

TESIS PARA PATMOS ARTICULO REVISION.pdf

 Universidad Peruana Union

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::29566:573582117

Fecha de entrega

31 mar 2026, 3:09 p.m. GMT-5

Fecha de descarga

31 mar 2026, 3:10 p.m. GMT-5

Nombre del archivo

TESIS PARA PATMOS ARTICULO REVISION.pdf

Tamaño del archivo

965.4 KB

20 páginas

5741 palabras

31.558 caracteres

5% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Fuentes principales

- 5%  Fuentes de Internet
- 1%  Publicaciones
- 1%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Fuentes principales

- 5% Fuentes de Internet
- 1% Publicaciones
- 1% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Fuentes principales

Las fuentes con el mayor número de coincidencias dentro de la entrega. Las fuentes superpuestas no se mostrarán.

1	Internet	repositorio.uchile.cl	1%
2	Internet	www.coursehero.com	<1%
3	Publicación	Shonerly Bustamante García, Miguel Ángel Valles Coral, Immer Elías Cuellar Rodrí...	<1%
4	Internet	repositorio.upeu.edu.pe	<1%
5	Internet	repositorio.ug.edu.ec	<1%
6	Internet	www.grafiati.com	<1%
7	Internet	atenaeditora.com.br	<1%
8	Internet	bibliotecavirtualoducal.uc.cl	<1%
9	Internet	nesemu.blogia.com	<1%
10	Internet	abcmundial.com	<1%
11	Internet	www.clubensayos.com	<1%

12	Internet	www.einpresswire.com	<1%
13	Trabajos entregados	Universidad Privada del Norte on 2023-10-02	<1%
14	Internet	issuu.com	<1%
15	Internet	www.internet-laboral.cl	<1%
16	Internet	www.oitamericas99.org.pe	<1%
17	Internet	www.swisscommunity.org	<1%
18	Trabajos entregados	BENEMERITA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA BIBLIOTECA on 2020-02-19	<1%
19	Trabajos entregados	Unviersidad de Granada on 2017-04-18	<1%
20	Internet	link.springer.com	<1%
21	Internet	www.correrengalicia.org	<1%

Paisaje y caminabilidad: Elementos urbanos en la selva peruana.

Landscape and walkability: Urban elements in the Peruvian jungle.

Daniel Anthony Barbieri Gomez¹

Universidad Peruana Unión

Galia Leandra Silva Flores²

Universidad Peruana Unión

Elian Enrrique Ramos Condor³

Universidad Peruana Unión

Cinthya Arévalo Lazo⁴

Universidad Peruana Unión

Resumen

El objetivo de esta presente investigación es analizar los distintos elementos que motivan o inhiben la caminata en las calles de los barrios centrales de Tarapoto. Teniendo en cuenta los diferentes conceptos que ayudan a entender la problemática, como el de paisaje urbano que hace referencia al factor "visual", "estético", y "físico", vinculando a una realidad más específica; siendo el peatón el usuario que da vida a la estructura pública urbana y cuando se refiere a la idea de fomentar el hábito de la caminata, se debe tener en cuenta varios aspectos importantes como el entorno físico, ya que los elementos que se encuentran a lo largo de las calles motivan al peatón a su desplazamiento o a evitarlos. Con esta finalidad, se realizó encuestas a los residentes de cuatro barrios centrales (Barrio la Hoyada, Barrio Partido Alto, Barrio Comercio y Barrio Cercado), durante dos meses, centrándose en diversos componentes del entorno urbano, incluyendo veredas, cruces peatonales, vegetación, iluminación, áreas verdes y usos del suelo, evaluando cómo cada uno de estos elementos influye en la experiencia de los caminantes.

Palabras clave: Caminata; paisaje urbano; planeación urbana.

Abstract

The objective of this research is to analyze the different elements that motivate or inhibit walking in the streets of the central neighborhoods of Tarapoto. Taking into account the different concepts that help to understand the problem, such as the urban landscape that refers to the "visual", "aesthetic" and "physical" factor, linking to a more specific reality; the pedestrian being the user who gives life to the urban public structure and when referring to the idea of fostering the habit of walking, several important aspects must be taken into account such as the physical environment, since the elements found along the streets motivate pedestrians to move or avoid them. With this purpose, surveys are conducted among residents of four central neighborhoods (Barrio la Hoyada, Barrio Partido Alto, Barrio Comercio and Barrio Cercado), for two months, allowing a more exact and complete analysis, which will lead us to results that will help understand the urban planning of the city.

Keys Words: Walking; urban landscape; urban planning.

- 1 Bachiller en Arquitectura, Escuela Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Peruana Unión. Tarapoto, danielbarbieri@upeu.edu.pe <https://orcid.org/0000-0002-2403-6695>.
- 2 Bachiller en Arquitectura, Escuela Profesional de Arquitectura, Universidad Peruana Unión. Tarapoto. galia.silva@upeu.edu.pe <https://orcid.org/0000-0002-7460-7468>.
- 3 Bachiller en Arquitectura, Escuela Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Peruana Unión. Tarapoto, elian.ramos@upeu.edu.pe <https://orcid.org/0009-0000-9290-3597>.
- 4 Maestra en Ingeniería Civil, Arquitecta, Escuela Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Peruana Unión. Tarapoto, cinthyaarevalo@upeu.edu.pe <https://orcid.org/0000-0001-7365-4740>.

1 Introducción

El peatón analiza e interpreta lo observado, debido a que se considera el paisaje como algo conformado por elementos materiales tangibles o intangibles; como por ejemplo los espacios públicos que forman un conjunto con los edificios, las alineaciones, alturas, mobiliarios, personas, árboles, pavimentos, veredas, publicidad, etc; es por ello que es necesario analizar cada uno de estos puntos para saber cuáles son los factores que motivan o desaniman al usuario a transitar (Almeida Torrens et al., 2024), entonces en el contexto urbano, se analiza ciertas características del medio físico, determinando así los elementos que componen el paisaje, como, las vistas controladas y con puntos focales definidos, además de resaltar los elementos naturales como el agua y vegetación, siendo estos, elementos que pueden llegar a restaurar un paisaje urbano en una ciudad, siendo factores claves para el diseño y la planificación urbana (Villagra Islas & Felsenhardt Rosen, 2015).

En la ciudad Tarapoto se puede identificar diferentes elementos que afectan el paisaje urbano, como por ejemplo los espacios públicos que presentan problemas comunes debido a la falta de mantenimiento, llegando a detectar; deterioro de calles, parques y plazas, falta de iluminación, poco mantenimiento a áreas verdes y mobiliario, transformándose en una zona poco agradable para el transeúnte (Veliz, 2020). Además, al analizar las calles de Tarapoto, se observa como único vehículo que brinda sus servicios al público el mototaxi, y el uso de moto lineal como vehículo particular, siendo los autos y camionetas medios que llegan a interrumpir el tránsito urbano (Gálvez, 2023), por ello se pueden reconocer las calles de mayor tránsito en hora punta, igual que la congestión por la falta de estacionamientos; por lo que, es importante estudiar el crecimiento de la ciudad en los últimos años, ya que en el Barrio Cercado conocido como centro de la ciudad se posicionaron diferentes entidades bancarias y comerciales, generando la necesidad de usuarios a transitar por los jirones principales generando los problemas mencionados anteriormente (Guerra, 2019).

Actualmente en la ciudad, la peatonalidad no se estableció de buena forma debido a la falta de conexión y las condiciones climáticas que amerita la ciudad; existe poca planificación en el desarrollo urbano, la mayoría de las calles no cuentan con árboles por lo que tampoco se encuentra sombra, produciendo que a hora punta los vehículos (motos) se estacionen en veredas,

limitando el libre tránsito de las personas, además de que la arborización existente no está acorde con la realidad de la ciudad, los árboles deberían haber sido de follaje denso, el cual pueda permitir la disminución de la contaminación sonora y ambiental (García, 2019), y una de las pocas calles que tiene presente una buena arborización es el Jr. Augusto B. Leguía en el Barrio Partido Alto, siendo un claro ejemplo que ayuda a comprobar que la cantidad de árboles y el análisis de la pavimentación, juegan un rol importante porque puede mejorar el confort térmico urbano (Cárdenas, 2019). Además de que el paisaje es un elemento que agrega valor y para los pobladores se puede vincular con los valores escénicos y estéticos generando experiencias visuales agradables durante su actividad física (Serrano Giné, 2015).

Sabemos que la actividad física es la actividad muscular que produce gasto de energía, como caminar, andar en bicicleta, subir escaleras, etc; en el Perú se detectó que la cuarta parte de los peruanos realizan poca actividad física, donde se ve asociado la edad, la obesidad, el tener pareja, residir en zona urbana, etc (Tarqui Mamani et al., 2017), y se determinó que el nivel de actividad física de los trabajadores peruanos se mide en base a cuatro factores: ir al trabajo, el labor domésticos, transporte y sus tiempo libre; estos mismos factores fueron validados en otros países (Sanabria Rojas et al., 2014), es por esto que cerca de la cuarta parte de estos trabajadores mantienen prácticas sedentarias lo que da como resultado el mayor uso del transporte motorizado; y de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud el sedentarismo es considerado un factor de alto riesgo para producir enfermedades crónicas no transmisibles, como la obesidad, la diabetes, enfermedades cardiovasculares, ansiedad, depresión y algunos cánceres; además de que esto puede estar asociado a la muerte prematura (Seclén Palacín & Jacoby, 2003), a pesar de esto es posible fomentar la actividad física en los pobladores peruanos en un ambiente urbano, como residir cerca a áreas verdes y ciclovías pueden ser factores que promuevan la actividad física (Zafra et al., 2013), es por ello que en esta investigación se busca analizar los elementos y sus características del paisaje urbano que fomenta o inhiben al peatón a caminar, o realizar cualquier actividad física, desde su propia percepción del caminante. Se tomo cuatro barrios como caso de estudio, teniendo como principal característica que están en el centro de la ciudad y entorno a parques y plaza, para que se puedan

encuestar a quienes habitan estos barrios y llegar a datos que nos ayuden a entender que elementos resaltantes motivan o inhiben al desplazamiento a pie.

Esta investigación está estructurada por 4 partes; mediante el marco teórico conceptual se puede entender el impacto del paisaje urbano en los peatones durante su trayecto; para posteriormente ser aplicado en la metodología mediante encuestas; luego se discutirá los resultados sobre los elementos en los diferentes barrios centrales de Tarapoto que motivaron o desmotivaron a los peatones. Con los resultados establecidos se podrá llegar a una conclusión reflexiva sobre cómo se está tomando la planificación de las calles, teniendo en cuenta los diferentes factores que afectan a la caminabilidad en la ciudad de Tarapoto, mencionando que este término hace referencia al planeamiento urbano que facilita el desplazamiento a pie como la accesibilidad y el espacio urbano.

2 Desarrollo

La palabra “paisaje” se puede interpretar desde un punto de vista cultural, como algo desarrollado a partir de “lo que se ve”, más no como un ente de carácter objetual, debido que el peatón al observar un lugar sea rural o urbano produce sensaciones y percepciones, reclamando el mérito de ser llamado “paisaje” (Maderuelo, 2010). Desde un punto de vista jurídico hoy en día en América Latina, el concepto de paisaje urbano hace referencia al factor “visual”, “estético” y “físico”, vinculando a una realidad más específica; entonces, se podría definir por paisaje urbano “cualquier área de un territorio que pueda ser percibido por la población, cuyo carácter demuestre la interacción y acción de los elementos naturales y/o humanos” (Rastrollo, 2020), es por lo que a medida que pasa el tiempo, el hábito de caminar de las personas se vuelve un momento que permite experimentar y transformar distintas realidades de paisajes que están conformadas por ejemplo por veredas, espacios públicos, etc; a partir del cual se puede determinar el tipo de uso y la práctica colectiva (Medina-Ruiz, 2020).

Caminar es la forma más saludable y sustentable de desplazarse por la ciudad, siendo el peatón el usuario que da vida a la estructura pública urbana; y cuando se refiere a la idea de fomentar el hábito de desplazarse a pie, se debe tener en cuenta diferentes aspectos importantes como el entorno físico, ya que los elementos que se encuentran a lo largo de las calles motivan a la persona a su desplazamiento o a evitarlos (Herrmann, 2016), debido a que las personas suelen responder con estas actitudes al entorno urbano, como el ritmo de su desplazamiento o donde se ubican al caminar (Rahm et al., 2024), además

caminar se considera un ejercicio aeróbico que brinda beneficios como mejorar la salud física (Páramo & Burbano, 2019), y a pesar de que este sigue siendo un modo de transporte bastante utilizado, los automóviles impactan mucho más al paisaje urbano, es por esto que la caminata debería ser parte de la planificación y diseño urbano (Herrmann-Lunecke et al., 2020), ya que un tiempo atrás el diseño urbano ha tenido como prioridad generar espacios para el transporte motorizado, dando a entender que es el único actor que funciona en la ciudad, siendo un tema criticado por la literatura, ya que desde una perspectiva general, la literatura busca incluir la movilidad no motorizada, refiriéndose a desplazarse por medios como las bicicletas y peatones (Orellana et al., 2017), por esto es importante analizar los diferentes elementos de la caminabilidad y el impacto que generan en los peatones, identificando que sean correspondientes, entendibles y medibles (Gutiérrez-López et al., 2019).

En la ciudad de Santiago de Chile, se ha buscado identificar en cuatro barrios socioeconómicos vulnerables, donde se aprecia bastante deterioro en sus estructuras socioespaciales, que factores sociales y físicos propician el recorrido, dando como resultado que el aspecto social es un elemento que influye de manera significativa en como perciben la inseguridad de las personas, durante este trayecto los acompaña un sentimiento de soledad (Figuerola Martínez, 2023), además otro factor descubierto los escasos trabajos en estos barrios lo que obliga debido a la falta de recursos a que los peatones transiten sin importar las condiciones climáticas, concluyendo que las personas residentes de estos barrios su entorno al caminar es poco relevante, afectando su experiencia al caminar (Adkins et al., 2017).

Mientras que, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, se ha estudiado a nivel únicamente macro (barrio, ciudad), donde para explicar el modo peatonal en estos barrios se ha considerado el espacio urbano, las calles y las áreas verdes, debido a que cada uno de estos elementos tiene una percepción distinta para cada caminante esto realizó con el objetivo de detectar las barreras urbanas existentes, descubriendo así las barreras poligonales, que hace referencia a las manzanas que están clasificadas por su uso de suelo, por ejemplo los parques, el cual funciona como pasaje o barrera para un peatón, depende del diseño, ubicación y hora del día; además si existe una zona donde se ubican los hospitales, centros deportivos, universidades y residencias, este puede generar un sentimiento de confianza para poder transitar por esta zona para el usuario o también puede ser una barrera (Massin et al., 2022).

Además, Alfaro (2016) menciona que hoy en Lima existe un problema notable con la priorización de los vehículos, dejando a un lado a los peatones, evidenciándose en los lugares públicos, donde hay personas vulnerables, complicados para ellos por la mala infraestructura, y esto se refleja de a poco en Tarapoto. Además, la vida cotidiana en las centralidades metropolitanas en Lima, teniendo en cuenta las prácticas que realizan los usuarios día a día, y el entorno construido por el cual se rodean, se ve enmarcado su cotidianidad en el paisaje de la ciudad el cual depende del equipamiento de su entorno, como edificios, parques, plazas, viviendas, etc; así cada espacio habitado, la estructura urbana, la experiencia de los usuarios al habitar y el entorno edificado son factores los cuales demandan atención y ser estudiadas (Dammert-Guardia & Lafosse, 2023).

En el Centro histórico de Cusco, se realizó un análisis funcional de los espacios públicos, la accesibilidad y la movilidad, los cuales están relacionados a un concepto de la peatonalización; teniendo cuenta que a medida que pasaron los años se fueron realizando diferentes intervenciones a favor de la peatonalización en esta zona; para esto se realizó encuestas para saber que efectos tienen los peatones en este espacio, esta encuesta se realizó a residentes y transeúntes, resultando ser el factor económico uno de los elementos principales que hacen que este espacio tenga aproximadamente 15,000 peatones entre trabajadores, turistas nacionales y extranjeros; además otro factor es la dimensión física que hace referencia al diseño y construcción de los elementos que aportan al tráfico vehicular y peatonal, como señalizaciones, postes de luz y cámaras de vigilancia el cual genera un sentimiento de seguridad a los peatones; y el desarrollo de las reparaciones de fachadas, esto con el objetivo de que el sector mejore y tener un nuevo espacio para el peatón (Aucca et al., 2023).

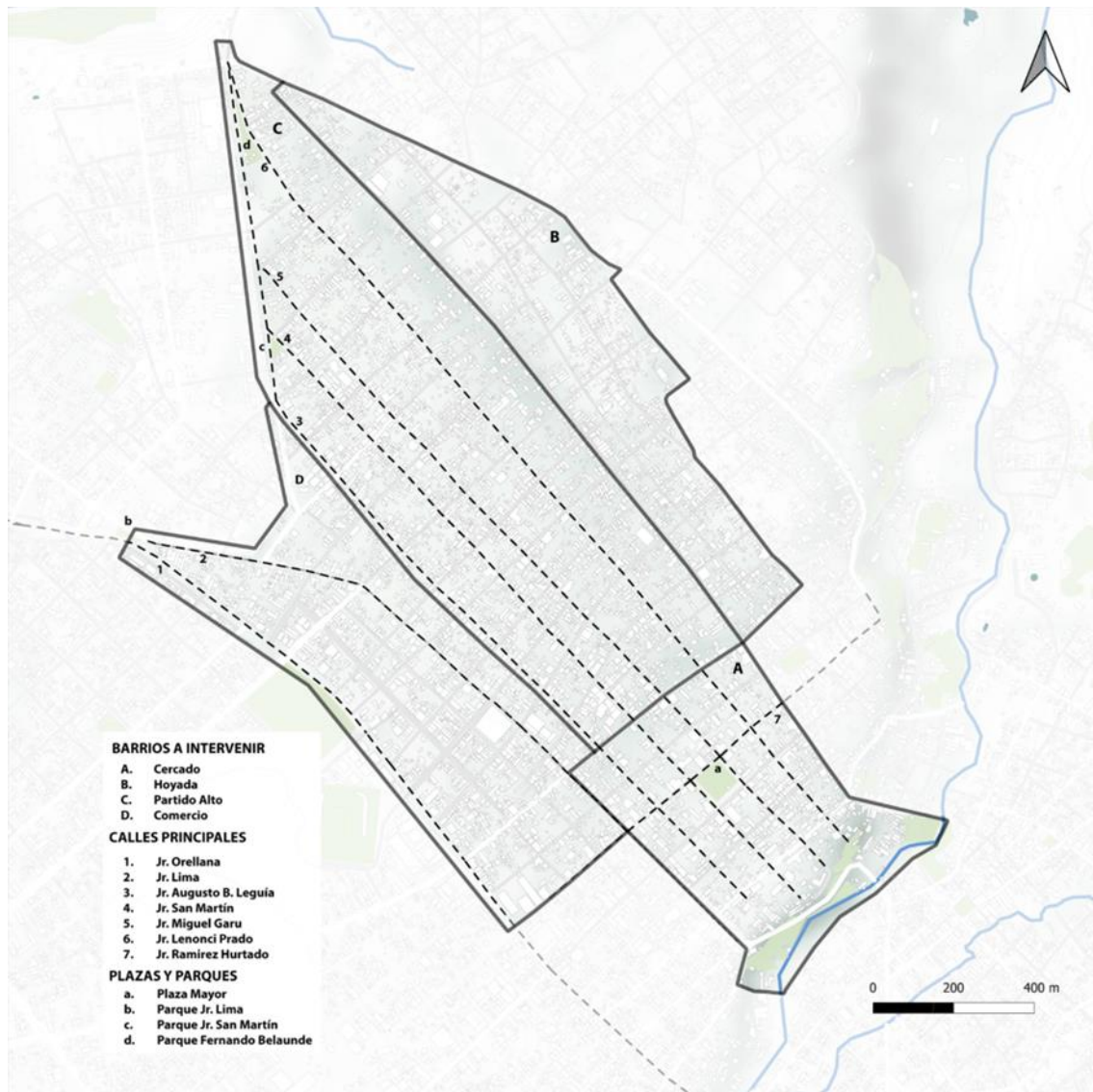
Bachelard (2010) años atrás propone el término "líneas de deseo", este hace referencia a los caminos alternos que los peatones deciden tomar para ir de un lugar a otro, el recorrido por estas líneas se compone por parques, vías, veredas, el cual a medida que pasa el tiempo y más peatones lo recorran se llega a convertir en una ruta evidente que marca su forma de caminar por la ciudad. Es por ello que el trayecto del peatón se ve influenciado por diversos elementos del diseño urbano tales como, la actividad comercial en las veredas, los distintos grupos sociales, edificios, la forma en la cual se puede acceder a ella; además del diseño de calles; es importante que el diseño brinde

condiciones adecuadas para el transeúnte, que incluyan aspectos como la accesibilidad, la escala, la vegetación, mobiliario, etc; con la finalidad que mediante el diseño se pueda reconocer la existencia de estos actores que se desplazan por la ciudad (Cevallo Aráuz & Parrado Rodríguez, 2018) siendo así la accesibilidad un término que con lleva a la probabilidad de que el peatón pueda acceder a los diferentes servicios como hacer ejercicio, recreación o ir al trabajo y oportunidades que brinda la ciudad motivando a que se generen encuentros, potenciando el desarrollo sustentable, ubicando a la caminata como principal elemento que se pueda integrar con el entorno urbano (Berríos Álvarez & Greene Zúñiga, 2020).

3 Metodología

La investigación se realizó para identificar los elementos del paisaje urbano que promueven la caminata en Tarapoto y aquellos elementos que la inhiben. Teniendo este enfoque claro se analizaron 4 barrios de la ciudad de Tarapoto. Los cuales se seleccionaron por su antigüedad y la cercanía al eje comercial de la ciudad. Luego se analizó el uso de suelo, la proximidad a áreas verdes y el estado actual de la infraestructura peatonal. En base a este análisis se seleccionaron los siguientes barrios (Barrio La Hoyada, Barrio Partido Alto, Barrio Comercio y Barrio Cercado). Es importante rescatar que los barrios analizados son los que se encuentran en una mayor conexión al eje comercial de la ciudad (Barrio Comercio y Barrio Cercado) Así mismo siendo el (Barrio Cercado) el que cuenta con la plaza de armas central de la ciudad.

Figura 1.
Delimitación del área de estudio. Fuente: Elaboración propia



Se realizó un análisis fotográfico comparativo entre los barrios para evaluar los elementos del entorno urbano, este análisis permite identificar diferencias de acceso a infraestructura urbana como la disposición de aceras, la vegetación, la iluminación, entre otros aspectos que podrían influir en la caminata. Así mismo se identificaron los factores claves que promueven la caminata y se hicieron propuestas contextualizadas basándose en las diferencias identificadas. Consecuentemente, los participantes se reclutaron con invitaciones puerta a puerta y ayuda de las juntas vecinales. Todos los participantes tenían que residir en el barrio al menos 1 año. Participaron 60 personas (15 por barrio) de edad de 18 a 65 años, divididos en 2 grupos, grupo 1 (18 a 40 años) y grupo 2 (41 a 65 años). Esto nos permitió analizar diferentes perspectivas de acuerdo con la edad y género.

registrar la percepción de los residentes en los barrios, el recorrido debía ser una ruta que lleve a un área verde o a algún espacio de interés acompañado de un guía, en el transcurso de la caminata se documentó la información según la entrevista semiestructurada. Se les pidió a los participantes su opinión de acuerdo con su experiencia durante su transitar, señalando qué elementos facilitaron su recorrido y cuáles lo dificultaron, expresando sus emociones mientras caminaban (por ejemplo, "en este parque hay policías, me da seguridad") la entrevista fue documentada para posteriormente ser transcrita. Las entrevistas se realizaron en horas de la mañana en septiembre y octubre de 2024. Se utilizó el software de análisis cualitativo Atlas.ti para procesar y transcribir las entrevistas mediante el procedimiento de codificación abierta descrito en el método de la Teoría Fundada (Charmaz, 2006) (Strauss & Corbin, 1990).

Esto nos permite codificar la información y identificar los elementos que fueron mencionados con mayor frecuencia. El tamaño de la muestra se justifica por la saturación de datos que representan estadísticamente, cuando las entrevistas ya no dan información relevante y los elementos comienzan a repetirse continuamente ya llegó al objetivo. Dado que este es tener experiencias y percepciones de los componentes del entorno urbano que fomenten la caminata. Los 20 participantes elegidos de los cuatro barrios permiten que se abarque características urbanas y demográficas, permitiendo que el análisis no se limite a una única zona. En las entrevistas se codificaron tres aspectos principales: 1.) los elementos del entorno construido (como árboles, cruces, veredas, Áreas verdes, etc); 2.) las características de estos elementos (como si eran angostos, deteriorados, con hoyos, etc.); y 3.) las emociones que los caminantes experimentaron en relación con estos elementos del paisaje urbano. Las emociones fueron codificadas según la clasificación de Damasio (1994), que las categorizaba en emociones de fondo, como bienestar, malestar/estrés, seguridad e inseguridad.

4 Resultados y Discusión

Los resultados obtenidos mediante la aplicación de entrevistas semiestructuradas y fichas de análisis fotográfico permitieron una comprensión más integral del estado y la

percepción de los elementos que constituyen el paisaje urbano en los barrios estudiados. Estos instrumentos permitieron identificar tanto las condiciones físicas de los elementos urbanos como las emociones que estos generan en los peatones.

El análisis se centró en diversos componentes del entorno urbano, incluyendo veredas, cruces peatonales, vegetación, iluminación, áreas verdes y usos del suelo, evaluando cómo cada uno de estos elementos influye en la experiencia de los caminantes. Los participantes expresaron sus percepciones y emociones frente a estos aspectos, lo que permitió identificar patrones relacionados con la sensación de seguridad, bienestar, malestar e inseguridad según el estado de los espacios que recorrían.

Mediante las entrevistas semiestructuradas y el análisis visual mediante las fichas de observación se evaluó el estado de los elementos del paisaje urbano y también las emociones que estos generaban a los caminantes de los diferentes barrios. Los resultados mencionaron aspectos positivos de algunos elementos del paisaje urbano como las áreas verdes y la vegetación.

4.1 La vereda

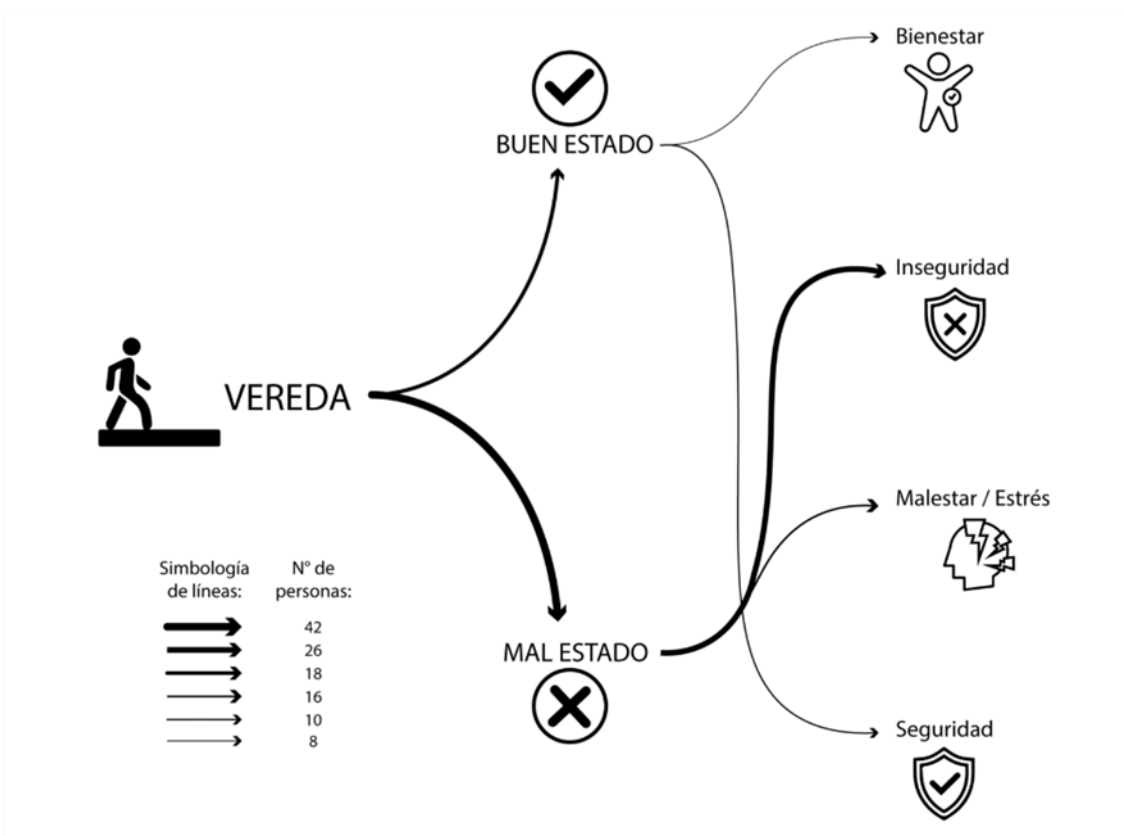
Fue un componente esencial del espacio urbano que se refiere a la franja pavimentada o acondicionada, ubicada a lo largo de las calles, destinada principalmente al tránsito peatonal. Las veredas garantizan seguridad a los peatones al transitar, creando una circulación directa y segura. Esta separación es clave para la protección y bienestar de los transeúntes, fomentando el desplazamiento a pie en las ciudades, estos conectan los diferentes espacios de la ciudad de forma peatonal o no motorizada (De la Barra, 2021).

En la (Figura 2) como parte de las entrevistas semiestructuradas realizadas a 60 participantes, se identificaron dos categorías en cuanto al estado de las veredas. De los datos obtenidos, 18 personas señalaron que las veredas se encuentran en buen estado, mientras que 42 manifestaron que estas estaban en mal estado. Además, los participantes expresaron diferentes emociones según la condición de las veredas. Aquellos que percibieron las veredas en buen estado reportaron dos emociones principales: 8 personas mencionaron sentir bienestar al caminar por estas áreas, mientras que 10 personas señalaron que las veredas en buen estado les proporcionaban una sensación de seguridad. Por otro lado, las veredas en mal estado provocaron respuestas emocionales más negativas. De los encuestados, 16 personas indicaron que estas condiciones les generaban malestar, mientras que 26 participantes señalaron sentir inseguridad al caminar en estas

Medina-Ruiz (2020) señaló que el hábito de caminar a medida que pasa el tiempo, las personas vuelven este momento un experiencia que permite experimentar y transformar distintas realidades de paisajes que están conformadas por las veredas, mostrando así en los resultados que se destaca la importancia del mantenimiento y calidad de las veredas para promover emociones positivas como el bienestar y la seguridad, mientras que las condiciones deterioradas tienden a generar emociones negativas como el malestar y la inseguridad entre los caminantes.

Figura 2.

Vereda y estado actual. Fuente: Elaboración propia



Para mantener las veredas en buen estado es recomendable establecer un programa de municipal de inspección periódica de las veredas y priorizar las que conectan con los hospitales, escuelas y mercados.

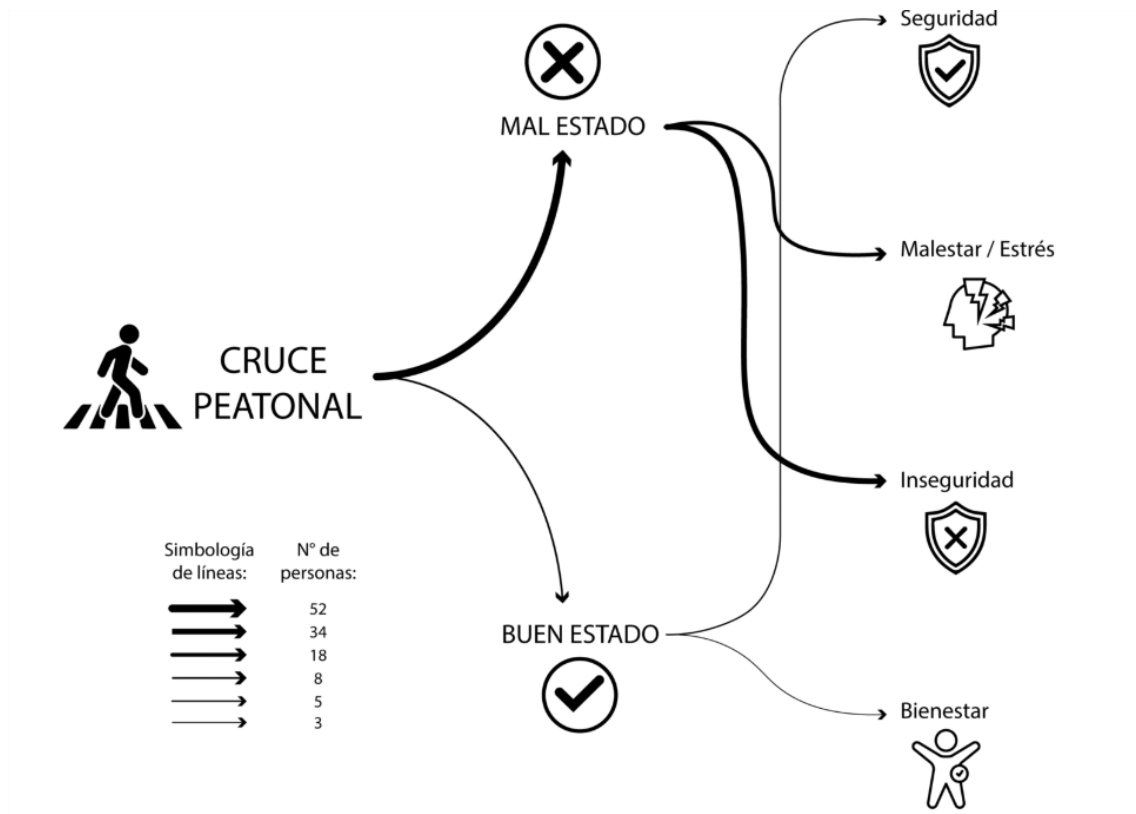
4.2 Los Cruces Peatonales

Los cruces peatonales son fundamentales para la seguridad al caminar, en la (Figura 3) se muestra que de los 60 participantes sólo 8 coincidieron en que los cruces se encuentran en buen estado, dentro de ellos a 5 les causó seguridad y a 3 bienestar. Por otro lado, a los 52 restantes señalaron que están en mal estado, consecuente a ello les causa inseguridad a 34 caminantes y a los 18 sobrantes les causó malestar / estrés. El estado de los cruces

peatonales también desempeña un papel fundamental en la seguridad percibida al caminar. De los 60 participantes, sólo 8 perciben que los cruces están en buen estado, mientras que 52 los consideran en mal estado, generando inseguridad y malestar en la mayoría de los caminantes. Estos resultados refuerzan la importancia de los cruces peatonales adecuados en la seguridad urbana, tal como lo sugieren estudios previos sobre infraestructura urbana.

Orellana et al. (2017), mencionó que el diseño urbano ha priorizado generar espacios para el transporte motorizado, como vehículos y motos, dándole mucha más relevancia, siendo un tema criticado, ya que desde una perspectiva general, se busca incluir la movilidad no motorizada como los ciclistas y peatones en el diseño urbano, es por ello que, mediante los resultado encontramos que un diseño adecuado de los cruces peatonales reduce los accidentes de tráfico y genera una mayor sensación de seguridad en los peatones. La falta de mantenimiento y diseño adecuado de estos cruces es un inhibidor clave del desplazamiento a pie en los barrios de Tarapoto.

Figura 3.
Cruce peatonal. Fuente: Elaboración propia



Es esencial mantener los cruces peatonales en buen estado, con un cronograma de mantenimiento anual y así mismo con los semáforos y sistemas de alerta visual para los cruces peatonales. También mejorar los cruces inseguros considerando las directrices del Plan Nacional de Seguridad Vial.

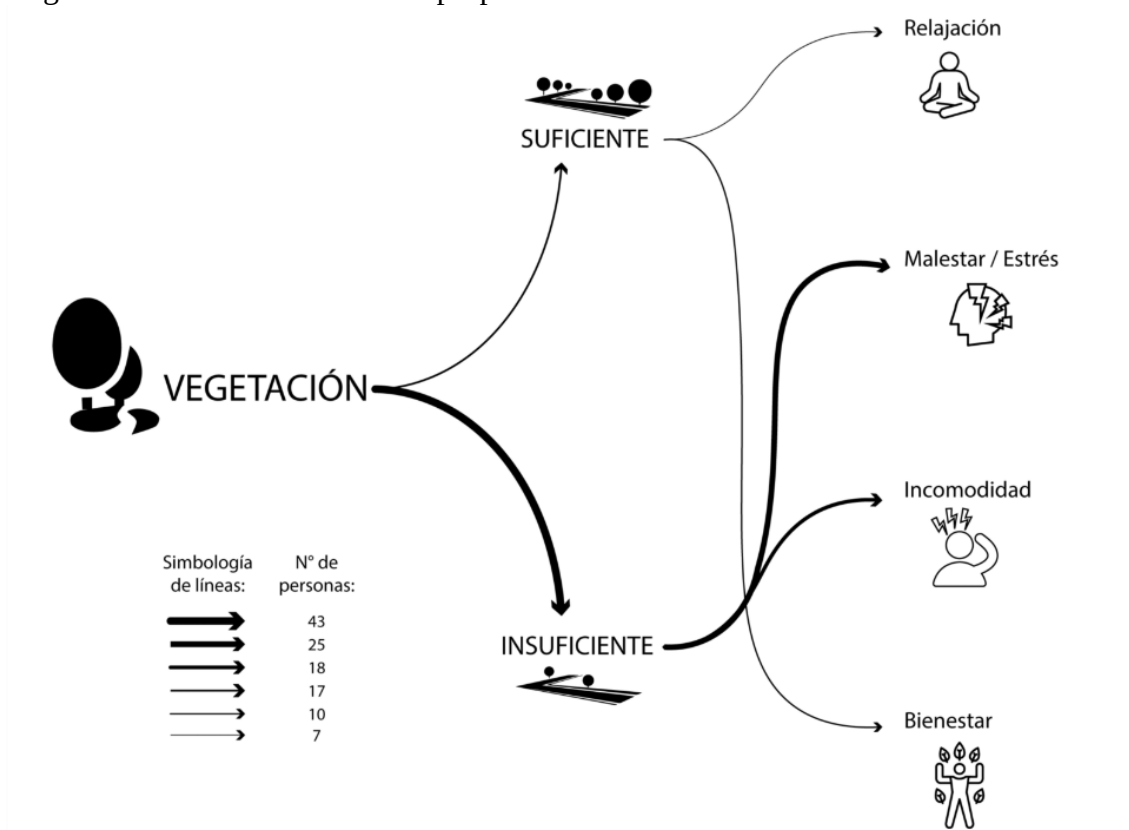
4.3 Vegetación

Dentro de la categoría de vegetación se tiene muy presentes los árboles, dado que este es un elemento que señalan los caminantes como algo de importancia cuando se trazan una ruta, más en los días de mucho sol. Siendo este un elemento que ha demostrado generar seguridad a los peatones, ya que la colocación de árboles en las rutas las ordena y guían, relacionándose perfectamente con las vías anchas. Por lo cual se obtuvo un total de 17 caminantes que calificaron la existencia de vegetación en las rutas como suficiente

insuficiente causándoles malestar a 25 e incomodidad a 18 caminantes, esto nos muestra ser un elemento del paisaje urbano que inhibe la caminata cuando no está presente (Figura 4).

El diseño urbano es importante ya que debe brindar las condiciones adecuadas para el peatón, que incluyan aspectos como la accesibilidad, la escala, la vegetación, mobiliario, etc; con la finalidad que mediante el diseño se pueda reconocer la existencia de estos actores que se desplazan por la ciudad (Cevallo Aráuz & Parrado Rodríguez, 2018), y en este caso mencionando la vegetación como un elemento bastante importante para los participantes, mencionando que es su mayoría esta es deficiente en las calles de Tarapoto lo que genera malestar e incomodidad, ya que debido al clima que amerita la ciudad, estas no son lo suficientemente densos para generar sombrar, por lo que imposibilita el recorrido en hora punta. Comprobando que en las calles de Tarapoto no existe la planificación urbana suficiente, restándole importancia a un elemento como la vegetación.

Figura 4.
Vegetación. Fuente: Elaboración propia



Es importante elaborar un plan de gestión sostenible en el cual se incluya una poda periódica y fertilización natural, así mismo implementar rehabilitar los espacios con vegetación insuficiente.

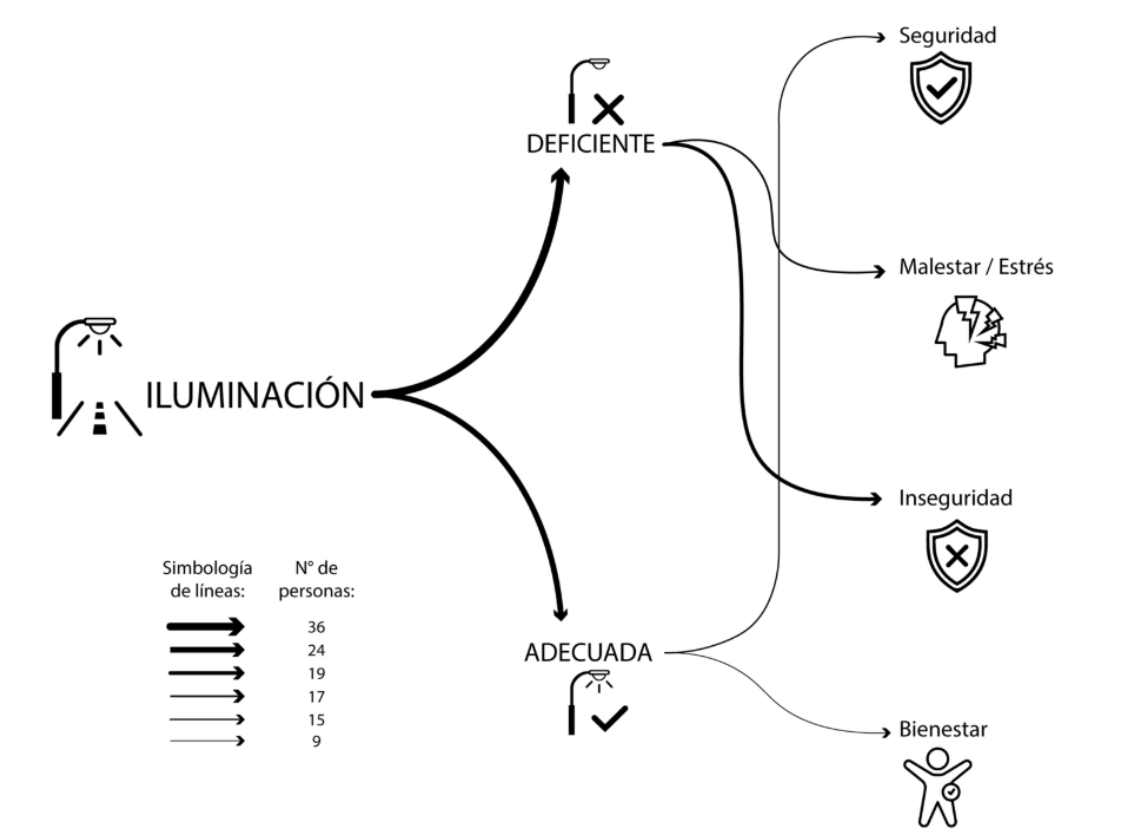
4.4 Iluminación

Se identificaron factores que son determinantes para la seguridad de un usuario, por ejemplo, la iluminación del espacio público, este elemento físico influye en la ocurrencia de crímenes, debido a que un espacio poco iluminado puede ser lugar para delitos, generando temor en las personas (Arias Sobalvarro & Luneke, 2022). Durante el desarrollo de las entrevistas se mencionó el tema de la iluminación como un factor principal. Este Factor es de gran impacto para los residentes y caminantes de los barrios, dado que influye en la seguridad percibida en la caminata, lo que se ve reflejado en los resultados, solamente 24 participantes señalaron que la iluminación era la adecuada y como resultado este transmitía seguridad y bien estar, por otro lado 36 participantes la señalaron como deficiente causando inseguridad y Malestar/estrés. Esto define a la iluminación deficiente como un elemento que inhibe la circulación. La falta de iluminación en ciertos sectores de Tarapoto parece contribuir a una sensación de vulnerabilidad en los peatones, lo que restringe la disposición a caminar en horario

nocturno o en áreas menos iluminadas. Aucca et al. (2023) mencionó que en la ciudad de

Cuzco se realizó un análisis funcional del espacio público que abarca el diseño y construcción de los elementos que aportan al tráfico vehicular y peatonal, como señalizaciones, postes de luz y cámaras de vigilancia el genera un sentimiento de seguridad a los peatones, comprobando los resultados que la poca iluminación en las calles puede llegar a generar mucha inseguridad y miedo en los peatones, lo que ocurre en los cuatro barrios estudiados.

Figura 5.
Iluminación. Fuente: Elaboración propia



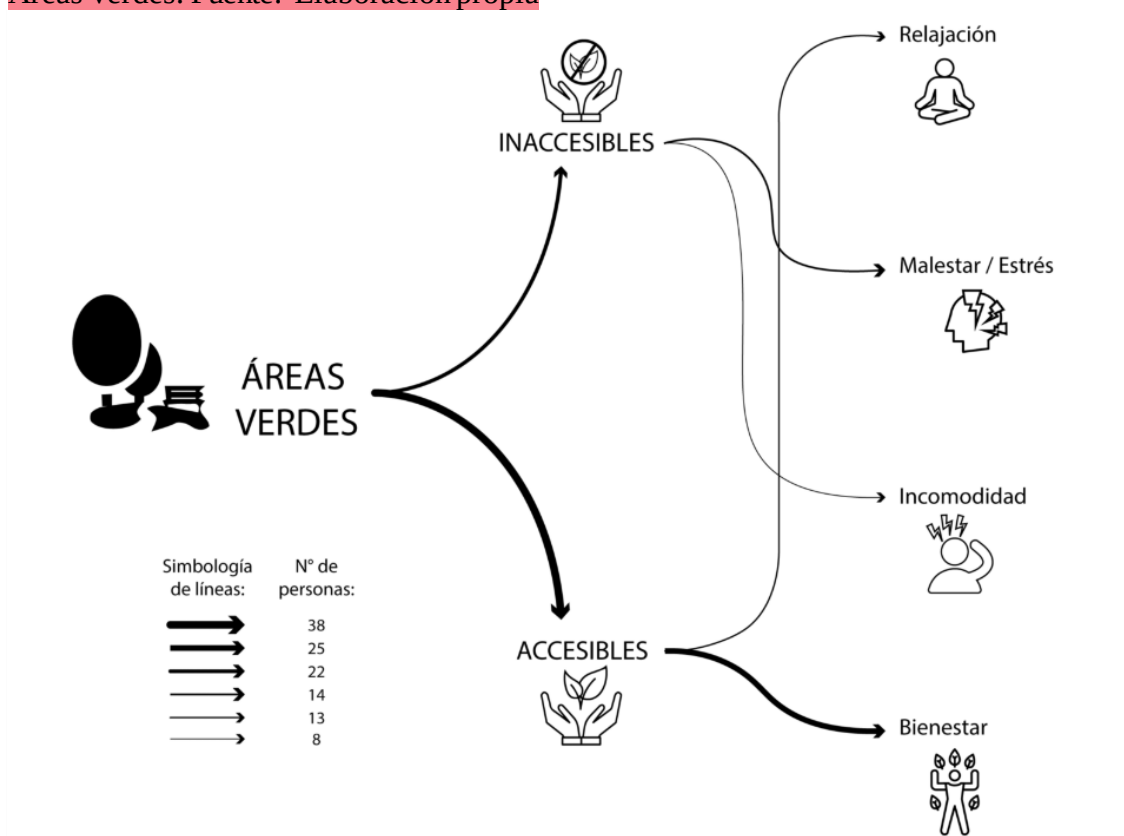
Se debe considerar una inspección mensual por parte de la municipalidad para evaluar el estado de las luminarias públicas, así mismo de estar en el alcance posible sustituir las luminarias antiguas por unas más modernas que aseguren una mejor iluminación al transitar por la noche.

4.5 Áreas verdes

Las áreas verdes son un elemento que cada día se vuelve más importante, debido a que influye en la forma que está conformada y acondicionada los espacios públicos, además de ser un espacio **que aumenta la calidad de vida de los ciudadanos** (Galilea et al., 2018). Se analizo la cercanía o conexión de los caminantes con algún área verde disponible, de los cuales 22 dijeron que era inaccesible y 38 lo marcaron como accesible. De los cuales 25 participantes demostraron bienestar al tener acceso a las áreas verde y 13 demostraron

relajación en la espalda, Así mismo 38 caminantes dijeron que las áreas verdes son inaccesibles de los cuales a 14 les causó malestar y a 8 incomodidad (Figura 6). En Tarapoto, la falta de áreas verdes accesibles parece limitar las oportunidades para una experiencia de caminata satisfactoria. Massin et al. (2022) señaló que los parques, funcionan como pasaje o barrera para un peatón, depende de cómo este diseñado, ubicado y la hora del día, esto es algo que se puede evidenciar en las respuestas de los participantes respecto a las áreas verdes.

Figura 6.
Áreas verdes. Fuente: Elaboración propia



Es de gran importancia considerar lo que indica la (MVCS) Guía de diseño de espacios públicos del ministerio de vivienda, construcción y saneamiento. Recomienda que los ciudadanos tengan acceso a áreas verdes dentro de un rango de 300 a 500 metros.

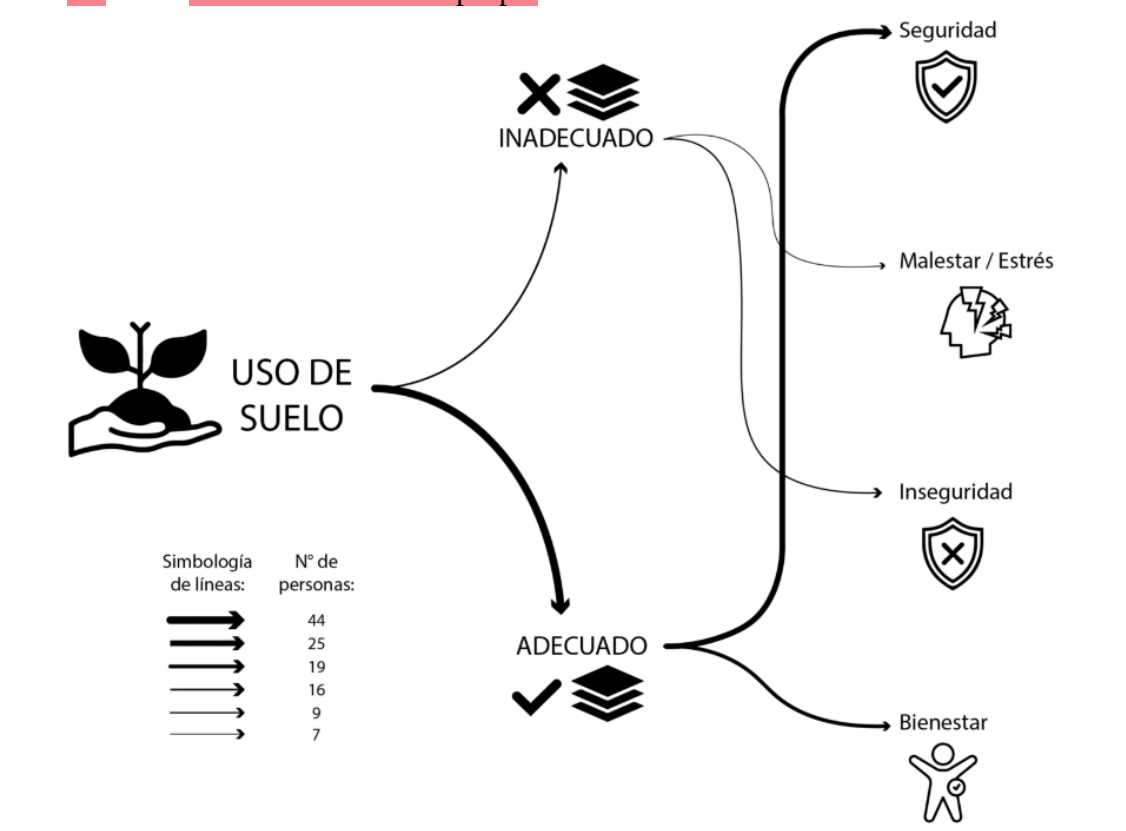
4.6 Uso de Suelo

El análisis del uso de suelo en el entorno urbano reveló que la variedad y disposición de los espacios influyen en la experiencia de los caminantes. Los participantes expresaron que áreas con usos mixtos, como comercios, residencias y espacios recreativos, fomentan una experiencia más dinámica y atractiva al caminar, generando sensaciones de bienestar y satisfacción. Los participantes concluyeron en su mayoría que era el uso adecuado por

adecuado generando seguridad y bienestar, 16 reconocieron como inadecuado el uso de suelo generando malestar y seguridad (Figura 7).

En la ciudad de Buenos Aires, Argentina, se ha realizado un estudio a nivel macro, para explicar el modo peatonal en estos barrios, donde se pueda detectar las barreras urbanas existentes, llegando a descubrir las barreras poligonales, que hace referencia a las manzanas que están clasificadas por su uso de suelo, por ejemplo los parques, los hospitales, centros deportivos, universidades y residencias, siendo zonas que pueden generar un sentimiento de confianza para poder transitar o también puede ser una barrera (Massin et al., 2022) . De acuerdo con el estudio mencionado y los resultados de la investigación para los participantes en su mayoría, los barrios estudiados cuentan con un uso de suelo adecuado, ya que, transitar por zonas comerciales o parques genera un sentimiento de bienestar y seguridad por el mayor flujo de personas.

Figura 7.
Uso de suelo. Fuente: Elaboración propia



Se recomienda promover el uso de suelo adecuado al PDU (Plan de Desarrollo Urbano) para considerar los lineamientos establecidos según la zonificación.

5 Conclusiones

16
12

uso en los espacios públicos del distrito de Morales, ha revelado datos importantes que pueden contribuir a una mejor planificación de los parques y plazas, así como un **diseño de plan de acción enfocado en la optimización de los recursos de seguridad en estos espacios, promoviendo su adecuación a las necesidades de los usuarios y fortaleciendo su rol dentro de la comunidad.**

Los resultados obtenidos permitieron identificar la importancia de implementar espacios públicos, y la seguridad que esto genera en los usuarios, destacando, la plaza central de Morales, que cuenta con patrullaje continuo e iluminación parcial en todos los espacios, por ende, las persona que visitan el lugar puedan hacerlo con tranquilidad, así mismo, hay espacios donde no hay intervención policial, pero sí de la población, como el Parque Artesanal, donde se observa una falta de interacción continua debido a la percepción de inseguridad en la zona durante la noche, mientras que en otros espacios la percepción de seguridad es más favorable por la tarde; con respecto a la iluminación natural y la aglomeración tanto peatonal como vehicular. Por el contrario, durante las horas nocturnas, se ha evaluado que, en sectores con mayor densidad de arborización y deficiencia en la iluminación, la percepción de inseguridad aumenta considerablemente, lo que refuerza la necesidad de intervenciones estratégicas.

9

La investigación reveló que el 80% de los habitantes encuestados perciben estos espacios como inseguros, **lo que pone de manifiesto la necesidad de que las entidades** públicas prioricen las rondas de vigilancia. Por otro lado, la Plaza de Morales refleja un alto nivel de satisfacción durante el día, atribuible en gran medida a la presencia constante del

serenazgo. No obstante, aún se requieren esfuerzos adicionales que aborden integralmente la seguridad en todos los espacios públicos del distrito, por ello recomendamos investigar sobre los patrones de uso según el perfil demográfico de cada parque, con el objetivo de desarrollar estrategias más efectivas y focalizadas. Para ilustrar, en el Parque Feria y el Parque Jr. Inclán, se recomienda incrementar efectivos policiales a partir de las 6:00 p.m. Así mismo, en el Parque San Alejandro y el Parque La Planicie, es fundamental implementar medidas de seguridad adicionales debido a la limitada presencia policial y su ubicación aislada, problemática que también afecta al Parque Artesanal.

Además, este estudio no solo proporciona una visión clara de las percepciones de inseguridad y los patrones de uso, sino también tener una base sólida para futuras intervenciones en materia de seguridad urbana a través del

tipo de encuesta aplicada, el tipo de usuario encuestado y teniendo por medio de ello conocimiento de los factores que limitan a los pobladores a tener una calidad de vida óptima.

Por último, se mencionan algunas estrategias que podrían implementarse en el parque Artesanal. Entre ellas, la instalación de cámaras de seguridad y la realización de patrullajes policiales en horarios estratégicos a lo largo del día. Así mismo, en la Plaza de Morales se propuso la instalación de postes de alumbrado público en zonas aisladas para fortalecer la seguridad, por otro lado, en el parque Jr. Inclán se sugirió el mantenimiento de los juegos infantiles, con el propósito de garantizar un entorno seguro y adecuado para las familias que frecuentan este espacio. Estas acciones buscan mejorar la calidad de vida en Morales, ajustando las medidas de seguridad a las necesidades específicas de cada espacio público y promoviendo un uso más seguro, funcional y accesible para todos los habitantes.