración propia

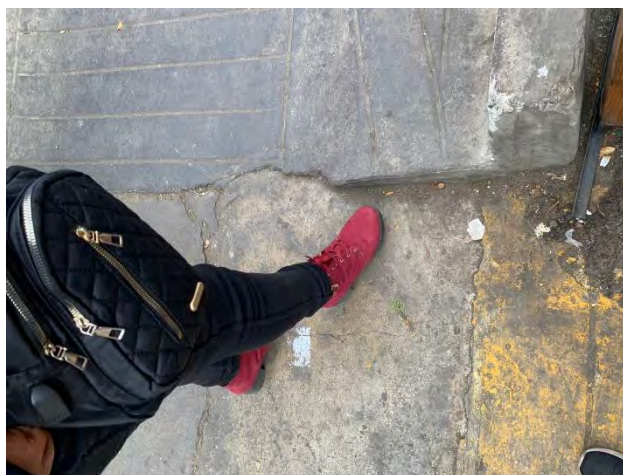


Imagen 7 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: desnivel

Fuente: Elaboración propia

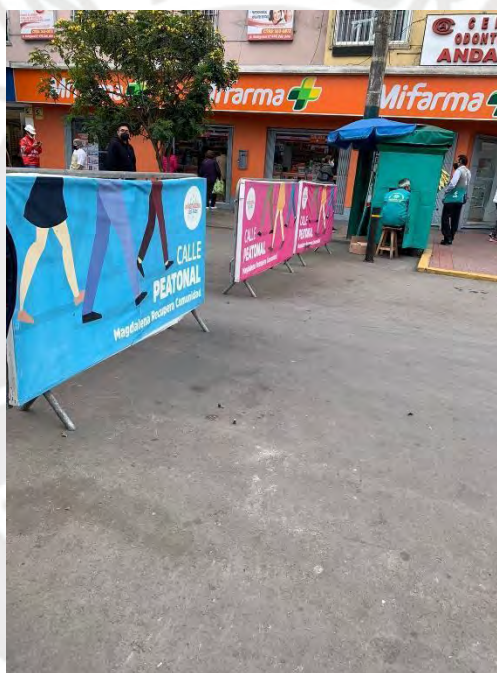


Imagen 8 Fotos obtenidas de seguimiento de problemas de la calle peatonalizada: Presencia de fierro debido a un bolardo que fue extraído

Fuente: Elaboración propia

Anexo G:

Registro Fotográfico de la zona de estudio



Área de estudio: Registro Fotográfico



Imagen 1 Fotos obtenidas de trabajo de campo, se observa que sacaron la vegetación y genera un impedimento para transitar

Fuente: Elaboración propia



Imagen 2 Fotos obtenidas de trabajo de campo, se observa que falta realizar mantenimiento en la vereda produciendo para algunos un impedimento para transitar.

Fuente: Elaboración propia



Imagen 3 Adulto mayor con compras y descansando sobre los asientos de la zona

Fuente: Elaboración propia



Imagen 4 Adultos mayores disfrutando del espacio a pesar del calor que se presenta en ese momento.

Fuente: Elaboración propia



Imagen 5 Adultos mayores transitando por la cuadra 06: Solos y acompañados, con bastón en algunos

Fuente: Elaboración propia



Imagen 6 Adultos mayor transitando en el jirón Leoncío prado

Fuente: Elaboración propia



Imagen 7 Los maceteros de la cuadra 7: Áreas verdes

Fuente: Elaboración propia



Imagen 8 Cuadra 8: Se observa personas realizando colas para el banco pero que obstaculizan el pase

Fuente: Elaboración propia



Imagen 9 Fotos de las carpas de los negocios de comida en la cuadra

Fuente: Elaboración propia

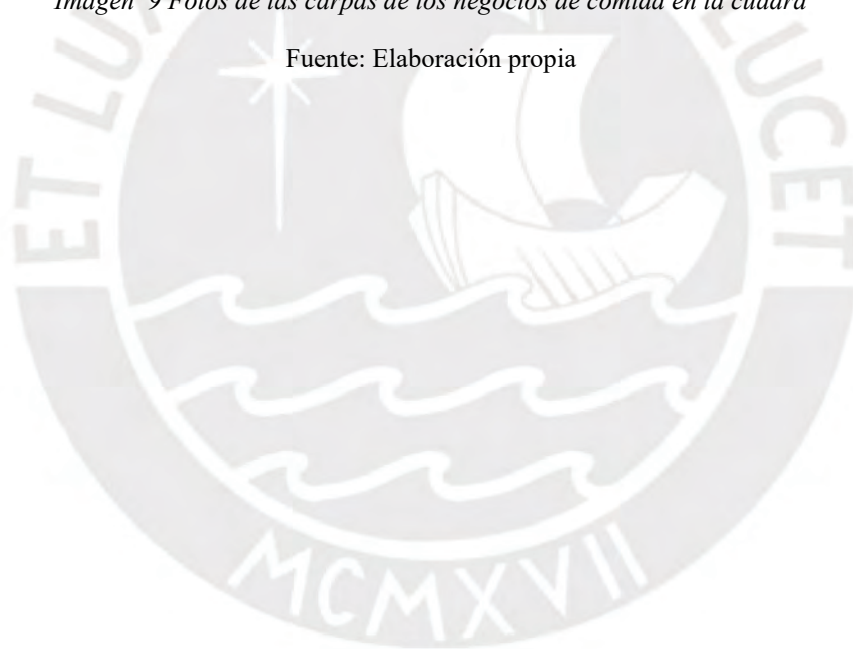




Imagen 10 Debido a poca accesibilidad de los asientos se puede observar que se emplean los maceteros como asientos

Fuente: Elaboración propia

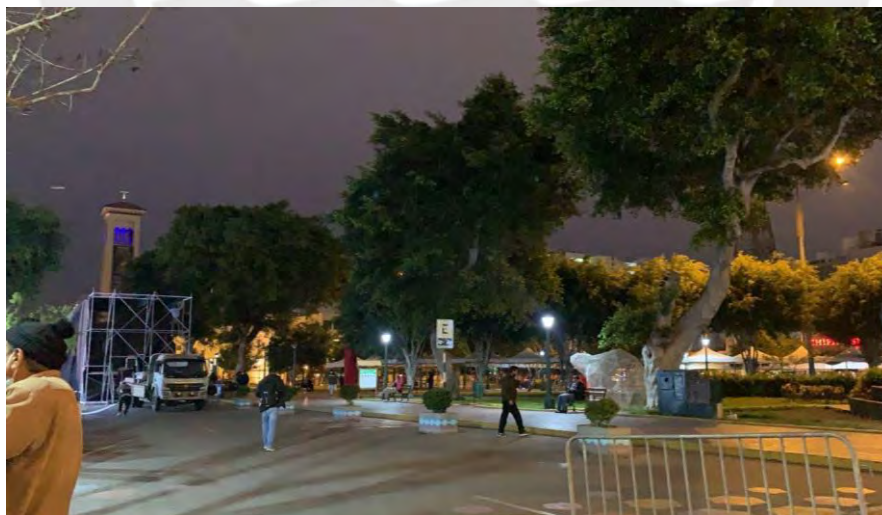


Imagen 11 Foto de noche de la cuadra 06.

Fuente: Elaboración propia

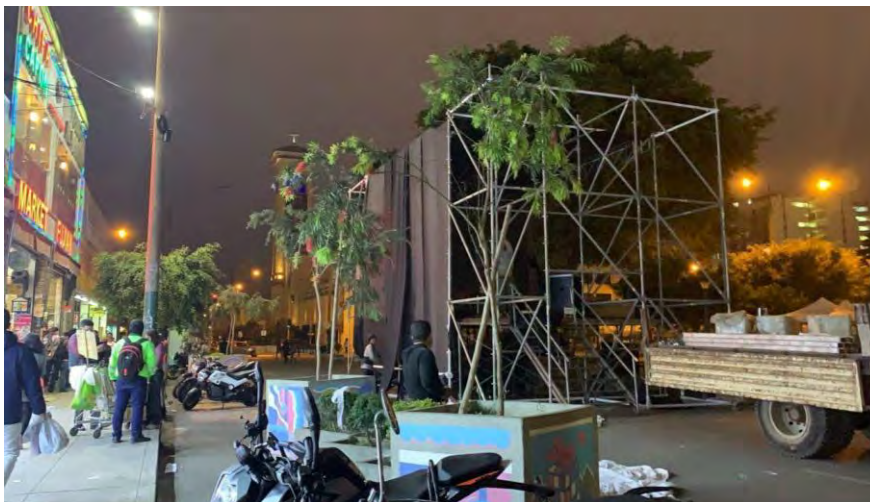


Imagen 12 Foto del armado del escenario de la cuadra 06, se puede observar cómo se reduce el espacio para transitar.

Fuente: Elaboración propia



Anexo H:

Vista frontal del jirón Leoncio Prado: Propuesta de mejora



El impacto de la peatonalización del jirón Leoncio Prado en el desarrollo de las actividades de los adultos mayores, año 2022.

Vista frontal de la calle jirón Leoncio Prado



Figura 1 Vista frontal cuadra 06- Con dimensiones



Figura 2 Vista frontal cuadra 07- Con dimensiones



Figura 3 Vista frontal cuadra 08- Con dimensiones

Anexo I:

Evaluación de accesibilidad: Información Complementaria



Se realiza la revisión por cada cuadra 6,7 y 8

Accesibilidad		CUADRA 6						CUADRA 7						CUADRA 8							
		Z1		Z2		Z3		Z1		Z2		Z3		Z1		Z2		Z3			
		Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento	Cumplimiento		
Criterios	Descripción	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
Veredas	Franja de circulación min150 cm	x		x		x		x		x		x		x		x		x			
	Franja de elementos	x		x		x		x		x		x		x		x		x			
	Altura min 210 cm libre de obstáculos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Pavimento estable (liso y sin rugosidades, antideslizante en seco y mojado)	x		x		x		x		x		x		x		x		x			
	Mantenimiento de pavimento	x		x		x		x		x		x		x		x		x			
Cruces peatonales	Cambios de textura para avisar los caminos de sentido y nivel		x		x		x		x		x		x		x		x		x		
	Ubicadas en esquinas e intersecciones de calles	x		-	-	x		x		-	-	-	-	-	-	-	-	-	x		
	Rebaje del ancho del cruce peatonal o 120 cm como min		x		-		x		x		-	-	-	-	-	-	-	-	x		
Guía o banda táctil	Diferencia de nivel entre rebaje y calzada igual a 0	x		-	-	x		x		-	-	x		x		-	-	-	x		
	Presencia de guía o banda táctil		x		x		x		x		x		x		x		x		x		
Mobiliario Urbano	Basureros	Se encuentra señalizado		x		x		x		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	
		Instalado a un costado del recorrido peatonal (distancia libre de 90 cm min)	x		x		x		x		-	-	-	-	x		x		-	-	x
		Basureros en el borde exterior de acera cuando ancho sea sup a 120 cm	-	-	-	-	x		x		-	-	-	-	x		-	-	-	-	x
		Basureros de boca superior altura máx 80cm		x		x		x		-	-	-	-	-	x		x		-	-	x
		Basureros de boca lateral altura máx 100cm		-		-		-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Teléfono	Basurero dentro de zona peatonal debe llegar hasta el suelo		x		x		x		-	-	-	-	-	x		x		-	-	x
		Altura mínima inferior de 70 cm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x		-	-	-	-	-
		Área libre de 80 x 120 cm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x		-	-	-	-	-
		Altura a la ranura de monedas max 120 cm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x		-	-	-	-	-
	Quioscos	Gancho para colgar muletas o bastón altura máx 120 cm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x		-	-	-	-	-
		Mostrador máx a 110 cm	x		-	-	-	-	x		-	-	-	-	x		x		-	-	x
		Ubicada en zona anchas y despejadas que no supongan un obstáculo	x		-	-	-	-	x		-	-	-	-	x		x		-	-	x
	Asientos	Frente destinado a la atención debe inscribir un círculo de 150 cm de diámetro	x		-	-	-	-	x		-	-	-	-	x		x		-	-	-
		Elemento en volado min a 210 cm		x		-		-	-	-	-	-	-	-	x		-	-	-	-	x
		Fuera de la franja de circulación	x		x		x		x		x		x		x		-	-	-	-	x
		Altura de 45 cm	x		x		x		x		x		x		x		-	-	-	-	x
		Profundidad entre 48 y 50 cm	x		x		x		x		x		x		x		-	-	-	-	x
	Pilotes y/o bolardos	Respaldo en un ángulo de 110°	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Apoyo de brazos a 25 cm de altura desde ele asiento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Espacios de 80 cm a los costados para sillas de ruedas	x		x		x		x		-	-	-	-	x		-	-	-	-	x
Rejillas y registros	Ubicados en los bordes de las aceras		x		-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	
	Alineados y pintados que contrasten con la acera		x		-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	
	Distancia mínima de separación 90 cm en sup. plana (no colocarse en los rebajes)	x		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	
Jardinería	Separación máxima de 15 mm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Orientación perpendicular a la marcha	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Protección Vial	Enrejado a nivel con el pavimento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Los maceteros deben dejar mínimo un espacio libre de 90 cm entre ellos	x		-	-	x		x		x		x		x		x		x		x	
Semáforos	Correcta señalización de obras en ejecución, itineraria provisional de ancho min 90 cm y rampas en los desniveles	x		x		x		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	
	No debe interrumpir la circulación peatonal		x		-		x		x		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Señales de tránsito y elementos verticales	Con señales auditivas para las personas con discapacidad visual		x		-		x		x		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Ubicadas fuera de área de circulación, rebajes y circuitos para personas con discapacidad visual	x		-	-	-	x		x		-	-	-	x		-	-	-	-	-	
Paneles de publicidad, pizarras, letreros	Soportes fuera de la banda libre de circulación	-	-	-	-	x		x		-	-	-	-	-	-	x		-	-	x	
	La lectura no provoque interrupciones en la circulación	-	-	-	-	x		x		-	-	-	-	x		-	-	-	-	x	
	Evitar paneles volados	-	-	-	-	x		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Estacionamientos / ciclo parqueaderos	Para colocar la información alt. min 75 cm y máx. 160 cm (desde suelo)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x		-	-	-	-	-	
	Estacionamientos cercanos	x		-	-	x		x		-	-	-	-	x		-	-	-	-	-	
	Acceso accesible seguro con buena visibilidad		x		-		x		x		-	-	-	x		-	-	-	-	-	
	Adecuadamente señalizados		x		-		x		x		-	-	-	x		-	-	-	-	-	