

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



**INFRAESTRUCTURA SOCIAL PARA LA ARTICULACIÓN DE UN  
INTERSTICIO URBANO DEL SECTOR V CON LA DINÁMICA DE  
CHICLAYO**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE  
ARQUITECTO**

**AUTOR**

**MARIA ALEJANDRA SALAZAR REGALADO**

**ASESOR**

**OFELIA DEL PILAR BACA KAMT**

<https://orcid.org/0000-0002-3128-8057>

**Chiclayo, 2021**

**INFRAESTRUCTURA SOCIAL PARA LA ARTICULACIÓN  
DE UN INTERSTICIO URBANO DEL SECTOR V CON LA  
DINÁMICA DE CHICLAYO**

PRESENTADA POR:

**MARIA ALEJANDRA SALAZAR REGALADO**

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

**ARQUITECTO**

APOBADA POR:

Raúl Gálvez Tirado  
PRESIDENTE

José Carlos Arriaga Saavedra  
SECRETARIO

Ofelia del Pilar Baca Kamt  
VOCAL

### **Dedicatoria**

A mis padres, a mis abuelos y a mi tía Brígida, por la confianza, paciencia y apoyo durante todo este camino.

### **Agradecimientos**

A Dios, a mi familia y amigos, y a mi asesora la Arq. Ofelia Baca Kamt, quienes han sido mi mayor soporte durante todos mis años de estudio y me han brindado su ayuda incondicional y sus conocimientos a lo largo de mi vida.

## Índice

<b>Resumen .....</b>	<b>5</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>6</b>
<b>I. Introducción.....</b>	<b>7</b>
<b>II. Marco teórico.....</b>	<b>10</b>
<b>III. Materiales y métodos .....</b>	<b>21</b>
<b>IV. Resultados y Discusión.....</b>	<b>24</b>
<b>V. Conclusiones .....</b>	<b>53</b>
<b>VI. Recomendaciones .....</b>	<b>54</b>
<b>VII.Referencias.....</b>	<b>55</b>
<b>VIII. Anexos .....</b>	<b>58</b>

## Resumen

Una deficiente planeación y el crecimiento desordenado de las ciudades dan como resultado espacios intersticiales que disgregan la ciudad y desarticulan sus sectores. La presente investigación tiene como objetivo principal proponer una infraestructura social que ayude a la recuperación de un intersticio urbano, mejorando la dinámica del sector y que este a su vez se articule con el entorno. Con tal propósito, se tomó como muestra de estudio el sector V de la ciudad de Chiclayo, en el que se realizó un diagnóstico de la situación actual, a través del análisis de una serie de indicadores, considerando a los usuarios y la dinámica que realizan dentro del sector, así como sus necesidades. Se determinó que el sector carece de dinamismo y tiene escasa relación con su entorno. Posteriormente, se procedió a plantear las soluciones urbanas y arquitectónicas, partiendo de una red que rescate los espacios intersticiales y los articule con equipamientos existentes para potenciar la dinámica del sector; finalizando con una propuesta arquitectónica totalmente funcional que se adapta a las necesidades de los usuarios.

**Palabras clave:** Intersticios, ciudad, integración, dinámica.

## **Abstract**

Deficient planning and disorderly growth of cities result in interstitial spaces that disintegrate the city and disjoint its sectors. The current research has as main objective to propose an architectural infrastructure that helps the recovery of an urban interstice, improving the sector's dynamic as well as the articulation with its surroundings. Therefore, the sector V of Chiclayo city has been taken as sample, in which a current situation diagnosis through some analysis indicators where the people, the dynamic and necessities are considered. It was determined that the sector lacks dynamism and has a scant relationship with its environment. Subsequently, urban and architectural solutions are proposed, starting from a network that rescues the interstitial spaces and articulates them with existing equipment to enhance the dynamics of the sector; ending with a fully functional architectural proposal that adapts to the users' needs.

**Keywords:** Interstices, city, integration, dynamic

## **I. Introducción**

En la actualidad, las ciudades crecen, se expanden y se densifican vertiginosamente. Nuestra época es de metrópolis tentaculares, cuyo crecimiento no es fácil prever y controlar. Según Torres & Trujillo (2014) las ciudades en crecimiento enfrentan nuevos desafíos que corresponden a factores como el incremento de la población, el crecimiento desordenado y sin correcta planificación, la carencia de algunos servicios públicos y la contaminación.

La expansión de las ciudades en las últimas décadas se ha presentado en las zonas periféricas que, generalmente, no están comprendidas dentro de los planes de desarrollo urbano. Entonces, cuando el crecimiento de la ciudad se da sin respetar un plan de ordenamiento previo, se obtiene como resultado una serie de contrastes e incongruencias urbanas, destacándose los espacios excedentes e intersticios, que lejos de mostrar una ciudad con crecimiento y desarrollo sistemáticos, evidencian una ciudad con sectores disgregados y totalmente dispersos.

Muñoz (2018) menciona que las ciudades actuales se encuentran en constante desarrollo y transformación pero que en algunos casos se presenta de manera espontánea. Esto muestra la aparición de terrenos sin uso, baldíos, zonas naturales invadidas y edificaciones en abandono, todos estos llamados vacíos urbanos, generados debido a las habilitaciones urbanas ilegales de la periferia y al crecimiento desorganizado del casco urbano de las ciudades. Dichos vacíos son un obstáculo para la consolidación de la ciudad, pues se desarticulan de la trama urbana.

Algunas de esas áreas desocupadas son públicas y otras privadas, que han dejado de ser intervenidas por múltiples razones, tales como: los terrenos que se encuentran sometidos a problemas judiciales; la programación de inversiones en infraestructura que formula el Estado es inadecuada; los terrenos de propiedad privada, posiblemente, no cuentan con los recursos o con voluntad de invertir.

El problema persistirá en las ciudades en desarrollo que no dispongan de un sistema de ordenamiento que perciba la ciudad como unidad, y si no se valora la posibilidad de que dichos intersticios se transformen en activos para la ciudad, estos espacios continuarán separando y alterando la continuidad de la trama urbana y fomentando un desequilibrio urbano, disminuyendo el dinamismo y desintegrando a las diferentes zonas de una ciudad.

Forero (2015) señala que “los intersticios son parte informal de la planificación y tienen potencial para ejercer acciones sobre ellos. Estas zonas tienen un bajo valor en el mercado, es por ello que se genera un impulso hacia su desarrollo y gestión”. (p. 17) Por lo tanto, también es importante rescatar que los espacios desocupados o no construidos ofrecen, dependiendo siempre de las decisiones políticas de las instituciones públicas, múltiples posibilidades de desarrollo; podrían ser espacios potenciales de inversión y de revitalización de los barrios que adolecen de mejores condiciones de vida.

La ciudad de Chiclayo no es ajena a este problema, presentando algunos intersticios, áreas prácticamente abandonadas, sin que nadie haga algo por su recuperación e incorporación a la ciudad, la cual está dividida en sectores, cada uno con características diferentes y con intersticios dentro de su trama urbana. Uno de ellos es el sector V, ubicado al nor este del centro de Chiclayo; cuyos habitantes no tienen completamente satisfechas sus necesidades económicas y sociales. Además, carece de equipamiento urbano y presenta lugares inhabitados que desarticulan el sector.

Por tanto, este estudio surge ante la necesidad de reconocer aquellos espacios intersticiales, muchas veces degradados que generan inseguridad y fragmentación del tejido urbano, para poder rescatarlos mediante la propuesta de equipamientos y tratamiento de espacios públicos relacionados entre sí, siendo este un plan que ayude a regenerar el sector tomando en cuenta sus problemas específicos, proponiendo lugares donde los usuarios puedan desarrollar las diferentes actividades, fomentando la integración social y disminuyendo la degradación urbana.

Tal realidad invita a pensar en ¿Cómo generar una nueva dinámica en el sector V que articule el intersticio urbano con la ciudad de Chiclayo?

Esta investigación, entonces, pretende contribuir al desarrollo urbano y arquitectónico de la ciudad de Chiclayo, proponiendo una alternativa de recuperación e incorporación de un intersticio a la ciudad; teniendo como beneficiarios a las personas de bajos recursos del sector y la ciudad; y puede ser utilizada por las instituciones municipales, privadas y ONG que estén interesadas en espacios intersticiales y su articulación con la ciudad. Así mismo el alcance territorial está limitado al sector V de la ciudad de Chiclayo debido a que presenta una mayor


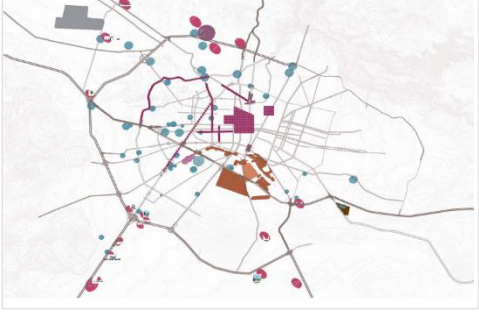
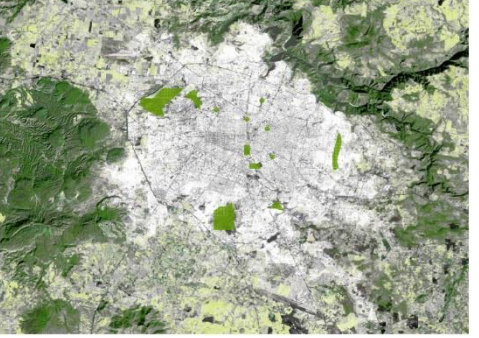
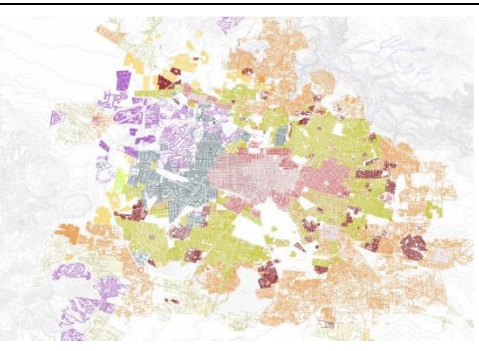
cantidad de problemas urbanos, en el que se estudian los intersticios y su integración con la dinámica del entorno porque son oportunidades de mejora para las zonas urbanas.

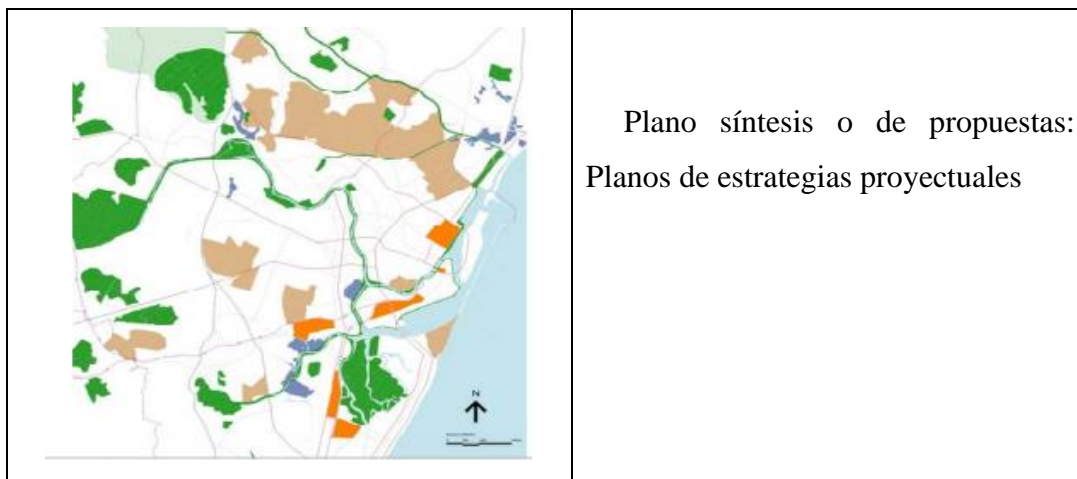
Es por ello que se ha planteado como objetivo general: proponer una infraestructura social en un intersticio urbano del sector V para potenciarlo y articularlo con la dinámica de la ciudad de Chiclayo. Además, como complemento de la investigación, se comienza con diagnosticar la situación actual del sector V y su relación con la ciudad de Chiclayo, mediante el análisis y registro de campo del sector y su entorno para identificar su dinámica y las zonas más representativas o con necesidad de intervención, donde se encontró que el sector carece de dinamismo y tiene escasa relación con su entorno, además presenta gran cantidad de vacíos urbanos. Posteriormente, se procedió a recuperar un intersticio urbano articulándolo a una red que potencie la dinámica del sector V, a través de estrategias proyectuales como la creación de ejes e implementación de espacios verdes para generar un mejor dinamismo y crear relación con los sectores de su entorno. Finalmente, se propone diseñar una infraestructura social en un intersticio urbano del sector V para cubrir sus necesidades, y de este modo mejorar la relación de las actividades que realizan las personas pues el edificio funciona como un núcleo, el cual puede ser utilizado por toda la población del sector y su entorno.

## II. Marco teórico

Las dinámicas urbanas son entendidas como actividades realizadas por distintos actores que confluyen en un área determinada aportándole una identidad propia. Es así que Herrera (2018) menciona características como usos de suelo, morfología, variables socioeconómicas, accesos y transporte, pues son propias de cada sector y dan identidad y condiciones particulares a cada zona. Asimismo, afirma que, para realizar una propuesta arquitectónica, el reto está en el análisis de las dinámicas del sector para poder satisfacer las necesidades de la población, así como también poder reflejar las características de la zona porque los espacios deben tener una identidad que refleje las condiciones de su entorno.

Por su parte, De la Torre y Guerrero (2008) plantean tres niveles de estudio: escala del territorio – región, escala urbano – metropolitana, y escala del tejido urbano y espacio público, donde los elementos encontrados van a depender de las características de cada contexto. En el caso de la escala urbano – metropolitana se refieren a donde se originan relaciones funcionales básicas de la ciudad: los componentes de análisis de esta escala están relacionados con dos puntos esenciales: primero, el sistema vial, donde se reconoce la jerarquía de vías en varios niveles y que hace viable identificar el funcionamiento urbano a través de accesibilidad entre tejidos dados por la vialidad, además de encontrar el potencial que tienen algunas de las vías para convertirse en ejes de integración entre sectores, o por el contrario, el impacto que tienen algunas vías que pueden producir segregación; segundo, los usos del suelo, donde se identifica las zonas residenciales, financieras, industriales, comerciales, equipamientos, áreas libres y espacio público. Este análisis permite detectar grados de concentración e intensidad de usos, se puede encontrar centralidades o zonas con usos exclusivamente de vivienda o financieros que fragmentan la ciudad y privan de relaciones e integración. Para esto, los autores proponen la elaboración de planos temáticos donde se resuman las ideas para orientar el desarrollo de la ciudad.

	<p>Plano de la estructura viaria</p>
	<p>Plano del sistema de espacios abiertos y del sistema de dotaciones públicas: Centralidades y equipamiento</p>
	<p>Plano de los vacíos urbanos o áreas expectantes: matriz biofísica, áreas libres urbanas y territoriales</p>
	<p>Plano de los tejidos urbanos o áreas homogéneas</p>



*Tabla 1: Planos para el desarrollo de la ciudad. Fuente: (De la Torre & Guerrero, 2008)*

El estudio de un territorio implica también conocer el comportamiento de la población, sus actividades y la manera en que se desarrollan, pues se debe tener en cuenta que es en esos espacios donde se originan intercambios sociales y son áreas que dan identidad a una comunidad.

(Project for public spaces, 2018) Luego de haber analizado miles de espacios urbanos en todo el mundo para entender por qué algunos tienen éxito y otros fracasan; encontraron que todos cumplen con cuatro cualidades, las cuales usaron para crear un diagrama que sirva como herramienta para el estudio del lugar, estas son:

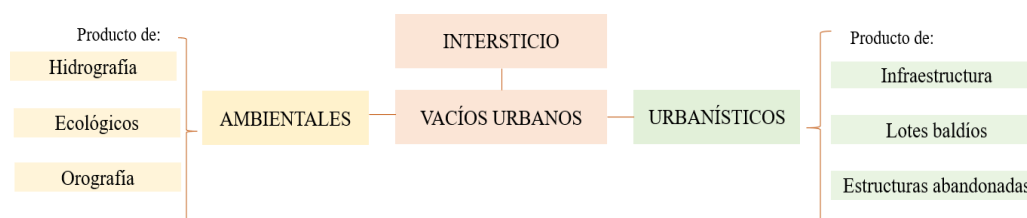
- **Accesos y conexiones:** La accesibilidad de un lugar puede juzgarse por sus conexiones con el entorno, un espacio exitoso es aquel que se logre atravesar y que es visible cerca y lejos: también son importantes los bordes de un espacio, porque es más atractivo tener en ellos espacios funcionales que solo un muro o un lote vacío, además los espacios accesibles son los convenientes para el transporte público.
- **Comodidad e imagen:** Que un lugar tenga buena imagen es un punto clave para que sea exitoso; la comodidad contiene sensaciones sobre seguridad, limpieza, disponibilidad de lugares para sentarse.
- **Usos y actividades:** Las actividades son los componentes más importantes de los lugares porque son lo que hace que un lugar sea atractivo y único, pues si no hay actividad en un lugar, este permanecería vacío y sin uso.

- **Sociabilidad:** Esta cualidad considera las relaciones entre las personas, con amigos o desconocidos, sintiéndose cómodos al interactuar con ellos se demuestra que tienen un sentido más fuerte del lugar y apego a su comodidad y al espacio donde se dan esas actividades sociales.

Se sabe entonces que la dinámica de la ciudad es un punto importante a considerar al momento de plantear una solución correcta para su desarrollo urbano. No obstante, cabe recalcar que existen espacios como los intersticios urbanos que son oportunidades para la articulación del territorio, siempre y cuando se tenga en cuenta el lugar en donde estos se encuentran.

Intersticio se define según la Real Academia Española (2020) como Hendidura o espacio, que suele ser pequeño, que es encontrado entre dos cuerpos o entre dos partes de un mismo cuerpo. Asimismo, Unda y Amores (2019) sostienen que, un intersticio es un espacio entre dos elementos que se presenta en la ciudad, generando condiciones de configuración de un lugar. Los intersticios urbanos son lugares de transición entre lo antiguo y lo nuevo, lo formal y lo informal. Por lo tanto, García (2017) afirma que estos deben ser reprogramados a nivel multiescalar para reparar esas separaciones que se presentan en la ciudad, pues actualmente estas áreas se reciclan por sí mismas buscando una razón de ser dentro de la ciudad.

Por otro lado, Forero (2015) define los intersticios como lugares en los que no se generan formas de apropiación del territorio por parte de los usuarios, dando el aspecto de falta de articulación, produciendo fragmentación en los tejidos y en la uniformidad del paisaje urbano; estas zonas, poco atractivas para los planificadores, pueden llegar a convertirse en un instrumento potenciador de gestión urbana y de nuevos diseños de integración desde el espacio público.

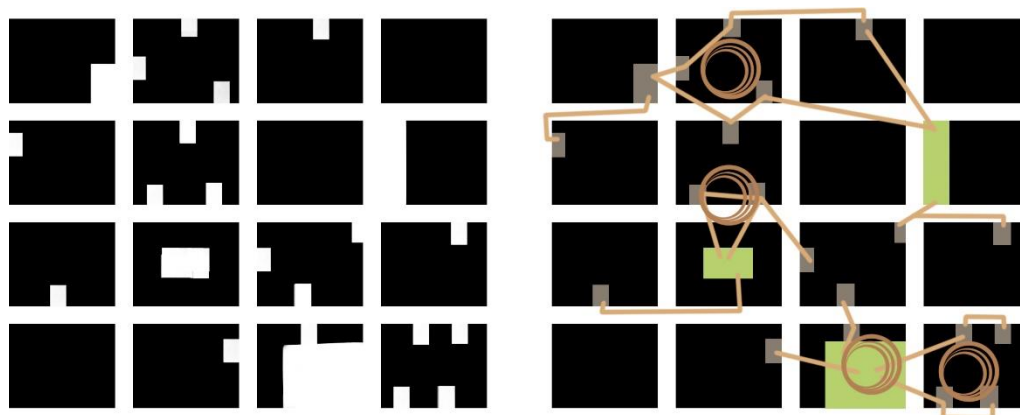


*Figura 1: Intersticios urbanos. Elaboración propia.*

Considerando a la ciudad en un estado actual de transformaciones, y por lo tanto al ámbito urbano más desordenado o degradado respecto de su planificación, se puede concebir al espacio intersticial como un escenario implícito en la ciudad contemporánea, tal como afirma Fariña (2008), quien divide al intersticio en tres subcategorías: intersticio instantáneo, intersticio histórico e intersticio compuesto; a la vez menciona que se debe crear una herramienta de análisis para el entendimiento de la complejidad del tejido urbano y se debe plantear estrategias de comunicación entre estos espacios.

Los espacios importantes son los ocupados por construcciones más populares, por lo que cada vez hay más espacios construidos, quedando entonces solo transitorios intersticios dispuestos al residuo. Sin embargo, Doreste (2009) asegura que es posible que estos espacios obtengan un importante valor, dependiendo del tratamiento que se proponga, teniendo en cuenta que el proyecto no quede interrumpido. De forma similar, Águila (2014) refiere que los espacios intersticiales son las áreas libres que quedan en las periferias de la ciudad y que son resultado del crecimiento acelerado de las urbanizaciones. Este fenómeno se presenta sobre todo en ciudades que no están preparadas para recibir los efectos de la dispersión urbana, se consideran perjudiciales porque desarticulan el territorio; además, estos espacios están a la espera de ser urbanizados, siempre y cuando se les identifique rápidamente; para ello, es necesario que esos lugares dejen de considerarse como simples vacíos y por el contrario, verlos como espacios propositivos dentro del desarrollo urbano.

Dicho de otro modo, los intersticios urbanos son espacios abandonados que surgen de los residuos de la ciudad y de sus periferias, sin embargo, proporcionan expectativas y oportunidades para completar la ciudad sin necesidad de expandirla, construyendo edificios y espacios públicos para generar una metrópoli más densa y articulada.



*Figura 2: Intersticios urbanos. Fuente: Propia.*

Los intersticios y suelos marginales que forman parte de redes territoriales, son los que separan y dividen el tejido urbano, reduciendo las posibilidades de reactivar algunas zonas. Es por ello que se requiere lograr el equilibrio urbano a través de la búsqueda de esos espacios a recuperar, utilizando el lenguaje visual del lugar para incorporar dichos espacios como parte del suelo urbano, en respuesta a las dinámicas dadas en la actualidad; es lo que nos dice Bucheli (2009) quien propone un análisis del lugar a través de seis indicadores: movilidad y accesos, espacios públicos, usos, tratamiento del plan de ordenamiento territorial y zonificación forestal; y posteriormente genera una propuesta de modelo urbano de apropiación de un intersticio, basándose en el espacio, la materia y el agua como elementos de apropiación del paisaje urbano.

Por su parte, Mora (2019) define al intersticio como espacio existente, degradado o deteriorado por incompatibilidad, sin identidad, pero con gran potencial de oportunidad. Por ello, es necesario plantear un proyecto de desarrollo urbano, como lo hizo en el área urbana de Cucuta, la cual presenta un constante crecimiento sin planificación que genera fragmentación del territorio, además de un alto impacto ambiental y un estancamiento social debido a los espacios intersticiales que limitan el desarrollo y la articulación del área urbana creando barreras virtuales. Asimismo, esta zona tiene al sistema hídrico como fragmentador de la ciudad. Entonces, es importante integrar y articular el territorio mediante un sistema de recuperación del espacio público y el sistema medioambiental para potenciar el río viéndolo como eje de desarrollo sostenible, creando también un tejido de espacios de encuentro para configurar el sistema de conexiones que enlace los nodos dentro de la ciudad.

Si bien es cierto, los intersticios urbanos son resultado del crecimiento no planificado de las ciudades, existen también otras razones por las cuales dichos espacios pueden aparecer en el contexto urbano. Estos espacios adquieren diferentes características según su ubicación y se desvinculan de las edificaciones que existen en su entorno, pero al ser intervenidos tienen gran posibilidad de alterar la configuración urbana e integrarse a ella. Tal como menciona Urbina (2002) a partir de los espacios que se conocen como vacíos urbanos se pueden dar oportunidades de intervención urbana para integrar y consolidar la ciudad; para la estructuración de estos espacios se tiene que tener en cuenta el lugar que los contiene, de manera que se logre proponer un desarrollo que incorpore al vacío de manera funcional dentro de la ciudad.

Según Bañuelos (2015), hoy en día las personas han limitado su forma de expresión en espacios públicos, por diversos factores, como el aumento de espacios privados que parecen públicos, los cuales ofrecen lugares de encuentro con características más atractivas: a partir de nuevas interpretaciones del uso del espacio público, se implementa el desarrollo de las ciudades: sin dejar de tener en cuenta que esos espacios quedan como transitorios y olvidados, y han perdido la posibilidad de ser tomados como referencia por los usuarios. Cada uno de los espacios puede ser intervenido por un fin específico determinado por el contexto donde éste se encuentra, pues es posible encontrar estos espacios inmersos en zonas comerciales, residenciales, industriales y de servicio. El autor propone una matriz para analizar los espacios intersticiales basándose en cinco categorías que son: social, económica, ambiental, espacial e infraestructura; con la finalidad de conocer la dinámica de dichos espacios y poder hacer una elección, luego de esto crea una metodología comenzando por realizar un diagnóstico FODA del lugar y define estrategias de acuerdo a ese análisis siendo estas: estrategias de potencialidad (fortalezas – oportunidades), estrategias propositivas (debilidades – oportunidades), estrategias para contrarrestar (fortalezas – amenazas), estrategias de monitoreo (debilidades – amenazas); estas estrategias son aplicadas en los intersticios dentro de distintos ámbitos para cubrir las necesidades del lugar.



*Figura 3: Conceptualización de ubicación de intersticios en manzanas a escala barrial.*

*Fuente: Bañuelos (2015).*

Los intersticios urbanos pueden ser considerados como espacios estratégicos para la transformación de la ciudad contemporánea, también como elementos articuladores de la ciudad, siempre y cuando se tenga en cuenta las condiciones que el usuario va dándole al lugar mediante la forma de ocupación y la manera en que se percibe el espacio, entender sus nuevas necesidades e intereses, así como los puntos potenciales que ofrece cada lugar. Estos espacios

también pueden ser considerados como elementos de transición entre lo público y lo privado, logrando relacionar y articular dichos ámbitos en la ciudad.

Arze (2014) establece criterios para entender el concepto de intersticio y relacionarlo con la dinámica de la sociedad; además, refiere que es posible, a partir de un espacio construido de forma tradicional, se puede superar las condiciones físicas y funcionales del intersticio. Por su parte, Cifuentes (2016) plantea la noción de “plaza – calle - plaza” para crear una red de espacios públicos, trabajando los vacíos, como propuesta de intervención, pues las estructuras urbanas fragmentadas pueden ser renovadas como estrategias de desarrollo, a través de la plataforma como intersticio construido, logrando también ser un ejemplo para el desarrollo urbano de la ciudad.



*Figura 4: Plaza calle plaza. Fuente: (Cifuentes, 2016)*

Los intersticios se presentan en el territorio, ya sea de manera sutil o evidente, afectando al tejido urbano y generando sensaciones de rotura y disgregación. En ciudades con un significativo desarrollo urbano se presenta como consecuencia un crecimiento del uso del suelo, tal es el caso de la ciudad de Zaragoza en donde las nuevas propuestas se han ido desarrollando sin buscar una continuidad en el tejido urbano, perdiendo éste su integración y teniendo discontinuidades que son vistas como obstáculos físicos o funcionales; para ello, Berruete (2015) plantea un estudio de los vacíos urbanos, a través de cartografías, y su relación con la

estructura y dinámica de su entorno urbano, reconociendo sus potencialidades y ponerlos en valor de acuerdo a una función propuesta.

El espacio intersticial es un problema originado por la falta de regularización del crecimiento de la ciudad, que genera desarticulación en su configuración y fragmentación del contexto inmediato. Gualán (2017) analiza la trama urbana y las relaciones de una zona para delimitar el sector a trabajar, analizando también su contexto inmediato para plantear la solución mediante la intervención dentro de un espacio intersticial con un objeto arquitectónico que se articule a la ciudad, dicho proyecto resuelve condiciones de relación entre el emplazamiento y los elementos significativos de su contexto logrando articular el edificio con el entorno inmediato, encontrándole una función específica por medio del análisis de usos para poder satisfacer las necesidades del sector.

Por su parte, Burbano y Díaz (2016), proponen un modelo de ciudad sostenible, partiendo de un análisis a los proyectos implementados en Cali, que no han logrado una adecuada articulación de la ciudad. Se trata de desarrollar proyectos urbanos que contribuyan con la regeneración de la ciudad, a través de la articulación de tres escalas fundamentales: social, económica y ambiental, que estratégicamente pueden trabajar en sinergia para lograr el desarrollo sostenible.

No obstante, debe tenerse en cuenta que, para lograr una total articulación de la ciudad, es menester considerar, como bien lo señalan López y Castillo (2016), que los intersticios pueden abandonar su condición de fractura y convertirse en un articulador de distintos fragmentos de la ciudad. Así fue que, La Quebrada Catuche, en Caracas, se convirtió en un elemento articulador, a pesar de ser una importante centralidad que representaba un vacío no construido.



*Figura 5: Quebrada Catuche Fuente: (López & Castillo, 2016)*

Por esta razón, es necesario que haya espacios que generen integración y mejoren la condición social, para lo cual Ordoñez (2010) plantea que se debe analizar las dinámicas, es decir la manera en que las personas producen hábitat, a través de entramados, pues de esa manera se puede empezar a solucionar la problemática de fragmentación social y espacial de un territorio con características de informalidad e irregularidad. El autor propone proyectar en espacios intersticiales que tejan la trama social y física a partir de una estructura rizomática, con la creación de tres redes superpuestas: red de espacio público, red de espacios para la producción social y cultural, y red para el soporte virtual y digital; con esta propuesta se intenta recuperar los espacios que generan fisuras y discontinuidad, integrándolos al conjunto, además de integrar estas redes con las redes físicas y sociales existentes y con el sistema hídrico.

Por su parte, Hernández (2014) trabaja creando nuevas configuraciones para adaptar y completar dichos espacios a través de la investigación de los procesos actuales que intervienen en los espacios intersticiales como potencial para próximas propuestas. Para esto propone indagar y desarrollar avances tecnológicos y de diseño en cuanto a micro arquitectura para espacios intersticiales, planteando tecnologías sociales urbanas para que sean usadas por todos los usuarios y además potenciar un área de intervención que tiene condiciones urbanas específicas a través de la incorporación de un objeto arquitectónico que albergue actividades y servicios que ayuden a mejorar la calidad de vida y que sea un punto de referencia dentro de la ciudad y que además pueda ser replicable en otros espacios intersticiales.

En conclusión, se considera a los intersticios urbanos como espacios importantes con potencial y oportunidades para el desarrollo y articulación de un lugar. Para esto es importante tener en cuenta la dinámica que los usuarios realizan en la ciudad, puesto que al entender sus recorridos y necesidades es como se puede plantear la mejor solución para el desarrollo de un sector.

### **III. Materiales y métodos**

El método de la investigación es cualitativo, basado en la observación y en la entrevista. El alcance es descriptivo, en tanto consiste en detallar un contexto y sus características; también es explicativo porque intenta responder a las causas de fenómenos físicos y sociales. El diseño, por su parte, es no experimental debido a que no se manipulan variables; se tienen dos variables: una dependiente, que es el intersticio urbano; y una independiente, que es la dinámica de la ciudad.

Para esta investigación se tomó como población la zona noreste de la ciudad de Chiclayo y como muestra el sector V. Se seleccionó esa parte de la población por encontrarse ubicada en una zona que antes era la periferia y que ahora presenta una realidad que necesita una integración con el entorno.

Se realizaron 3 procedimientos de acorde a los objetivos específicos de la investigación:

#### **Fase N°1: Diagnosticar la situación actual del sector V y su relación con la ciudad de Chiclayo**

En este objetivo se utilizó la técnica de la observación teniendo como instrumentos cartografías de los siguientes indicadores señalados por PPS (Project for public spaces, 2018):

- **Sociabilidad**

Para iniciar el análisis urbano se realizó el estudio de flujos peatonales a través de un trabajo de campo donde se reconoció el volumen de tránsito y el comportamiento de los peatones en la zona para tener una idea de cómo se utiliza el espacio público en el sector. (Ver anexo 1)

- **Accesos y conexiones**

En el siguiente punto se registraron las movilidades principales del sector, así como también las movilidades alternas (bicicletas, scooters, motos eléctricas) en caso de tenerlas, el transporte público y la concentración vehicular. (Ver anexo 2)

- **Usos y actividades**

Luego de analizar el espacio público se determinó el uso de las propiedades, haciendo un mapeo de usos de suelo en la zona analizada para concluir qué es lo que sucede en ese sector de la ciudad, cuáles son los mayores usos y cuáles son los que se necesitan complementar. (Ver anexo 3).

- **Comodidad e imagen**

Se hizo un levantamiento del estado actual del sector en cuanto a delincuencia, contaminación, espacios para sentarse y espacios públicos para encontrar si se tiene la suficiente disponibilidad o encontrar qué es lo que el sector aspira o necesita. (Ver anexo 4).

Para ello se escogió la zona noreste de la ciudad que comprende los sectores 1, 2, 4, 5 y 6, y se realizó un registro visual a través de visitas de campo siguiendo una ruta que empieza por las calles más conocidas y en mejor estado de conservación, donde se encuentran algunos de los pocos equipamientos, y posteriormente se realizó la visita a los sectores menos desarrollados y con mayor problemática.

Además, se utilizó la técnica de la entrevista donde se usa como instrumento una encuesta sobre los siguientes indicadores: inseguridad, vacíos y espacios de reunión. (Ver anexo 6)

## **Fase N°2: Recuperar un intersticio urbano en el sector V articulándolo a una red que potencie la dinámica del sector**

En esta fase se procedió a plantear estrategias y generar una red de espacios que recuperen los intersticios del sector y los articulen con el entorno logrando potenciar la dinámica del sector, basándose en la Propuesta de Modelo de Apropiación de un Intersticio planteada por Bucheli (2009) y que se desarrolla a través de 3 propuestas:

- Propuesta funcional: Se tiene los recorridos y los senderos existentes como elementos de estructura espacial.
- Propuesta conceptual: Se aprovecha la tierra y el agua como elementos de estructura espacial.
- Propuesta perceptual: Se usa los visuales como elementos de estructura espacial.

Se tuvo como instrumento mapeo y planimetría en los que se señala tanto los ejes planteados como el master plan.

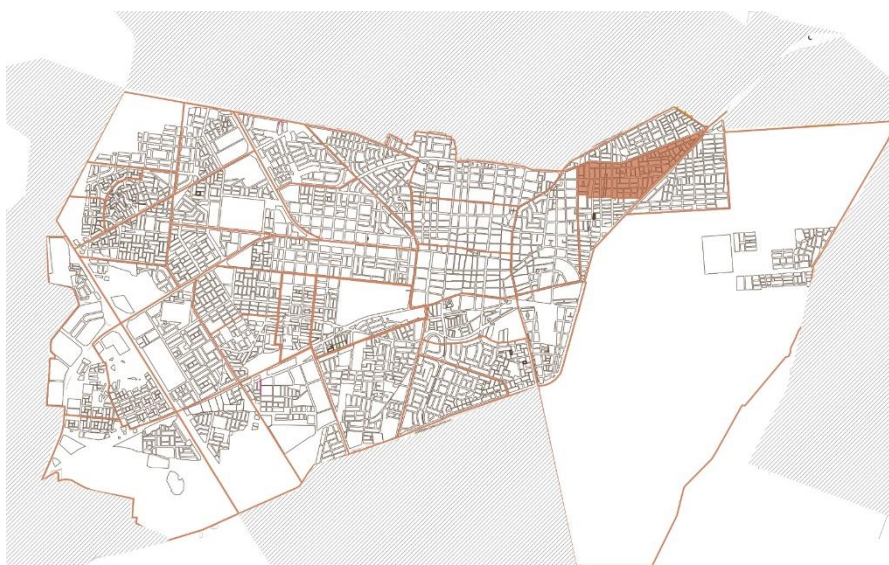
### **Fase N°3: Diseñar una infraestructura arquitectónica en un intersticio urbano del sector V**

Se escogió un intersticio urbano que presente mayoría de oportunidad para ser recuperado a través de la propuesta de una infraestructura que permita potenciar el sector, teniendo en cuenta los datos recopilados en el análisis para establecer las funciones a realizar en dicho edificio, teniendo como instrumentos planimetría, esquemas y renders 3D. Se describió la propuesta en ámbitos como: ubicación, emplazamiento, posicionamiento, distribución, espacialidad, materialidad, sistemas estructurales y programa arquitectónico. Además, se elaboraron y mostraron planos de plantas, cortes, elevaciones, axonometría y corte constructivo.

## IV. Resultados y Discusión

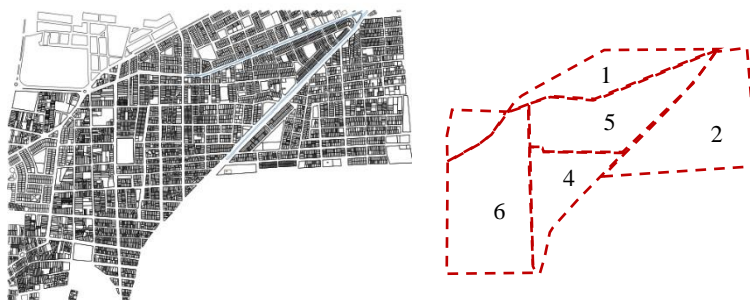
### Situación actual del sector y su relación con la ciudad de Chiclayo

La ciudad de Chiclayo cumple con una importante función de conexión entre pueblos, ciudades y regiones del país, además de ser un nodo comercial en donde se realizan intercambios de toda índole; está compuesta por sectores urbanos constituidos por una estructura vial y complementados con servicios básicos y equipamientos; sin embargo, en ella existe una falta de planificación y diseño urbano llevándola a tener una serie de problemáticas que hacen que se deteriore.



*Figura 6: Plano de Chiclayo – sectores.*

Una zona representativa es la que se localiza al este de la ciudad y comprende los sectores 1, 2, 4, 5 y 6, donde se aprecia un centralismo y auge socio comercial pues está repotenciada por los equipamientos que la rodean, siendo un foco de movimiento importante para la ciudad, además se encuentra en el límite con el distrito de José Leonardo Ortiz.



*Figura 7: Plano de la Zona este de Chiclayo y los sectores que involucra*

Se puede encontrar grados de concentración de personas en dos zonas bastante marcadas, una de ellas ubicada al norte, donde está la conexión con el distrito de José Leonardo Ortiz y la otra ubicada al sur, que es una zona con variedad de equipamientos importantes para la ciudad (Ver anexo 1).



*Figura 8: Diagrama de sociabilidad: flujos peatonales y concentración de personas.*

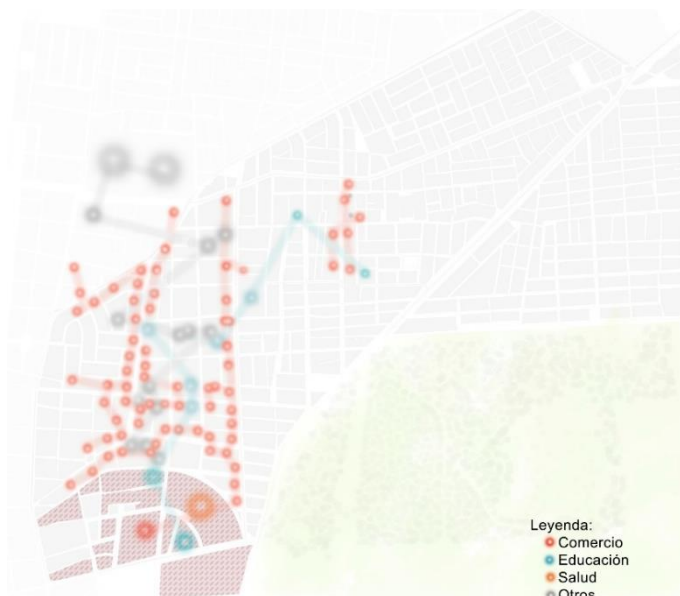
*Elaboración propia*

Además, al reconocer la jerarquía de las vías se identifica su funcionamiento urbano al ver que la mayoría de vías principales son accesibles y con flujo de integración entre las zonas norte y sur mencionadas anteriormente; sin embargo, se aprecia también al nor este, vías que no se encuentran correctamente habilitadas y tienen poco flujo vehicular. (Ver anexo 2).



*Figura 9: Diagrama de vialidad: vías principales y concentración. Elaboración propia*

Por otro lado, se detectan grados de concentración e intensidad de usos donde se observa una centralidad hacia la zona sur, identificando en ella uso comercial, de transporte, salud y educación; también existen zonas exclusivas de vivienda que fragmentan el sector e impiden la integración; asimismo en la zona hay un déficit de equipamiento de salud, pues, al contar con deficientes centros médicos, todos los usuarios dependen de la centralidad existente al sur. (Ver anexo 3).



*Figura 10: Plano de equipamientos y centralidades. Elaboración propia*

Finalmente, se observa que existe una zona crítica con falta de dinamismo, donde los espacios no están en buen estado y las personas tienen dificultad para desarrollar sus actividades debido a la problemática encontrada en el sector. (Ver anexo 4).



*Figura 11: Plano de comodidad e imagen: inseguridad, contaminación, estado de conservación de espacios públicos y vacíos. Elaboración propia*

El sector V presenta, principalmente hacia el este, que es una zona en proceso de consolidación, una cantidad considerable de vacíos urbanos que dividen y separan el tejido urbano, entre ellos se encuentran espacios baldíos, lotes cercados sin uso y áreas destinadas a espacios públicos en deficiente estado de conservación. Estos intersticios generan una problemática diversa debido a que los vacíos son focos de delincuencia y por lo tanto generan inseguridad; también son áreas utilizadas como botaderos de residuos sólidos, por lo que provocan contaminación en el sector.



Figura 12: Intersticios urbanos en el sector V de Chiclayo. Elaboración propia.

El uso predominante es básicamente residencial, también cuenta con algunos espacios de recreación, de los cuales solo algunos se encuentran correctamente habilitados. Se verifica también que los pocos equipamientos de educación, salud y comercio en el sector, no se encuentran en correcto estado para su utilización y no abastecen a los usuarios. Además, se evidencia que el sector carece de lugares donde los pobladores lleven a cabo sus reuniones sociales, por lo que suelen utilizar áreas públicas como espacios de reunión.



Figura 13: Plano de dinámica del sector V: inseguridad, contaminación, equipamientos y recorridos. Elaboración propia

Por otro lado, se observa desarticulación dada por las vías Nicolás de Piérola y Mesones Muro, donde también se encuentran las acequias Cois y Yortuque que, siendo los límites del sector, se comportan como barreras debido a su deficiente estado de conservación, logrando así separar al sector de su entorno hacia el norte y el este. Se observa también un bajo tránsito vehicular, debido a que algunas calles son poco accesibles y se encuentran sin asfaltar. Las vías que están asfaltadas son: Av. Jorge Chávez, Av. Humbolt y la calle Francisco Pizarro, siendo donde se encuentran los equipamientos más importantes con los que cuenta el sector, como el colegio Elvira García, el centro educativo San Antonio y algunos comercios pequeños; además existen numerosos pasajes que se formaron debido al crecimiento desordenado.



*Figura 14: Plano vehicular del sector V: flujos y estado de vías.*

García (2017) describe que un lugar dividido políticamente en sectores depende de las relaciones entre los pobladores, pues al no tener barreras que los separan, esa separación no es evidente; sin embargo, menciona también que existen algunos sectores que actúan como límites los cuales afectan a los recorridos y a la convivencia en la zona. Señala que la mayor causa de alejamiento entre sectores es la inseguridad, la deficiente accesibilidad y la estética del sector, factores que causan segregación y que limitan el movimiento hacia esas zonas y la manera en que los habitantes viven en la ciudad. Además, existe una incorrecta interpretación del proceso de integración entre sectores, pues consideran al barrio como responsable de integrarse a la ciudad a la cual pertenece, sin tener en cuenta que es un proceso de intervención ciudadana colectiva, pues hay sectores muy activos mientras otros permanecen quietos, dando como consecuencia un escenario paralizado.

En la zona estudiada, pueden encontrarse sectores que se comportan como barreras, ubicados hacia el noreste, los cuales presentan muy poco dinamismo y gran problemática en cuanto a inseguridad y falta de accesibilidad, afectando así las visuales que pueden ofrecer, y provocando una segregación en la zona, pues muchas veces limitan el acceso hacia ellos porque las personas no tienen necesidad de acudir ahí porque no hay equipamientos ni vías correctamente accesibles o porque les genera inseguridad.

Águila (2014) asegura que entre zonas que están urbanizadas y zonas que no, existe un contraste visual evidenciando entonces una dispersión entre ellas. Además, menciona que los intersticios urbanos se han formado debido a las dinámicas de crecimiento y a las formas en que se produce el espacio urbano en zonas que se encuentran en la periferia; donde además existen espacios que muestran una dinámica de transformación más rápida que otros espacios libres. Por otro lado, refiriéndose a estructura vial, el autor describe que aunque se muestre disponibilidad de vías en los planes de desarrollo, solo se encuentran proyectadas pero no son ejecutadas, siendo esto lo que limita la movilidad en algunas calles, pues las principales se ven saturadas en algunas horas del día; para esto la solución por parte del gobierno debería ser la ejecución de las vías en su momento, lo cual sería de todas maneras una problemática pues se debería esperar a que todo se encuentre construido y demandaría un desarrollo lento. Describe también una deficiente proyección de equipamientos, porque algunos se encuentran fuera del alcance en ciertos sectores y es por ello que los habitantes se trasladan a otros para poder encontrarlos, pues en su entorno solo cuentan con servicios vecinales para abastecerlos abastecen por completo.

Se puede evidenciar en la zona una diferencia notable entre los sectores que están más desarrollados y los menos desarrollados, por lo que se evidencia una dispersión; además de las vías que no tienen accesibilidad y limitan la movilidad en algunos sectores, generando así una aglomeración de flujos en las vías principales; por lo que se debería realizar la correcta ejecución de todas las vías y considerar las que podrían ser ejes principales de conexión.

En los sectores ubicados cerca de la periferia o bordes interdistritales se observa mayor cantidad de intersticios urbanos, pues son zonas que no terminan de consolidarse. Sin embargo, son estos los que generan mayor contaminación en el sector, por lo tanto, se debe tener en cuenta ese factor al momento de consolidación de dichas áreas.

Gualán (2017) menciona que los intersticios están caracterizados por su desarticulación del contexto al que pertenecen y también la irregularidad e informalidad que estos espacios presentan, además explica que los componentes de dicho problema son los límites de la ciudad densificada, como son: la estructura del trazado urbano, que al no tener un orden genera discontinuidad dentro del tejido, el modo de densificación urbana, que permite que las edificaciones dejen residuos entre ellas, y el carácter del contexto, que da la percepción desde el lugar hasta el intersticio y lo ve como elemento que desconfigura su unidad.

Los intersticios urbanos se ven como espacios restantes y fragmentan la trama urbana, esto debido al crecimiento desordenado de la ciudad. Dichos espacios no se habitan debido a diversos factores encontrados como son: el mal estado de las vías, la falta de equipamientos, la inseguridad y contaminación presentes en gran parte del sector y que afecta el dinamismo en dicho lugar.

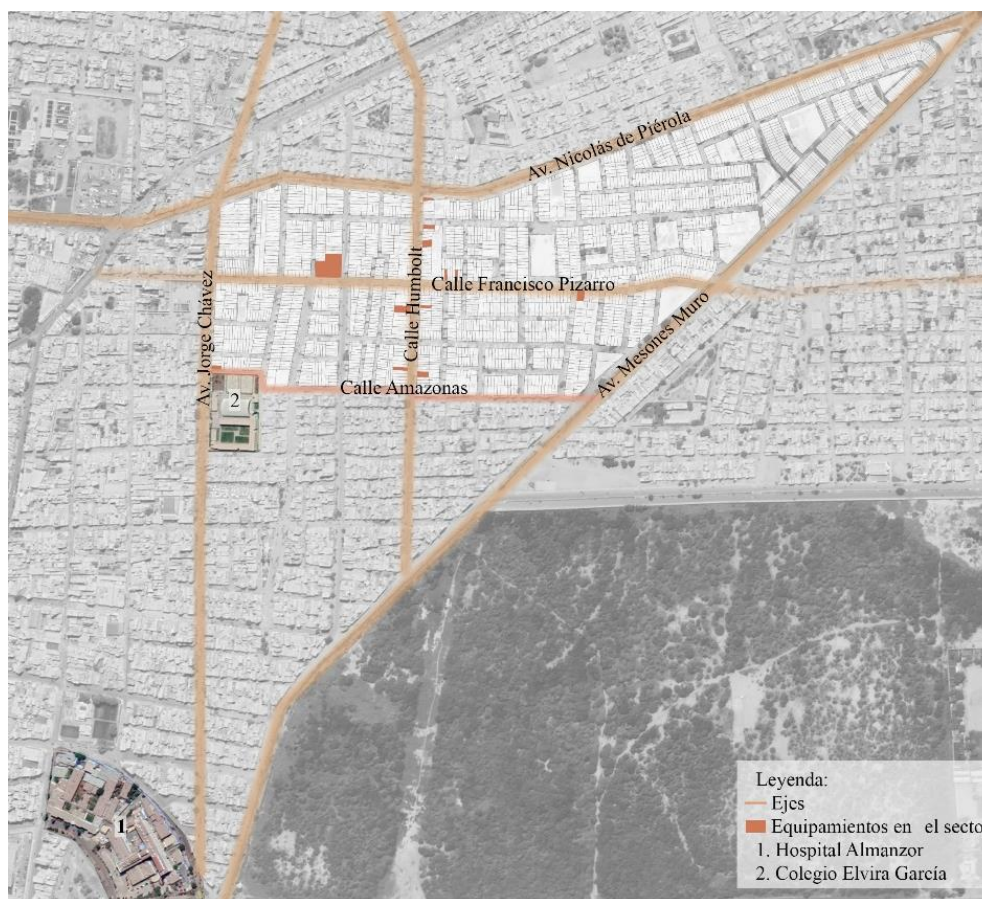
Burbano & Díaz (2016) señalan que las vías principales son condicionantes para entender las dinámicas urbanas de la zona, en especial en los bordes donde se desaprovecha las cualidades de las vías que podrían transformar las actividades ahí realizadas. Proponen que se debe articular entendiendo la calle como fractura y planteando las vías como ejes de movilidad, comprendiendo los elementos de configuración urbana y equipamientos, proponiendo ejes para conectarlos.

Al tener algunas vías de conexión importantes en deficiente estado de conservación, se comportan como carreras, en lugar de actuar como ejes de articulación entre sectores; estas son las avenidas Nicolás de Piérola y Mesones Muro, ubicadas al norte y al este respectivamente, tienen potencial para ser ejes importantes de movilidad, los cuales deben estar correctamente equipados para la correcta integración del sector.

### **Red para articulación de espacios intersticiales y potenciar la dinámica del sector**

Teniendo en cuenta el análisis previo, se empieza con una propuesta funcional, seleccionando las vías con mayor potencial para ser ejes de movilidad, estas son las avenidas Nicolás de Piérola y Mesones Muro, las cuales son extensiones de avenidas establecidas como ejes viales en el Plan de Desarrollo Urbano de Chiclayo. Por otro lado, se encuentran vías cercanas a las zonas de mayor dinamismo, estas pueden ser aprovechadas para mejorar la

dinámica de las zonas en proceso de consolidación y relacionarlas con la ciudad, una de esas vías es la calle Francisco Pizarro, la cual está asfaltada, es accesible, un sector de este a oeste, y es donde se encuentran equipamientos de educación y comercio; la otra es la calle Amazonas que, a pesar de no estar asfaltada, alberga equipamientos de educación, salud y recreación y es límite del sector; otra es la calle Alexander Von Humbolt pues es una de las pocas vías asfaltadas que tiene flujo vehicular, divide la zona consolidada y la que se encuentra en proceso de consolidación, además de ser la única que conecta al sector con el distrito de José Leonardo Ortiz; y la otra es la avenida Jorge Chávez pues ahí se encuentra el Colegio Elvira García que genera flujo durante el día y el Hospital Almanzor Aguinaga Asenjo que funciona como una centralidad en la ciudad y concentra gran cantidad de personas y vehículos.



*Figura 15: Identificación de equipamientos y selección de ejes en el sector V.*

Siguiendo con una propuesta conceptual, se reconocen los cuerpos de agua existentes en el sector, que son las acequias Cois y Yortuque, ubicadas en las avenidas Nicolás de Piérola y Mesones Muro respectivamente, estas pueden ser rescatados para la correcta habilitación de dichos ejes, con equipamiento urbano que ayude a aprovechar el recurso natural y complementar con usos que puedan potenciar las vías y permitan la unión entre los sectores colindantes. Además, contribuyen a la propuesta perceptual, en la cual se detectan los elementos que generan visuales para utilizarlos como estructura espacial.

<b>Propuesta</b>	<b>Elementos de estructura espacial</b>	<b>Estrategias</b>
Funcional	Recorridos y vías existentes	<b>CONECTAR</b> Proponer las vías que conectan sector espara ser ejes de movilidad.
		<b>INTEGRAR</b> Escoger las vías con mayor potencial para unir los diferentes espacios
Conceptual	Cuerpos de agua	<b>REVITALIZAR</b> Dar tratamiento a las acequias, creando alamedas.
Perceptual	Espacios verdes y nodos	<b>ARBORIZAR</b> Implementar las áreas destinadas a espacios públicos con el correcto equipamiento
		<b>RECUPERAR</b> Proponer equipamientos en los espacios intersticiales, integrándolos con los equipamientos existentes

*Tabla 2: Estrategias urbanas generales. Elaboración propia*

Entonces, debido a que el dinamismo de un lugar se da gracias a los equipamientos existentes, se plantea recuperar los intersticios identificados en el sector, creando una red de espacios en donde se incluyan los de reunión, se habiliten las áreas destinadas a parques que no están en buen estado, y se propongan algunos equipamientos para así lograr un mayor flujo hacia el sector y relación entre los usuarios.

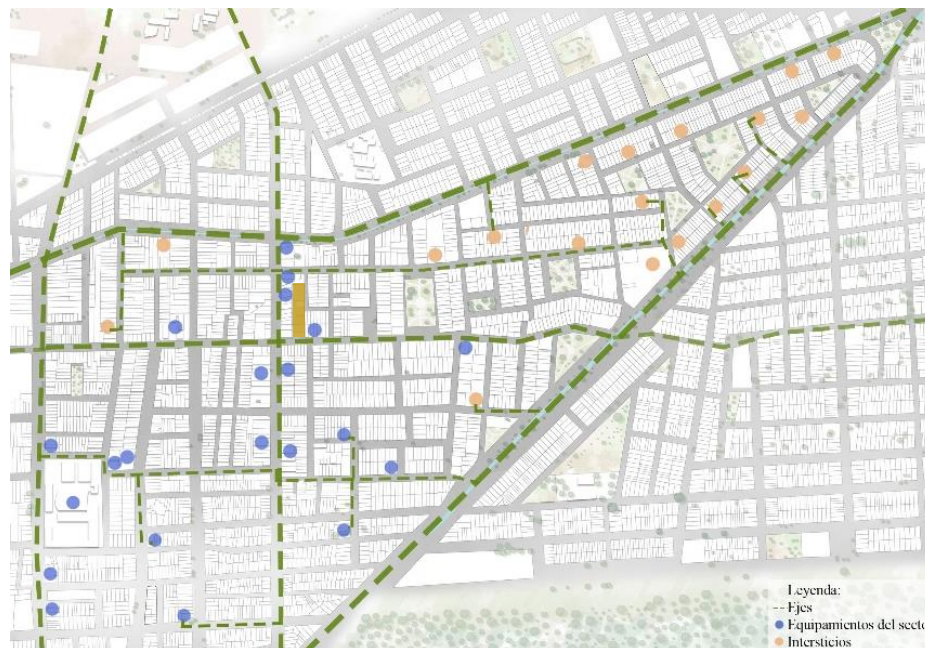


Figura 16: Master plan sector V. Intersticios y equipamientos existentes. Elaboración propia.

Burbano & Díaz (2016) señalan que las vías principales son condicionantes para entender las dinámicas urbanas de la zona, en especial en los bordes que tienen cualidades para transformar las actividades ahí realizadas. Proponen que se debe articular entendiendo la calle como fractura y planteando las vías como ejes de movilidad, comprendiendo los elementos de configuración urbana y equipamientos, considerando también los elementos naturales que pueden complementar los ejes de conexión para que no actúen como límites.

Las avenidas Nicolás de Piérola y Mesones Muro tienen potencial para ser ejes importantes de movilidad, y donde además se encuentran dos cuerpos de agua. Por lo tanto, se plantea que estas vías se conviertan en ejes viales proponiendo alamedas con equipamiento adecuado y vegetación para convertirlos en ejes de articulación, tomando en consideración los equipamientos más importantes para incluirlos en esta conexión entre distintas zonas y que beneficiaría al sector y a la ciudad.

Cirugeda (2004) detecta los espacios vacíos, que por normativa se encuentran cerrados con un muro protector que impide el paso de los residuos y evita que se convierta rápidamente en un lugar insalubre, siendo espacios que se mantienen sin uso por varios años, y propone la utilización de esos espacios por cierto periodo de tiempo en el que se les de tratamiento y equipamiento adecuado para el beneficio de sus pobladores, convirtiéndolos en espacios de reunión correctamente habilitados.

En el sector se encuentran varios espacios con esta característica, por lo que se propone reconocer dichas áreas e insertarlas a la red de espacios para que complementen los equipamientos y completen los espacios de reunión que el sector necesita.

Por consiguiente, la metodología planteada por Bucheli, F. (2009) es la más adecuada para establecer una adecuada propuesta en el sector, pues se trata de un modelo urbano de apropiación del intersticio, donde menciona una propuesta funcional, donde tiene en cuenta la red de movilidad existente y propone recorrido y espacios para ser utilizados en actividades de transición y permanencia, una propuesta conceptual, donde utiliza la concentración de agua que hay en algunos lugares para generar espacios de encuentro con condiciones apropiadas, y una propuesta perceptual, teniendo las visuales como elementos de estructura espacial uniendo espacios de vegetación con elementos de valor natural y simbólicos del lugar. Además, tiene como esquema base una estructura de nodos y flujos formando ejes, como corredores peatonales, que se cruzan respondiendo a la necesidad de articular la zona.

Como se ha mostrado, se plantea la recuperación de intersticios urbanos en el sector a través de una red que los una con los equipamientos y nodos existentes siendo complementados con espacios públicos y nuevos usos, asimismo siendo articulados a través de ejes de movilidad con tratamiento urbanístico, estableciendo conexiones entre sectores.

Gómez (2014) señala que una ciudad confortable debe contar con espacios destinados a equipamientos, y que además los usuarios puedan acceder de manera cómoda a estos; también menciona que el espacio físico está íntimamente relacionado con el aspecto social, estos espacios permiten reforzar los lazos comunitarios entre las personas que comparte diferentes formas de vivir. Tanto los equipamientos educativos como los deportivos son espacios de socialización; mientras que los centros de salud, los asociativos, culturales, talleres y lugares de

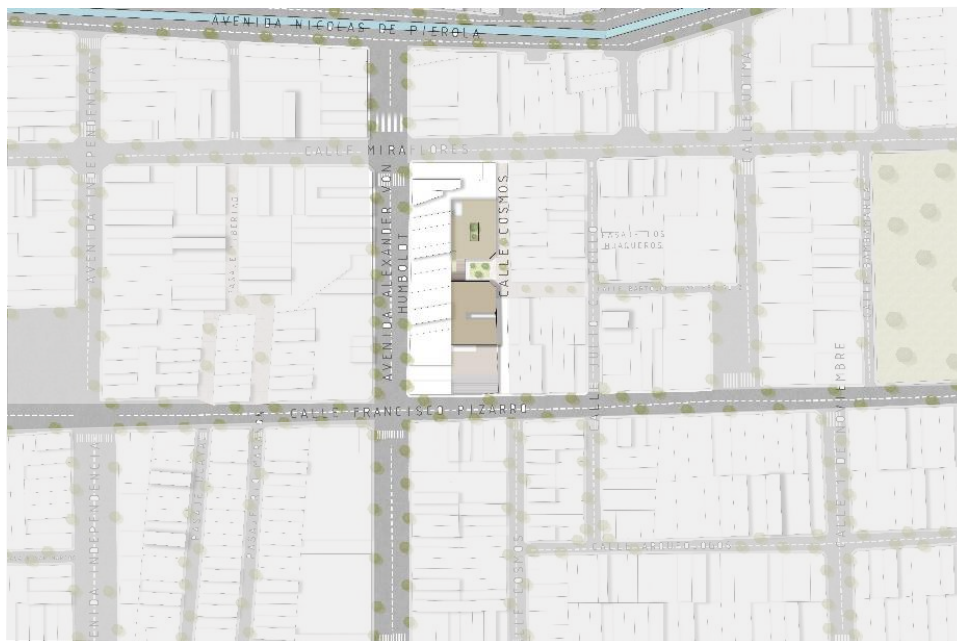
convivencia para mayores, son nodos de concentración de personas que comparten la experiencia del espacio físico en el que viven y donde sienten que pertenecen al lugar.

Por lo tanto, se identifica posteriormente un intersticio urbano con potencial para ser recuperado a través de la propuesta de una infraestructura arquitectónica que abarque actividades que logren satisfacer las necesidades del sector.

### **Infraestructura social en un intersticio urbano**

Los aspectos desarrollados anteriormente manifiestan el bajo dinamismo del sector, demostrando las necesidades tanto de áreas verdes como de equipamientos. Por ello, el recuperar los intersticios urbanos proponiendo infraestructuras y espacios públicos ayuda a establecer una red integrada con las vías que articule el sector. Siguiendo con la propuesta, se realiza la intervención en un intersticio urbano, realizando una infraestructura arquitectónica que ayude a mejorar y potenciar la dinámica del sector, así como también satisfacer las necesidades de los usuarios.

El intersticio urbano escogido está ubicado al centro del sector, es un lote cercado con un muro perimétrico en la calle Francisco Pizarro, cerca de la esquina con la calle Alexander Von Humbolt que han sido planteados como ejes de movilidad y conexión, teniendo relación con las zonas consolidada y en proceso de consolidación. En este intersticio se propone un edificio que se conecte con los espacios públicos y equipamientos propuestos a través de los ejes y que además potencie la zona. De acuerdo al análisis del sector hecho anteriormente, se plantea que el edificio albergue funciones relacionadas con salud, comercio, talleres y espacios de convivencia para jóvenes y adultos mayores, pues son las principales necesidades del sector. Por esta razón, y teniendo en cuenta que el sector tiene características marginales, el proyecto propuesto es de índole social.



*Figura 17: Ubicación de intersticio para propuesta. Elaboración propia*

El lote es propiedad de Cáritas Chiclayo, que es una organización que se encarga de promover y realizar proyectos en favor de las poblaciones más vulnerables y que fomenta el desarrollo humano integral sostenible.



*Figura 18: Estado actual del intersticio urbano. Calle Francisco Pizarro y Calle Cosmos.*

*Fuente propia.*

Por tal motivo, se relacionan las necesidades del sector con los ideales de Cáritas, obteniendo las funciones específicas que tendrá el edificio, teniendo como resultado un Centro de Formación y Ayuda social, que albergue consultorios médicos para completar el equipamiento de salud del que carecía el sector, talleres para jóvenes y adultos mayores que complementen los equipamientos educativos y les permita tener ambientes para reunirse, comercio para que

les permita tener recursos a partir de su mismo trabajo realizado en cada taller y eso pueda atraer más personas al lugar.

AMBIENTE	ÁREA m2
Circulación	700
Estacionamiento	650
ZONA DE INGRESO	
Ingreso	162
Hall 1	54
Informes	78
ZONA ADMINISTRATIVA	
Secretaría	24
Dirección	28
Contabilidad	24
Gerencia	28
Archivo	36
Sala de reuniones	40
SS.HH hombres	5
SS.HH mujeres	3
ZONA DE SALUD	
Hall 3	24
Atención	64
Nutrición	40
Psicología	45.5
Asistencia social	21
Tópico	28
Terapia física	62
SS.HH hombres	10
SS.HH hombres	2
SS.HH mujeres	8
SS.HH discapacitados	5

AMBIENTE	ÁREA m2
ZONA COMERCIAL	
Panadería	116
SS.HH hombres	12
SS.HH mujeres	12
SS.HH discapacitados	6.5
Hall 2	24
Tienda de manualidades	94
Tienda de ropa	92
SS.HH hombres	12
SS.HH mujeres	12
SS.HH discapacitados	6.5
Hall 4	24
Estética	234
SS.HH hombres	12
SS.HH mujeres	12
SS.HH discapacitados	6.5
Hall	24
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	
Cafetería	54
Cocina	16
SERVICIOS BÁSICOS	
Cuarto de limpieza	8
SS.HH discapacitados	5
Lavandería	12
Subestación eléctrica	40
Grupo electrógeno	40
Cuarto de máquinas	40

AMBIENTE	ÁREA m2	AMBIENTE	ÁREA m2
<b>ZONA EDUCATIVA</b>		<b>ZONA DE RESIDENCIA</b>	
Taller de repostería	118	Hall	24
Taller de corte y confección	129	Dormitorio 1	40
Taller de manualidades	68	Dormitorio 2	24
Depósito	12.5	Dormitorio 3	25
SS.HH hombres	12	Dormitorio 4	64
SS.HH mujeres	8	Dormitorio 5	30
SS.HH discapacitados	5.20	Dormitorio 6	38
Hall 5	24	SS.hh 1	5
Taller de cómputo	75	SS.hh 2	5
SS.HH mujeres	5	SS.hh 3	5
SS.HH hombres	3	SS.hh 4	5
Taller de cosmetología	45	SS.hh 5	5
Sala de espera	64	SS.hh 6	4
Auditorio	350	SS.hh 7	5
SS.HH mujeres	5	SS.hh 8	5
SS.HH hombres	3	Hall	24
Aula 1	48	Dormitorio 7	20
Hall	24	Dormitorio 8	20
Biblioteca	85	Dormitorio 9	5
Depósito	12.5	Dormitorio 10	18
Aula 2	62	Dormitorio 11	18
SS.HH hombres	12	Dormitorio 12	5
SS.HH mujeres	8	SS.hh 9	5
SS.HH discapacitados	5	SS.hh 10	5
		SS.hh 11	5
		SS.hh 12	5
		Estar TV	28
		Estar común	24

*Tabla 3: Programa arquitectónico. Elaboración propia*

El Centro de Formación y Ayuda social se encuentra en un terreno cuyo lado más estrecho no tiene más de 20 metros, pero a cambio tiene 83 metros de longitud aproximadamente en dirección norte - sur. El edificio se crea a partir de dos bloques: el primero hacia el sur dando aproximación por la Calle principal y teniendo los ambientes más representativos como son el auditorio y la zona comercial para tener conexión con los equipamientos existentes y ejes, asimismo para potenciar el sector, el segundo bloque, para satisfacer las necesidades sobre todo de salud y educación, se ubica hacia el norte, colindando con la Calle Cosmos, la cual se

peatonaliza para tener una mejor relación edificio – usuario, por este pasaje peatonal también se plantea un ingreso, llegando hacia un patio que reparte a la circulación vertical principal y al segundo bloque.

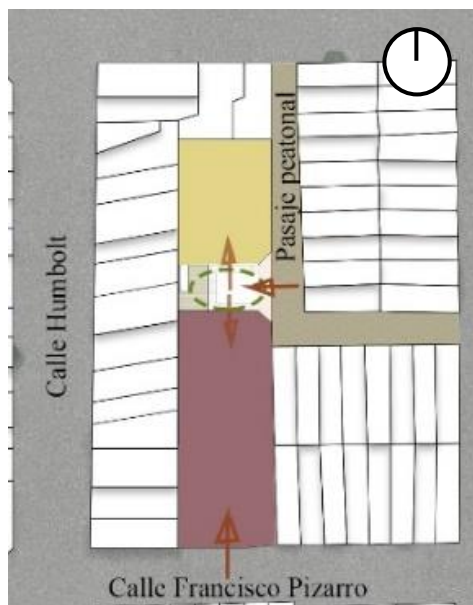


Figura 19: Emplazamiento. Elaboración propia

El primer bloque se desarrolla a partir de una distribución lineal dada a través de un pasillo que reparte a los espacios y remata en los ambientes públicos y en la escalera central. En este bloque se encuentran la zona de ingreso y administrativa, donde también está la circulación vertical que lleva al auditorio, siguiendo con la zona comercial. El segundo bloque se distribuye a partir de un patio central, en este se encuentran los consultorios, talleres; y en el último nivel de ambos bloques se ubican los dormitorios.

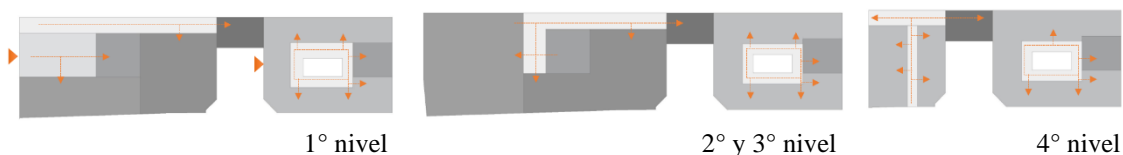
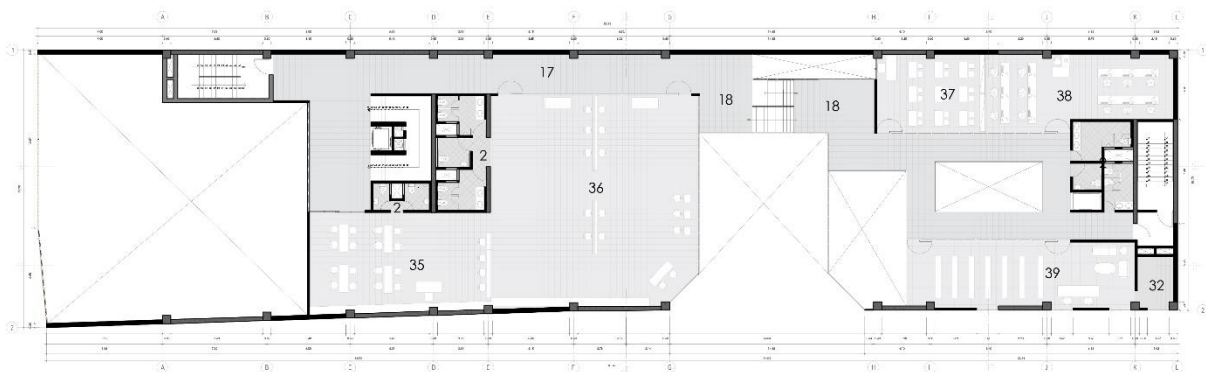
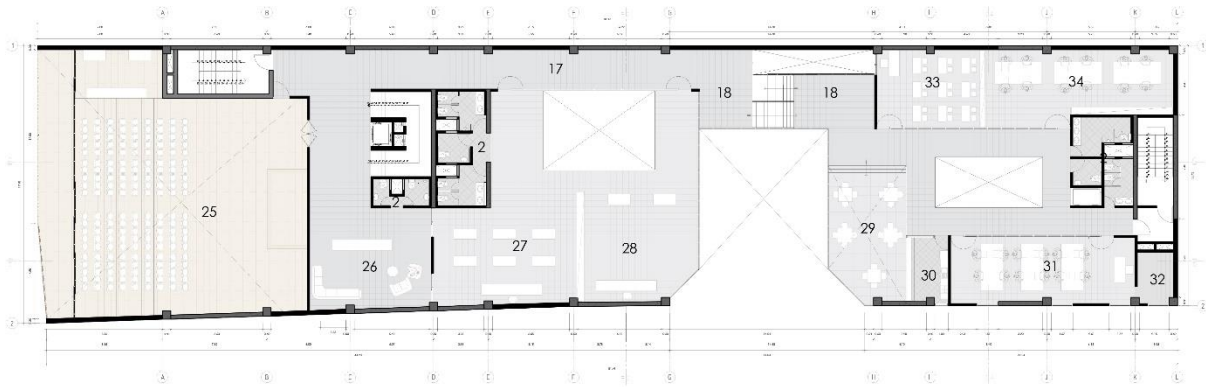


Figura 20: Distribución. Elaboración propia



1. Estacionamiento
2. SS.HH
3. Cuarto de bombeo
4. Cuarto de máquinas
5. Grupo electrógeno
6. Subestación eléctrica
7. Hall de ingreso
8. Informes
9. Secretaría
10. Dirección
11. Contabilidad
12. Gerencia

13. Archivo
14. Sala de reuniones
15. Taller de repostería
16. Panadería
17. Pasillo
18. Hall
19. Atención
20. Asistencia social
21. Tópico
22. Terapia física
23. Nutrición
24. Psicología



25. Auditorio

26. Sala de espera

27. Tienda de manualidades

28. Tienda de ropa

29. Cafetería

30. Cocina

31. Taller de manualidades

32. Depósito

33. Aula 1

34. Taller de corte y confección

35. Taller de cosmetología

36. Estética

37. Aula 2

38. Taller de cómputo

39. Biblioteca

40. SS.HH dormitorio

41. Dormitorio

42. Estar común

43. Estar TV

44. Lavandería

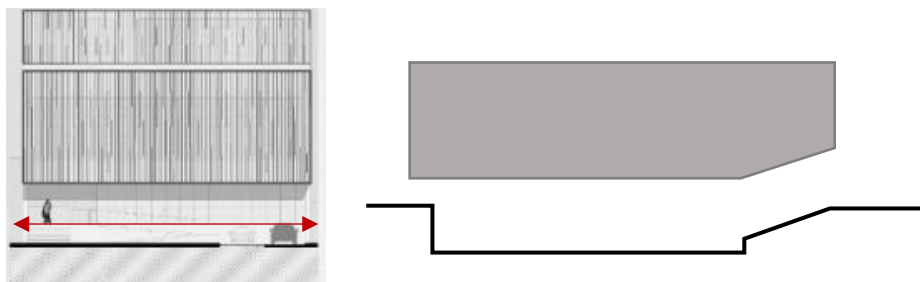
45. SS.HH discapacitados

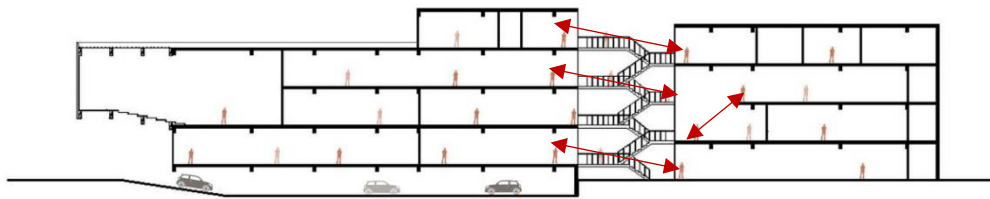
46. Cuarto de limpieza



*Figura 21: Distribución arquitectónica. Plantas semisótano, 1°, 2°, 3°, 4° nivel y planta de techos. Elaboración propia.*

En cuanto al posicionamiento, se genera un semi sótano en el que se encuentra el estacionamiento, esto logrando elevar el primer bloque aproximadamente medio nivel para generar espacialidad a través de los desniveles que tiene en relación al otro bloque, y se plantean dobles alturas en algunos ambientes como la panadería y la cafetería para crear espacialidad y una mejor interacción en el interior. Además, se suspende el bloque que da hacia la fachada para dar una mejor aproximación a través de una rampa, llegando hacia la zona de ingreso.





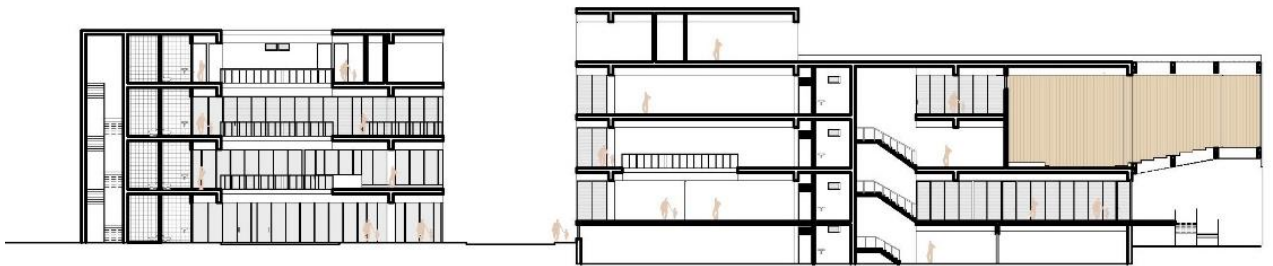
. *Figura 22: Posicionamiento y espacialidad. Elaboración propia.*



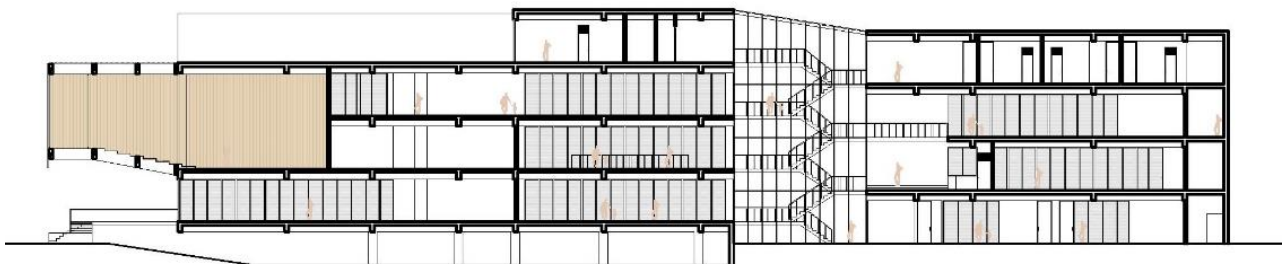
CORTE A-A



CORTE B-B



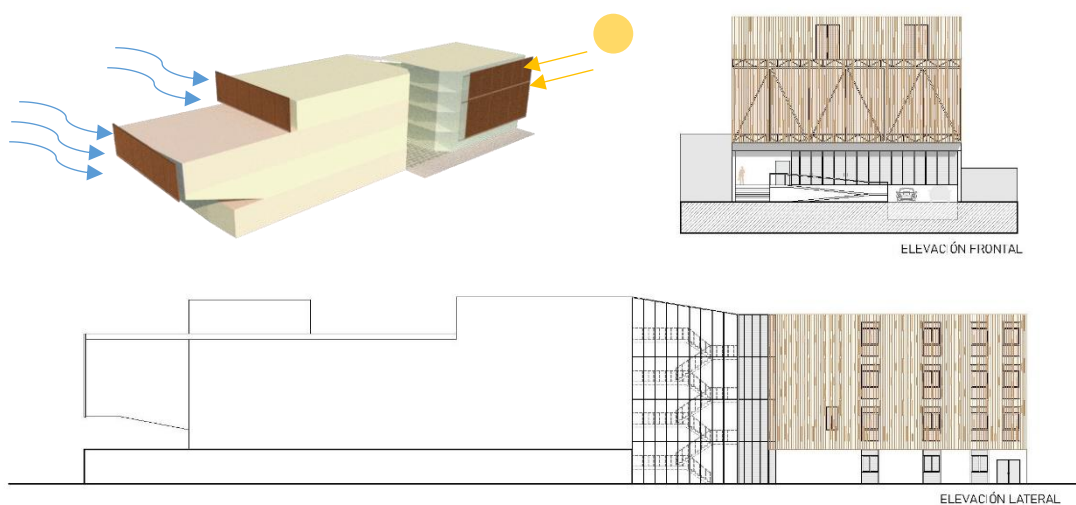
CORTE C-C



CORTE D-D

*Figura 23: Cortes. Elaboración propia.*

El edificio ha sido diseñado con una serie de consideraciones ambientales: El exterior del edificio está cubierto con una pantalla de metal estampada inspirada en un bosque de bambú. Se coloca en ambos frentes para otorgar diferentes sensaciones a los diversos espacios, para la fachada principal hacia la calle Francisco Pizarro, se coloca esta piel para proteger el ambiente del viento, mientras que, en la fachada secundaria hacia la calle Cosmos, se utiliza para proteger a los ambientes del sol y no permitir que lleguen a tener una sensación térmica muy caliente. Además, se plantea la utilización de muro cortina hacia la fachada lateral puesto que se requiere aprovechar la iluminación natural en ambientes con mayor atención al público, como son los ambientes comerciales, así como también en la zona de circulación vertical principal del edificio.



*Figura 24: Elevaciones. Fachadas Calle Francisco Pizarro y Calle Cosmos. Elaboración propia.*

El sistema estructural está conformado por elementos verticales de concreto armado, columnas y muros de corte, también elementos horizontales de concreto postensado, vigas y losas, debido a las grandes luces, para proporcionar adecuada estabilidad, resistencia, rigidez y ductilidad frente a fuerzas provenientes de cargas muertas, cargas vivas, asentamientos diferenciales y eventos sísmicos. Además, la cimentación consiste en una platea conectada con vigas de cimentación, asegurando así que soporte las cargas de la estructura transmitiéndolas adecuadamente al terreno. La edificación cuenta con un volado de 9.00m de luz, el cual se trabaja en su totalidad con acero estructural, pues es un material que se comporta apropiadamente ante luces grandes resultando más liviano que el concreto.

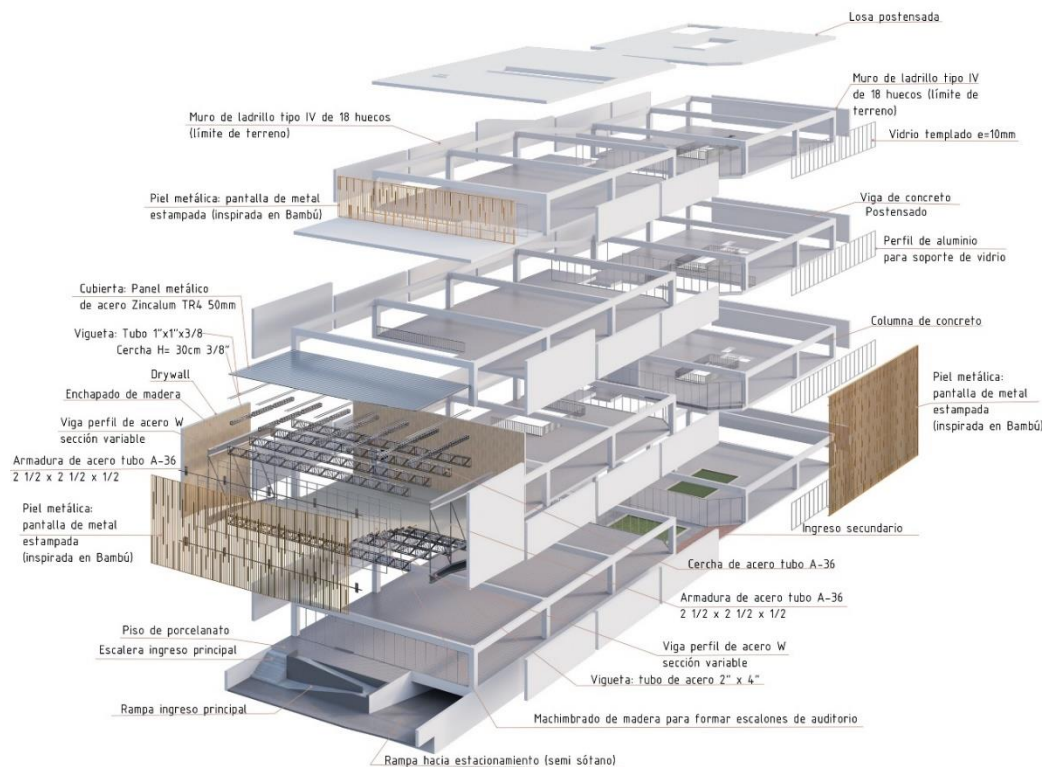


Figura 25: Axonometría del edificio. Elaboración propia.

Uno de los ambientes más representativos del edificio, es el auditorio, pues ahí se realizan importantes conferencias y capacitaciones. Es por ello que este espacio se ubica en la fachada principal y se eleva, dejando una inclinación en la parte inferior dada por las gradas de dicho espacio, para así darle mayor jerarquía. El material utilizado para el interior de este ambiente es madera, tanto el machimbrado del piso como el enchapado de las paredes, otorgando mayor calidez al espacio y mejorando las cualidades acústicas del mismo. La estructura está compuesta por armaduras metálicas que soportan el peso del volado que se forma por elevar el auditorio.

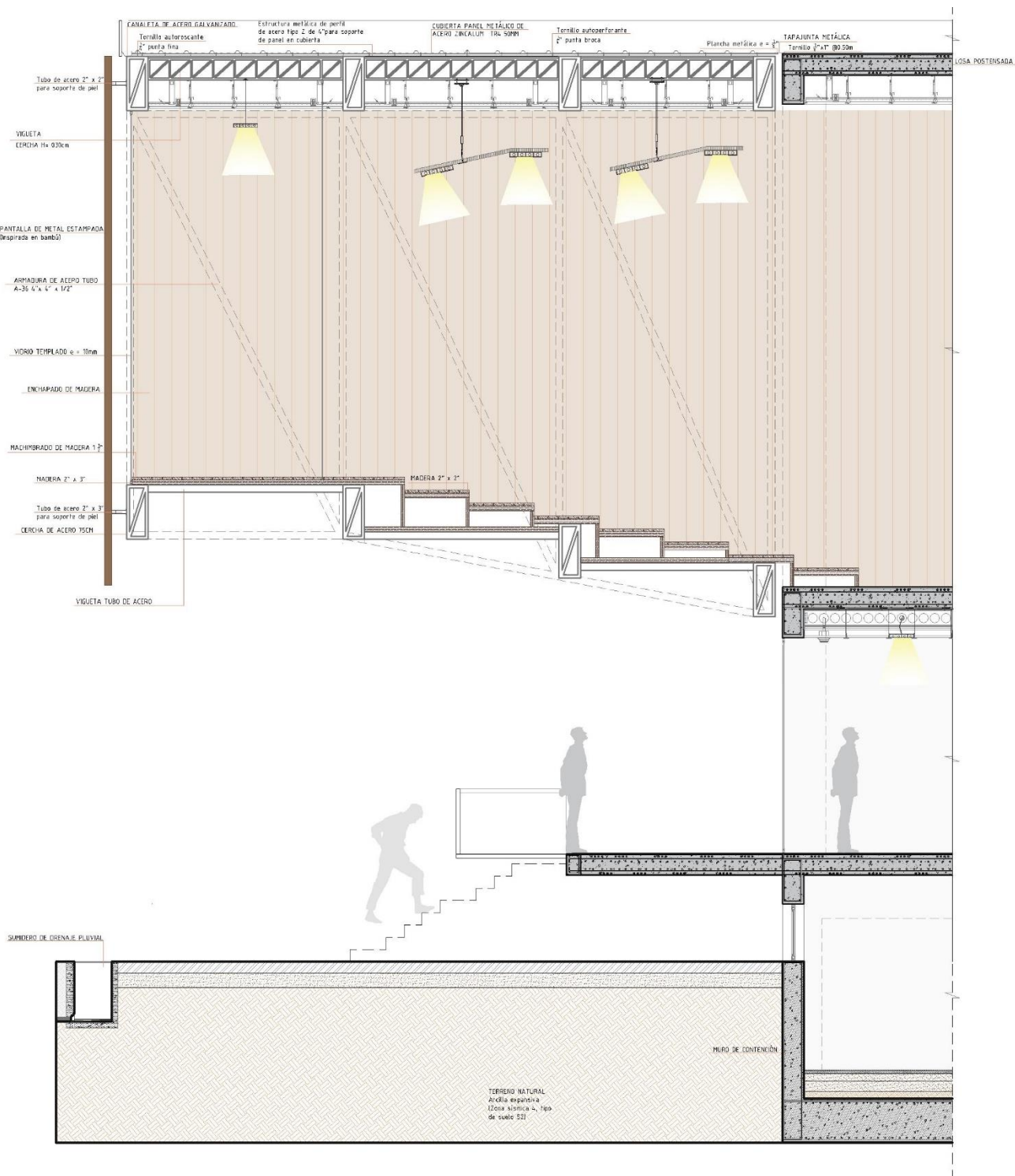


Figura 26: Corte constructivo. Elaboración propia.

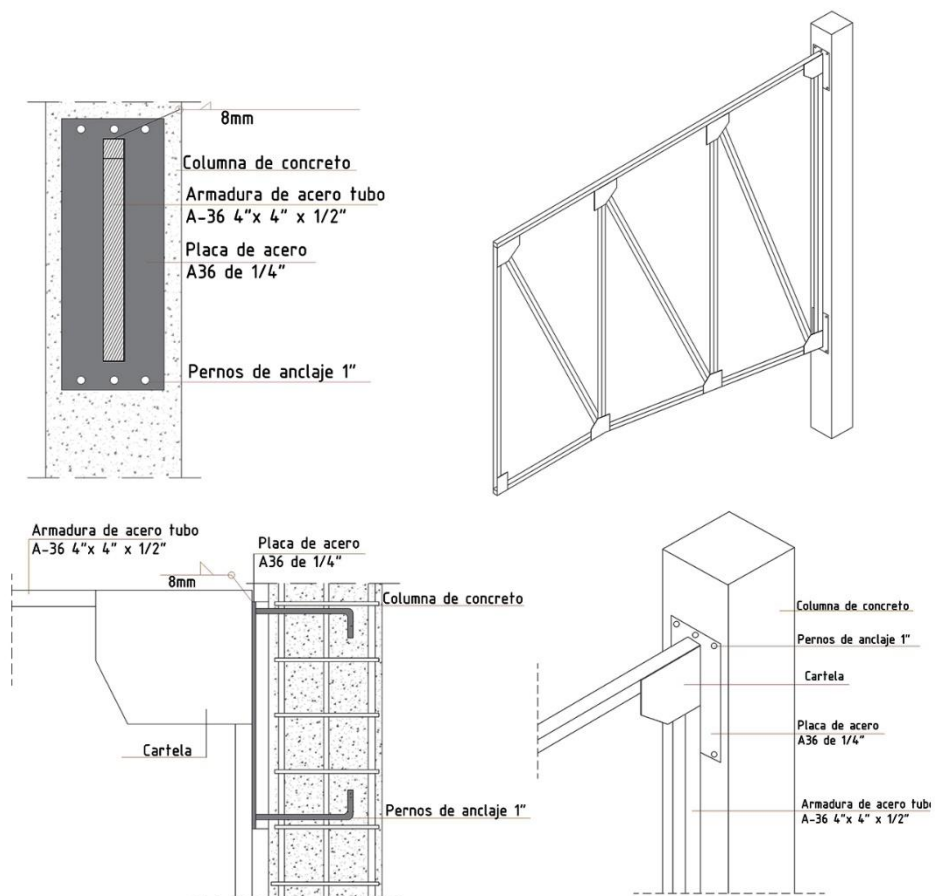


Figura 27: Detalles unión estructural metálica con columna de concreto. Elaboración propia.



Figura 28: Vista de auditorio. Elaboración propia.

Finalmente, este proyecto se presenta como una alternativa que busca contribuir con el desarrollo del sector V, por lo que cumple con todos los requerimientos para la realización de actividades sociales y educativas de uso comunitario que le otorguen un valor al sector, relacionándolo con su entorno, y que mejoren las condiciones de vida de sus habitantes.



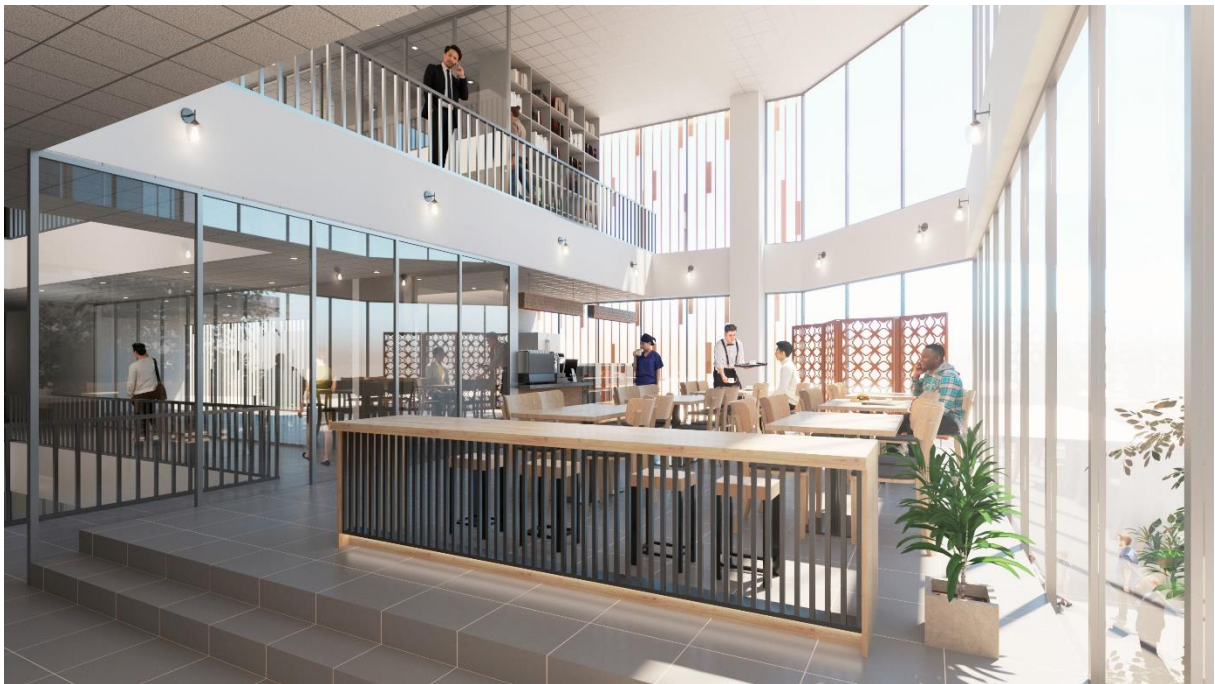
*Figura 29: Vista de Hall de ingreso y zona de informes. Elaboración propia.*



*Figura 30: Vista de patio central. Elaboración propia.*



*Figura 31: Vista de panadería. Elaboración propia.*



*Figura 32: Vista de cafetería. Elaboración propia.*



*Figura 33: Vista de tienda de ropa. Elaboración propia.*



*Figura 34: Vista de taller de cómputo. Elaboración propia.*



*Figura 35: Vista Fachada principal Calle Francisco Pizarro. Elaboración propia.*



*Figura 36: Vista Fachada lateral Calle Cosmos. Elaboración propia.*

## V. Conclusiones

En esta investigación se propone un Centro de formación y ayuda social como parte de la solución para mejorar la dinámica del sector V de Chiclayo, siendo lo más resaltante la recuperación de un intersticio urbano a través de una infraestructura arquitectónica con diversas funciones para articularlo con el resto de la ciudad.

Finalizado el análisis, delimitando una zona de la ciudad con sus diferentes sectores, se encuentra la diferencia de dinamismo entre el sector V y su entorno, encontrando también la presencia de intersticios urbanos que, junto con diversos factores como el escaso tratamiento de vías, inseguridad, contaminación y déficit de equipamientos, evidencia un deterioro del sector. Esto permite reconocer cual es el lugar que necesita intervención, además de entender su actividad y necesidades.

Es entonces que, las estrategias de configuración del master plan demuestran cómo los intersticios pueden integrarse a su contexto mediante su articulación entre sí y con los equipamientos existentes para así potenciar la dinámica del sector. Asimismo, el desarrollo formal y funcional del proyecto arquitectónico se enfoca en la integración del intersticio a su contexto, además de lograr satisfacer las necesidades del sector mediante la configuración espacial basada en las relaciones que las actividades establecen entre sí.

Finalmente, se puede aseverar que, con la investigación realizada, que tuvo como soporte el uso de una adecuada bibliografía y referentes, así como el conocimiento del sector y su entorno, se pudo obtener un resultado satisfactorio, a partir de un correcto entendimiento del problema de los intersticios urbanos, y la oportunidad que estos significan para la mejora de la dinámica de una ciudad; y a su vez, encontrándose la solución enfocada en el conocimiento del lugar y sus requerimientos.

## **VI. Recomendaciones**

Reunir información de sectores con menor dinamismo y mayor presencia de intersticios urbanos, partiendo de un diagnóstico adecuado de la ciudad y su dinámica, y formular una eficiente solución al problema, a través de una propuesta arquitectónica orientada al desarrollo urbano.

Prestar especial interés en el análisis de los intersticios urbanos y articulación entre sectores, que derive en propuestas de equipamiento adecuado, según las necesidades y requerimientos de cada lugar. Además, tener en consideración la habilitación vial y la dotación de áreas verdes que mejoren la estética del lugar y contribuyan con la protección del medio ambiente.

Proveer a la ciudad de edificios de infraestructura social que abarquen múltiples actividades, puesto que ayudaría a brindar solución a diversas problemáticas que se puedan presentar en los sectores más vulnerables; además, fomentar el desarrollo de redes de espacios públicos y equipamientos, teniendo en cuenta la recuperación de intersticios urbanos.

Propiciar el interés en la investigación de soluciones que permitan la recuperación de espacios intersticiales en la ciudad y potenciar su dinámica.

## VII. Referencias

### Artículos

Doreste, A. (2009). *Ciudades propias: la tensión entre lo global y lo local*. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.

García, T. (2017). *La táctica urbana en el intersticio como articuladora de ciudad*. Venezuela.

### Diccionarios

Real Academia Española (2019). *Diccionario de la lengua española* (edición del tricentenario) <https://dle.rae.es/intersticio?m=form>

### Libros

Águila, J. (2014). *Espacio Intersticial surgimiento y transformación*. Andalucía: Universidad Internacional de Andalucía.

### Revistas

Arze, G. (2014). *El intersticio como nuevo soporte del diseño urbano de la sociedad contemporánea*. Revista de urbanismo. Chile.

### Páginas web

Cirugeda, S. (2004). Ordenación y ocupación temporal de solares. *Recetas urbanas*.

Project for public spaces, P. (2018). *Project for public spaces*. Obtenido de Project for public spaces: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>

Unda, R., & Amores, I. (s.f.). *Intersticial Arquitectura*. Obtenido de Intersticial Arquitectura: <https://intersticial.mx/taller/>

## Tesis

Bañuelos, V. (2015). *Estrategias para la intervención, mantenimiento y desarrollo de los intersticios públicos ubicados en las centralidades satélite. Caso: Andador Aztlán en el municipio de Zapopan, Jalisco (2015-2017)*. Jalisco.

Berruete, F. (2015). *Vacíos urbanos en la ciudad de Zaragoza (1975 - 2010) oportunidades para la estructuración y continuidad urbana*. Madrid: Departamento de urbanística y ordenación del territorio. Escuela técnica superior de arquitectura de Madrid.

Bucheli, F. (2009). *Propuesta de tratamiento de los intersticios urbanos verdes, emergentes por la dispersión urbana sobre el territorio*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Burbano, L., & Díaz, J. (2016). *Proyecto urbano arquitectónico para la recuperación sostenible de un intersticio entre centralidades*.

Cifuentes, N. (2016). *La plataforma como intersticio*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.

De la Torre, M., & Guerrero, N. (2008). *Guía Metodológica: Análisis de la ciudad Latinoamericana*.

Fariña, F. (2008). El intersticio urbano. La construcción de una herramienta para su lectura e interpretación en el territorio. En F. Fariña.

Forero, L. (2015). *Intersticios urbanos ambientales, elementos articuladores desde el espacio público*. Colombia.

Gómez, J. (2014). *La ciudad cercana: barrios y equipamientos*. Granada: Laboratorio de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada.

Gualán Chacón, S. (2017). *El objeto arquitectónico como configurador del espacio intersticial: Centro Comunitario para Santa Clara*. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

Hernández, S. (2014). *Microarquitectura Urbana Inmótica. Propuesta de diseño útil, organizado y aritruclado, atendiendo la sustentabilidad y la inclusividad, para espacios intersticiales en la ciudad de Córdoba*. Argentina: Universidad Nacional de Córdoba.

Herrera, M. (2018). *La arquitectura al servicio de las dinámicas reales de la ciudad*. Colombia.

López, C., & Castillo, F. (2016). *De la fractura a la sutura: El intersticio urbano como articulador de la ciudad a través del espacio público*. Venezuela: Universidad Simón Bolívar.

Mora, V. (2019). *Intersticios urbanos como articuladores del territorio fragmentado, Cucuta - Río Pamplonita - La Gazapa*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Muñoz, F. (2018). *Gestión sostenible de los vacíos urbanos del sector 14 barrio*. Cajamarca.

Ordoñez Morla, M. F. (2010). *Espacios intersticiales como ámbitos de la cultura evolutiva. Ciudad Bolívar como escenario cultural*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Arquitectura y Diseño.

Román, J. (2018). *Intersticio progresivo: dispositivos de articulación urbana en suba*.

Sánchez, A. (s.f.). *El intersticio como herramienta de conectividad en la ciudad desindustrializada*. Colombia.

Torres, M., & Trujillo, J. (2014). *La ciudad y su dinámica. Oriniquia, 7*.

Urbina, C. (2002). *El lugar del vacío urbano en la ciudad contemporánea*. Venezuela: Universidad Rafael Urdaneta.

VIII. Anexos

Anexo 1



SOCIABILIDAD

Se realizó un estudio de flujos peatonales y el comportamiento de los peatones en la zona, para tener una idea de cómo se utiliza el espacio público en el sector



**CONCLUSIÓN:**  
El mayor flujo de personas se da en la zona sur, donde se encuentran varios equipamientos, y también en la zona norte en la conexión con el distrito de José Leonardo Ortiz. Sin embargo solo son flujos pasajeros ya que no suelen realizar sus actividades sociales en los espacios públicos por mucho tiempo.

Anexo 2



ACCESOS Y CONEXIONES

Se registra las movilidades principales del sector: transporte público y tráfico vehicular.



LEYENDA:

- Vías principales
- Vías secundarias
- Vías terciarias
- ⊙ Congestión Vehicular
- ▲ Transporte público

CONCLUSIÓN:

Vías principales conectan la zona de mayor influencia en el sur, con el distrito de Jose Leonardo Ortiz, predominando el transporte público.



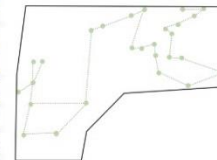
Mayor congestión - transporte público debido a equipamientos

Anexo 3

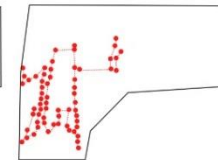


USOS Y ACTIVIDADES

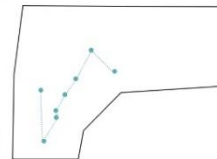
Se identifican los usos de suelo existentes para así determinar redes de equipamientos y saber los más relevantes en la dinámica de esta zona de la ciudad.



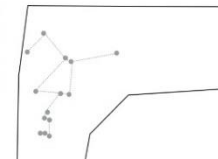
Red de recreación



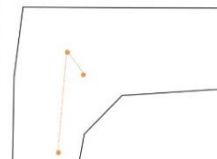
Red de comercio



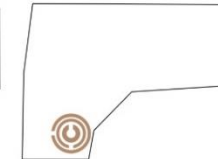
Red de educación



Red de otros usos



Red de salud



Influencia de equipamientos mayores



Colegio Elvira García y García



Hospital Almanzor Aguinaga A. Epsel



Epsel

CONCLUSIÓN:

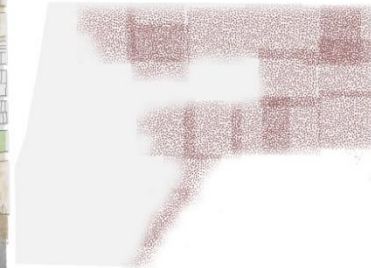
Mayor uso comercial, al sur se encuentra una zona de fuerte influencia de distintos usos. Sin embargo, cuenta con un déficit de equipamiento de salud.

Anexo 4







COMODIDAD E IMAGEN

Se analizan estándares de seguridad y limpieza para saber si el lugar es cómodo y confortable, y si tiene la disponibilidad de lugares para reunión que influyen en el desarrollo de sus actividades sociales.



LEYENDA:

-  Inseguridad
-  Contaminación
-  Espacios públicos en buen estado
-  Espacios públicos en mal estado



Zonas contaminadas y con un alto índice de delincuencia

CONCLUSIÓN:

Se encuentra una zona crítica en la que predomina la inseguridad y la contaminación, además de tener sus espacios públicos en deficiente estado de conservación, impidiendo a los usuarios desarrollar sus actividades sociales cómodamente.

## Anexo 5

ENCUESTA - SECTOR V DE CHICLAYO						
Se realiza una investigación sobre el sector V de la ciudad de Chiclayo. Para esto se tomará la encuesta de manera anónima. Marque con una "X" la respuesta que crea conveniente						
Lugar:						
<input type="checkbox"/> Lotización Nuevo Campodónico		<input type="checkbox"/> Upis Sagrado Corazón de Jesús				
<input type="checkbox"/> Urbanización progresiva Uchofen		<input type="checkbox"/> Pueblo joven Ampliación San Antonio				
<input type="checkbox"/> Pueblo joven San Guillermo		<input type="checkbox"/> Lotización Gayoso Rubio				
<input type="checkbox"/> Upis Santo Toribio		<input type="checkbox"/> Urbanización Progresiva el Obrero				
N°	Sexo ( )	Edad ( )	Fecha: / /			
Ítems	Escala de Medición					
	Muy de acuerdo	Algo de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Algo en desacuerdo	Muy en desacuerdo	
1. El sector donde vive es seguro						
2. En el último año, la delincuencia ha aumentado						
3. Tiene que tomar medidas para protegerse de la delincuencia						
4. Se siente seguro caminando solo de día						
5. Se siente seguro caminando solo de noche						
6. Existen edificios deshabitados en el sector						
7. Los edificios deshabitados son focos de delincuencia						
8. Existen espacios vacíos en el sector						
9. Los espacios vacíos le generan inseguridad						
10. Darle un uso a los espacios vacíos disminuiría la delincuencia						
11. El sector cuenta con espacios de reunión						
12. ¿Dónde se reúne?						
<input type="checkbox"/> Vereda	<input type="checkbox"/> Parque	<input type="checkbox"/> Espacios vacíos	<input type="checkbox"/> Otros			
13. ¿Cómo afecta un espacio inhabilitado en el sector?						
<input type="checkbox"/> Contaminación	<input type="checkbox"/> Inseguridad	<input type="checkbox"/> Delincuencia	<input type="checkbox"/> Drogadicción			
14. ¿En qué estado se encuentran los vacíos?						
<input type="checkbox"/> Cercado	<input type="checkbox"/> Vacío	<input type="checkbox"/> Sin construcción (deteriorado)				
15. ¿Qué uso considera conveniente para los espacios vacíos?						
<input type="checkbox"/> Salud	<input type="checkbox"/> Educación	<input type="checkbox"/> Recreación	<input type="checkbox"/> Comercio	<input type="checkbox"/> Vivienda	<input type="checkbox"/> Social	<input type="checkbox"/> Otros

**Anexo 6**

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

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
(ENCUESTA)**

**TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:**

INFRAESTRUCTURA SOCIAL PARA LA ARTICULACIÓN DE UN  
INTERSTICIO URBANO DEL SECTOR V CON LA DINÁMICA DE CHICLAYO

**AUTOR DE LA INVESTIGACIÓN:**

MARÍA ALEJANDRA SALAZAR REGALADO

**ASESOR DE LA INVESTIGACIÓN:**

Mtr. OFELIA DEL PILAR BACA KAMT

**DATOS GENERALES DEL EXPERTO O ESPECIALISTA.****APELLIDOS Y NOMBRES:**

\_\_\_\_\_Cárdenas Rojas Juan Enrique\_\_\_\_\_

**PROFESIÓN:**

\_\_\_\_\_Arquitecto\_\_\_\_\_

**GRADO ACADÉMICO:**

\_\_\_\_\_Arquitecto\_\_\_\_\_

**ACTIVIDAD LABORAL ACTUAL:**

\_\_\_\_\_Docente\_\_\_\_\_

### INDICACIONES AL EXPERTO O ESPECIALISTA.

En la tabla siguiente, se propone una escala del 1 al 5, que va en orden ascendente del desconocimiento al conocimiento profundo.

Marque con una "X" conforme considere su conocimiento sobre el tema de la tesis evaluada.

				<b>X</b>
1 Ninguno	2 Poco	3 Regular	4 Alto	5 Muy alto

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

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



Arq. Juan Enrique Cardenas Rojas

### Estimado experto

El instrumento de recolección de datos a validar es una encuesta, cuyo objetivo es ayudar a conocer los condicionantes de la inhabitabilidad del intersticio urbano estudiado en el sector V de la ciudad de Chiclayo.

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

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

Es pertinente: **X**                      Poco pertinente: \_\_                      No es pertinente: \_\_

Por favor, indique las razones:

**Porque permite conocer la postura de los habitantes colindantes a un espacio inhabitado.**

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

Son suficientes: **X**                      Insuficientes: \_\_

Por favor, indique las razones:

**Porque de acuerdo a estas respuestas los espacios sin habitar serán mejor estudiados y ocupados con mejores proyectos para la comunidad.**

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

Son adecuadas: **X**                      Poco adecuadas: \_\_                      Inadecuadas: \_\_

Por favor, indique las razones:

**Porque son preguntas que el entrevistado se hace cada día con respecto a un espacio sin habitar**

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

Item	Precisión			Relevancia		
	Muy precisa	Poco precisa	No es precisa	Muy relevante	Poco Relevante	Irrelevante
1	X					
2				X		
3	X					
4				X		
5	X					
6				X		
7	X					
8				X		
9	X					
10				X		
11	X					
12				X		
13	X					
14				X		
15	X					

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

**Ninguna**

---




---

Le agradecemos por su colaboración.

Fecha de evaluación:

**08-07-2020**




---

Arq. Juan Enrique Cárdenas Rojas