

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA**



**Lineamientos urbano arquitectónicos para mejorar la dinámica urbana del
sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

AUTOR

Ayrton Romario Paz Carrasco

ASESOR

Jorge Carlos Carrasco Aparicio

<https://orcid.org/0000-0001-9785-1255>

Chiclayo, 2023

**Lineamientos urbano arquitectónicos para mejorar la dinámica
urbana del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José**

Leonardo Ortiz

PRESENTADA POR

Ayrton Romario Paz Carrasco

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

ARQUITECTO

APROBADA POR

Oscar Víctor Martín Vargas Chozo

PRESIDENTE

Gonzalo Mauricio Echeandía Vanderghem

SECRETARIO

Jorge Carlos Carrasco Aparicio

VOCAL

Dedicatoria

A mis padres y hermano, quienes siempre han creído en mí. Gracias por su amor, sacrificio y por enseñarme a no rendirme nunca ante los obstáculos de la vida. Este logro es también suyo.

Agradecimiento

Me gustaría expresar mi gran agradecimiento al Mg. Jorge Carlos Carrasco Aparicio por sus valiosas y constructivas sugerencias durante la planificación y desarrollo de este trabajo de investigación. Su disposición a dar su tiempo tan generosamente.

Ayrton Romario Paz Carrasco

INFORME DE ORIGINALIDAD

9%	9%	2%	3%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	1%
2	tesis.usat.edu.pe Fuente de Internet	1%
3	www.ie.edu Fuente de Internet	1%
4	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	qdoc.tips Fuente de Internet	1%
6	arquitecturaviva.com Fuente de Internet	<1%
7	creativecommons.org Fuente de Internet	<1%
8	repositorio.upn.edu.pe Fuente de Internet	<1%
9	revistas.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1%

Índice

Resumen	6
Abstract	7
Introducción	8
Revisión de literatura	11
Materiales y métodos	27
Resultados y discusión	31
Conclusiones	56
Recomendaciones	57
Referencias	58
Anexos	60

Resumen

La tesis titulada Lineamientos urbano arquitectónicos para mejorar la dinámica urbana del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz cuyo problema es el desorden y la informalidad urbana, lo que podemos evidenciar en déficit de la infraestructura urbana, amontonamiento de personas, aglomeración de basura, paraderos informales, estacionamiento improvisado de vehículos. El objetivo general es proponer lineamientos urbano arquitectónicos para mejorar la dinámica urbana y los objetivos son diagnosticar la dinámica urbana, analizar la estructura urbana, conocer lineamientos urbano arquitectónicos y plantear estrategias de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas. Para ello se plantean estas estrategias, para contribuir así al desarrollo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico. La metodología utilizada es de carácter mixto y aplica herramientas como mapeos, cartografías, análisis fotográfico, fichas bibliográficas y encuesta. Se estimó una población de 10 000 personas y una muestra de 400 habitantes. Se concluye que el análisis de la estructura urbana presentó un panorama de desorden del espacio urbano en contraposición al potencial económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico que posee, los equipamientos, manzanas, espacios públicos, vegetación, vías y la población del sector generan redes de conectividad para su desarrollo y la mejora de la dinámica urbana. Las estrategias urbano arquitectónicas integrales propuestas de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas para la dinámica urbana contribuirá a la mejora del desarrollo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz, con lo cual se valida la hipótesis.

Palabras clave:

Urbanismo, informalidad, mercados, espacio público, desorden urbano

Abstract

The thesis entitled “Urban-Architectural Guidelines to Improve the Urban Dynamics of the Barsallo - Moshoqueque Market Sector of José Leonardo Ortiz” whose problem is urban disorder and informality, which can be evidenced in the deficit of urban infrastructure, overcrowding of people, accumulation of garbage, informal stops, improvised parking of vehicles. The general objective is to propose urban-architectural guidelines to improve urban dynamics and the objectives are to diagnose urban dynamics, analyze urban structure, learn about urban-architectural guidelines and propose strategies for ordering, equipping and zoning architectural structures. These strategies are proposed to contribute to economic and commercial development with repercussions in the territorial and therefore architectural. The methodology used is mixed and applies tools such as mappings, cartographies, photographic analysis, bibliographic records and survey. A population of 10,000 people and a sample of 400 inhabitants were estimated. It is concluded that the analysis of the urban structure presented a panorama of disorder of the urban space in contrast to the economic and commercial potential with repercussions in the territorial and therefore architectural that it possesses, the equipment, blocks, public spaces, vegetation, roads and the population of the sector generate connectivity networks for its development and improvement of urban dynamics. The proposed integral urban-architectural strategies for ordering, equipping and zoning architectural structures for urban dynamics will contribute to improving the economic and commercial development with repercussions in the territorial and therefore architectural of the Barsallo - Moshoqueque Market sector of José Leonardo Ortiz, thus validating the hypothesis.

Keywords:

Urbanism, informality, markets, public space, urban disorder.

Introducción

Una ciudad sana o en desarrollo según Gehl, nos ofrece vitalidad, seguridad, sostenibilidad y aplica sistemas urbanos que logran conectar nodos principales, equipamientos -de activación- para la zona, redes viales, redes de comunicación social, actividades, áreas verdes revitalizadas, los cuales son aspectos fundamentales que generan desarrollo en lo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico.

Sin embargo, la dinámica de ocupación espontánea e irracional de la población del sector Barsallo – mercado Moshoqueque afecta su desarrollo, todo ello lo podemos notar en la limitación de la infraestructura urbana, lo cual repercute en el hacinamiento de personas -informales-, es por ello que se ha evidenciado limitación en la infraestructura urbana, hacinamiento de personas, aglomeración de basura, paraderos informales, estacionamiento improvisado de vehículos livianos y pesados.

Los mercados son un claro ejemplo de desarrollo comercial y económico, donde encontramos diversas actividades como el comprar, vender, cargar, empujar, transportar, etc. y así mismo patrones importantes como el Mercado en Cartagena, 1874, cuya característica principal era la exhibición de tiendas locales a través de su fachada de vidrio y que cada uno de ellos ofrecía sillas en las calles para incentivar a los compradores al descanso e interactuar entre ellos, facilitando sus actividades y teniendo un ambiente más relajado de trabajo.

Respecto a mercados: Francisco Pérez (1986), menciona que el mercado es un equipamiento importante para activar y generar el desarrollo de la ciudad, siendo el medio de transporte su principal aliado. Su eficacia le da un respiro a la aglomeración que se genera en ella, provocando un flujo más dinámico entre el medio de transporte y los usuarios.

En el Perú, el mercado tradicional es la principal fuente de abastecimiento de alimentos. Sin embargo, muchos de ellos presentan deficiencias en diversos ámbitos como salud, servicios básicos (luz y agua), informalidad y el planteamiento y desarrollo de la infraestructura afectando la seguridad, limpieza y orden de la ciudad (León Mayhua & Rondón Zuñiga)

En Lambayeque, el mercado Moshoqueque es el principal abastecedor de alimentos en la ciudad de Chiclayo y un núcleo comercial de alto potencial que influye en el sistema económico distrital, provincial y departamental de la región Lambayeque, por lo tanto, su ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas influye en el desarrollo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.

El sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz tiene como principal problema el desorden y la informalidad urbana manifestado en el déficit del desarrollo de la infraestructura urbana, amontonamiento de personas, carencia de iluminación, aglomeración de basura, expansión improvisada de las tiendas locales hacia las veredas, ambulantes y paraderos informales, congestión vehicular, estacionamiento improvisado de vehículos, gran cantidad de polvo, contaminación sonora, espacios públicos degradados, entre otros.

Considerando estos aspectos que enmarcan la problemática situación urbanística, nos preguntamos, ¿Cómo mejorar la dinámica urbana del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque?

Por consiguiente, el objetivo principal de esta investigación es proponer lineamientos urbano arquitectónicos para mejorar el dinamismo del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque; Los objetivos específicos, las cuales son:

- Diagnosticar la dinámica urbana del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.
- Analizar la estructura urbana del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.
- Conocer lineamientos urbano arquitectónicos, estrategias y las teorías de Martha Thorne y Flavio Tejada para la mejora de la dinámica urbana del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.
- Plantear estrategias urbano arquitectónicas integrales para mejorar la dinámica urbana del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.

La hipótesis es si se tiene en cuenta los lineamientos urbano arquitectónicos y se aplica las estrategias de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas se mejora la dinámica urbana del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.

En efecto, se aplicará un análisis macro del sector, recopilando información sobre los patrones de los usuarios que la habitan, entrevistar personas internas y externas al lugar para conocer qué se necesita y finalmente para su solución se propone las estrategias de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas.

Esta tesis justifica su pertinencia porque realiza un estudio sobre los problemas que registra el espacio urbano en el sector Barsallo – Mercado Moshoqueque, lugar donde se desarrolla la actividad de un comercio desmesurado y con ello el problemas de desorden e informalidad urbana lo cual no permite la habitabilidad tanto para los comerciantes, cargadores, conductores, clientes y las personas que viven cerca al lugar, para lo cual se formularán estrategias proyectuales de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras

arquitectónicas para mejorar el desarrollo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico así como la calidad de vida de las personas que habitan el sector.

Lerner (2005) nos explica cómo el mercado es un punto de activación y genera vivencias promoviendo la seguridad y así mismo tiene sus características como dinamismo en las calles, patrones de estancias de descanso para las personas que ya compraron y así mismo menciona como el medio de transporte sostenible es importante para descongestionar la compacidad urbana.

Por lo que, esta tesis beneficia a las personas del lugar como los comerciantes, amas de casa, niños, trabajadores y personas que viven cerca al lugar puesto que se busca mejorar la relación entre las actividades de este grupo de personas desarrollando espacios adecuados.

El desarrollo de esta investigación incentiva y promueve una actitud proactiva en los profesionales, invitando al desarrollo, investigación y aplicación de estrategias para resolver la problemática en relación a ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas, generando un aporte a profesionales como arquitectos, sociólogos, ingenieros, diseñadores, analistas de comercio, empresarios y otros para mejorar la dinámica urbana del sector Barsallo del mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.

Revisión de literatura

El estudio de las ciudades y los sistemas singulares con las que funcionan, se desarrollan y habitan constantemente, es el panorama principal que enmarca la investigación, bajo este punto inicial muchos escenarios se sintetizan como posibles tendencias y perfiles urbanos que empiezan a concretarse en diversos lugares del mundo; en efecto:

Gonzáles (2015) expone en su artículo “Tendencias actuales de la arquitectura y el urbanismo en América Latina 1990 – 2014”, una reflexión particular sobre estos contextos como tendencias urbano arquitectónicas en América Latina durante los últimos 20 años. La metodología que describe la autora, parte de un reconocimiento de condiciones en las variedades del medio edificatorio y tipologías arquitectónicas, luego se explora las realidades urbanas más problemáticas en el continente, de las que parten estas tendencias como respuesta a un proceso de desarrollo y cambios que enfrenta la vida contemporánea en las ciudades en base a ejemplos de los países más representativos, el resultado de ello refleja la gran diversidad de rasgos físicos naturales que acompañan los territorios, como la cordillera, la selva, los climas más extremos, la gran influencia étnica, la cultural, tradiciones, y formas de vida.

Así, la complejidad de las problemáticas que giran en torno a todos estos aspectos describen escenarios imaginables que pueden estar formando parte de la atmósfera cotidiana de muchos habitantes del continente, en ello prima la búsqueda constante de un hogar para vivir mediante los sistemas de habitabilidad informal, el poco y deficiente alcance de los servicios básicos, la segregación de poblaciones vulnerables, la inseguridad urbana, el crecimiento urbano acelerado y descontrolado en su conjunto, la baja conciencia de sostenibilidad al identificar aún un porcentaje de vehículos que siguen poblando cada vez más las calles de las ciudades, la poca promoción y práctica de sistemas o métodos que mejoren el ecosistema urbano y su capa verde, el incremento de las catástrofes naturales y geográficas donde la respuesta de la ciudad como una infraestructura sólida de soporte aún sigue en espera, y la mala urbanización que no integra el espacio público con las grandes residencias, el aislamiento y el riesgo que generan las autoconstrucciones, sin olvidar las gestiones equivocadas de entes de gobierno y poderes del estado local. Con lo mencionado anteriormente y bajo una óptica racional de experiencia propia, la investigación logra establecer estas tendencias que afinan los campos de acción a nivel social, económico, urbano y medio ambiental, sintetizándolo como alternativas en el nuevo hábitat popular, haciendo énfasis en los proyectos residenciales de Aravena en Chile, con las viviendas progresivas, donde también Castillo Velazco combina con eficaz resultado el uso del metal y el hormigón como estructuras combinables funcionales (buen comportamiento frente al terremoto del 2008)

Además, una movilidad urbana reestructurada puede lograr la eficiencia en la capacidad de transporte y un sistema ordenado de rutas mediante estaciones y zonas adecuadas como terminales o paraderos, Caracas lo hizo posible, con la reforma del sistema vial central de la ciudad, la recuperación de calles como espacio público y adecuaciones del transporte.

A su vez para la recuperación de núcleos históricos y los espacios públicos, sobre todo en el centro de las ciudades, se define rehabilitar los aspectos urbanos y arquitectónicos, siempre vinculando el valor cultural identificado o recreando una identidad que parta de un rasgo común del lugar, se describe también a la fuerte influencia de la peatonalización y vinculación con zonas de importancia histórica, donde la práctica urbana se justifica; los proyectos son innumerables y reconocen el valor cultural que existe desde siempre en cada país del continente.

Para una red de espacios públicos y parques que integren lo cultural resaltando el uso de pavimentos, vegetación, la escultura urbana, el agua, las funciones recreativas a nivel de peatón, los recorridos de apreciación e integración al paisaje, un ejemplo claro de ello son los parques botánicos de la ciudad de Medellín, junto a otros parques como modelo de espacio público contemporáneo coherente a su entorno, en el mismo Colombia.

En el caso de la recuperación de la fronteras y costas acuíferas, se debe al uso de los bordes y cómo enfrentan cuerpos de agua ante esto para que se revitalicen y contemplen escenarios de uso público, recuperación de edificios de uso industrial y su conversión, como lo destacado en Puerto Madero, Buenos Aires; o el centro cultural de la moneda en Chile.

Las edificaciones emblemáticas, por lo general persiguen el perfil icónico que represente y de soporte a su propio contexto. Esta pieza arquitectónica afecta a escala urbana y sectorial, de usos híbridos, o perfilados al funcionamiento comunitario o de vanguardia colectiva, como los emblemas proyectados en Brasil por Niemeyer, o el campus San Joaquín, en la universidad católica de Chile, de Alejandro Aravena.

La estructura verde y sus capas, bajo el marco de las construcciones verdes tanto a escala ciudad y pieza arquitectónica, prima el ideal de la sostenibilidad y ecología urbana, proyectos como la Biblioteca Nicanor Parra de la Universidad Diego Portales de Mathias, en Chile, o las cubiertas orgánicas del mercado Tirso de Molina con el uso de la filigrana.

Finalmente la investigación reconoce la adecuación general de todos estos aspectos concentrados en la práctica urbana lograda de Curitiba, Brasil, ejemplos de sostenibilidad e integración paisajista, el orden urbano y una correcta gestión de alcances que den soporte a la sociedad, economía y calidad de vida de sus habitantes haciendo uso de los propios recursos del territorio, redefiniendo su cultura, revalorizando sus espacios dinámicos y configurando

mejor las industrias creativas y contemporáneas, la movilidad eficiente y el rescate considerable del espacio público.

A manera de conclusión, la autora destaca cómo el incremento de las poblaciones y el crecimiento urbano han posibilitado la aparición de estas tendencias, y con el pasar del tiempo cada ciudad ha intentado estrategias que de alguna manera intentan salvaguardar esas tradiciones y cultura local, su historia, y la permanencia en el tiempo, cada ejemplo positivo es un estímulo que invita a la continuidad en el desarrollo de América Latina, sus urbes y un acercamiento a la vida ecosistémica, responsable y de calidad.

Por otro lado, Pérez (2015) describe la relación práctica entre arquitectura, urbanismo e infraestructura, con la administración de metodologías que puedan hacer trabajar eficientemente los tres aspectos en una ciudad. Su metodología enfatiza un criterio bajo los paradigmas del urbanismo infraestructural, de Stan Allen; bajo estos parámetros se logra identificar como elementos eje a los sistemas de flujo, aquí prevalecen los resultados que centran su atención en las movilidades urbanas, el soporte comercial y sus alrededores, estos vínculos son dinámicos y en búsqueda de alternativas espaciales de oferta y demanda, convierten el uso funcional en mixturas de encuentro que suelen ser informales, esto implica la generación de nuevos contextos que permitan la estancia o infraestructuras que se adapten al ocio, como parte de la rutina de los mismos pobladores, el estudio identifica tipologías que interactúan constantemente, modos de desplazamiento, rutas alternas, la evolución compleja de las dinámicas urbanas para este tipo de zonas en constante crecimiento.

En el desarrollo de la investigación, se identificó estrategias a nivel horizontal (capas) y vertical (niveles) para albergar a este proceso evolutivo, de este modo los nuevos escenarios metropolitanos serán periféricos pero conectados, siempre con el uso privado y público integrado para convertir la infraestructura de la ciudad en un sistema en conjunto que fluya y no discrimine espacios residuales o en conflicto.

De Souza y Bustos (2017), describen un estudio del sector de Santiago y Concepción, en Chile; este análisis prima en las relaciones que establece la calle de estas comunas en función del comercio informal.

Usa una metodología práctica de observación, fotografías inéditas y mapeo que identifica aquellos rasgos más trascendentales de estas dinámicas informales urbanas, la cantidad de actores involucrados, el establecimiento de los espacios efímeros, el propio comportamiento del peatón y la apropiación de la calle como espacio público y lugar de conflicto en su circulación, en efecto, la ocupación informal suele generar invasiones y desorden urbano pero se auto justifica la búsqueda de oportunidades laborales sin gestión de

los tránsitos peatonales, incluso el equipamiento más frágil para el comerciante ocupa una superficie desmedida, generando rasgos de contaminación y ruido que alteran la salud del poblador.

Los investigadores consideran finalmente que, bajo un escenario caótico de vida cotidiana en estas calles comerciales, se esconde un potencial factor de dinamismo que debe ser canalizado en metodologías y prácticas urbanas que no disminuyan la continuidad del mercado laboral.

Sin embargo, estas estrategias suponen una gestión y soporte gubernamental íntegro a todo los actores involucrados, reformule la normativa del uso público y mejore las infraestructuras que puedan acoger a este tipo de comercio informal, segregado, invasivo, desordenado ante la demanda por aquellas poblaciones de consumo estándar y bajo nivel económico, el respeto por las dinámicas que ya existen para comprenderlas, gestionarlas y partir hacia cambios que las revaloricen en el mejor de los casos.

Las grandes ciudades han traído consigo problemas de movilidad, deterioro ambiental, inseguridad ciudadana, etc. para su desarrollo, por lo que se implementaron estrategias de infraestructura y servicios, para que las personas la ciudad pueda desenvolverse de forma correcta y ordenada y las personas puedan realizar sus actividades y presenten un medio de transporte sostenible convirtiéndose en una ciudad integral con una mejora de la calidad de vida de la población, desarrollo económico, presencia de espacios recreativos y para ocio, centro de abastos, viviendas sociales, conservación de patrimonios históricos y arquitectónicos, promover el turismo local, atención primaria de salud, centros para infantes, adolescentes y ancianos, espacios deportivos, seguridad ciudadana y un establecimientos de justicia y paz. (Aparicio, 2004).

Gehl (2006) y López (2013), exponen que las ciudades son un conjunto de vivencias y rutinas que crean escenarios necesarios, opcionales y sociales en los diversos núcleos de las ciudades, sin embargo, en las zonas alejadas del centro de la ciudad se genera una actividad más íntima y vecinal. Por tal motivo, los pobladores tienen derecho a disfrutar de espacios públicos que respondan a las necesidades de las personas y sientan confort y seguridad en ellos, por lo que se debe materializarlos acorde a una escala adecuada al hombre.

La ciudad según E.L. Ullman (2012) y Kevin Lynch (1998) tienen los siguientes principios: Complementariedad, accesibilidad, oportunidad. Ambos coinciden que establecer escalas medibles respecto a su espacialidad, función y forma con énfasis en sus accesos permite el fácil ingreso a los equipamientos y el control de sus espacios a escala urbana.

Además, para que una ciudad tenga un buen desarrollo según (Gehl, Ciudades para la gente, 2015) se debe actuar en cuatro ámbitos como la preservación del patrimonio y la movilidad sustentable para crear una solución para el uso excesivo de vehículos y proponer medios de transporte sustentables; la Equidad y diversidad y el Diseño urbano y escala, para considerar la escala humana y su alcance a la metrópoli. A su vez, Kevin Lynch (1998) complementa que los principales elementos que componen la ciudad son también las sendas, los bordes, los barrios, los nodos y mojones (estos dos últimos como puntos de concentración y dinámica intensiva).

De igual manera, Lewis (2015) menciona que existen diferencias entre proceso y actividades. La primera se da en un transcurso de tiempo y la segunda es recurrente, así mismo la agrupación de puntos importantes como equipamientos, nodos, hitos, etc. para una ciudad integral se dividen estructuralmente en tres, la jerarquía de puntos se puede tener dos puntos de primer y segundo orden y así dividirse sucesivamente. Sin embargo, deben conectarse todos a los de primer orden. En el caso del punto central se divide en otros puntos de impacto originando aglomeración y actividades siendo atraídas siempre al punto principal. Y, por último, en los puntos mixtos la conexión que pueda existir entre equipamientos, nodos e hitos ocasionan puntos secundarios generando una conexión entre todas ellos.

En relación a lo expresado en líneas superiores, la Agencia Ecológica de Barcelona (2021), describe un esquema funcional y lógico para un sistema de indicadores y condicionantes que participan en las ciudades medianas y grandes.

El documento es una respuesta a la constante búsqueda de cómo poder ordenar y organizar un territorio convirtiéndolo en un modelo de ciudad sostenible, este escenario estima una continuidad que permite la reformulación de los conceptos y análisis transversales a los que son sometidas las ciudades. Así mismo, este sistema se configura en cuatro contextos generales: Compacidad y funcionalidad, Complejidad, Eficiencia y Cohesión social (Contexto que no tomaremos en cuenta) que agrupan los condicionantes particulares como indicadores que se estudian singularmente (Ver figura 01).

En esta investigación cuyo ámbito es el mercado Moshoqueque, tenemos en cuenta que la estructura urbano arquitectónica, la gestión pública y la población del sector, carece de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas para lograr el desarrollo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico, los cuales están potencialmente para activar, por lo cual asumimos el aporte del esquema funcional y lógico expresado anteriormente con sus sistemas de indicadores y condicionantes vinculantes a las medianas y grandes ciudades.

En alusión a la búsqueda de un modelo de ciudad sostenible, explicaré cuatro contextos generales con sus correspondientes condicionantes particulares, según las bases teóricas que tomaré en cuenta:

El contexto de compacidad y funcionalidad, responde a la mirada física del territorio, los cuales brindan soluciones formales para entender el impacto que sugiere el desarrollo de los espacios públicos como una parte radical de la estructura para un modelo sostenible de ciudad.

Se subdivide en:

La ocupación de suelo persigue la máxima eficiencia en el uso de los recursos naturales y el suelo, para regular la presión de los sistemas de apoyo en la ciudad. Aquí prevalecen las planificaciones y gestión en perfiles barriales y de catastro sostenible, condicionantes del entorno y marcos normativos, también están considerados la integración y conectividad y la densidad e intensidad edificatoria.



Figura 1. Esquema guía de un espacio urbano territorial sostenible. Nota: Obtenido del informe AL21(2021), página 3.

El espacio público y habitabilidad, el eje continúa estructurado permitiendo que en la calidad del espacio público prevalezca el criterio de poder desplazar la incidencia creada por el vehículo y el diseño de las calles en función a este, el aspecto ecológico urbano prima sobre las perspectivas del espacio público y conlleva al modelo de ciudad más habitable y sostenible actuando como mediador entre las interacciones sociales de la ciudad, la calidad de vida de las personas, el contacto comunitario y bienestar.

Poder establecer un equilibrio urbano sugiere dedicar función y organizar los mismos espacios públicos al cuidado y promoción de las infraestructuras verdes, la estancia, las calles en favor del tránsito peatonal y el vehículo sostenible.

La habitabilidad urbana del espacio público es posible medirlo gracias a las condiciones favorables que reflejan un bienestar físico, psicológico y patológico del ciudadano en el espacio público referido. Se considera el análisis de la accesibilidad, el carácter ergonómico, el confort a nivel térmico, acústico y lumínico, lo atractivo del ambiente en mención por la proximidad y localización dentro de territorio, la seguridad de las calles y lugares de encuentro social, para poder garantizar la continuidad de lo habitable y cotidiano.

En contraste con ello, Gehl (2015) menciona que, las personas tienen derecho a disfrutar de espacios públicos de calidad con confort abasteciendo las diferentes necesidades comunes y materializándola en espacios agradables, como aspectos de garantía expone la seguridad, el carácter sostenible, la distribución solidaria y áreas activas o vitales.

La movilidad y servicios que facilitan el entendimiento de la funcionalidad con la óptica del urbanismo ecológico, por la aplicación de los modos de transporte alternativo reduciendo la cantidad de emisiones de carbono, los accidentes de tráfico con consecuencias severas o irremediables, el consumo energético racional y el cuidado de la salud comunitaria.

Para la organización de las redes, se debe dotar al espacio urbano con un 60 y 70% de uso público para diversas actividades integrales, la circulación vehicular se relega y reorganiza bajo parámetros pertinentes. Finalmente, las vías básicas que ordenan e interconectan extremos se dan en función del uso ecológico y peatonal, los espacios libres se transforman en ambientes necesarios de estancia, seguros, verdes, accesible y abierto para todas las personas e incluso con aquella que presentan movilidad reducida.

Los servicios e infraestructuras disponen los aparcamientos de vehículos fuera del centro, regido a vías de mayor orden, incluyen de forma proporcionada el uso de la bicicleta con puntas de aparcamiento en diversas zonas. A su vez, los servicios logísticos de mercancías se derivan a horarios nocturnos o de menos encuentro con el andar comunitario, las telecomunicaciones y el agua se desarrollan con galerías particulares que respondan a cualquier situación adversa.

El contexto de complejidad fijada en la organización urbana, la relación de usos y funciones diversas para un espacio configurado y cambiante. Este escenario es mixto, desordenado y ordenado, exponiendo lo convencional y no convencional de una ciudad.

Se subdivide en:

La complejidad urbana, prima como encabezado sistémico y conceptual por ende la información organizada, mezcla de usos y funciones urbanas conlleva a una ciudad del conocimiento. El urbanismo ecológico sostiene la óptica de proliferar la densificación del

conocimiento con el pro de desarrollar la información, gestionarla y darle calidad en el alcance de sus usuarios. Además, las actividades de proximidad, referido principalmente al acceso de recursos y servicios como la alimentación, los medicamentos, etc., una proporción que coincide con el estimado de 3 o 4 actividades por cada 1000 residentes.

Los espacios verdes y biodiversidad, destaca la red verde permitiendo potenciar la calidad y salvaguardar la funcionalidad de esos espacios en los procesos urbanísticos mediante la integración y ordenación de una matriz verde en las ciudades.

El logro de este escenario se dará a través de la interconexión entre espacios verdes, jardines y parques, los interiores de las manzanas, las calles que se encuentran a sus alrededores y las conformadas por las supermanzanas, creando un contexto verde de atmósfera ecológica como perfil y herramientas para que la ciudad pueda tramar diferentes dinámicas naturales y funciones que la benefician.

La estructura se liga con la infraestructura que presenta la ciudad para dar soporte a los espacios verdes por habitante, en ellos, los espacios verdes accesibles de forma cotidiana se desarrollan con el acercamiento a los circulaciones y vías para personas con discapacidad o movilidad reducida. La función de estos espacios verdes y sus modos de acceso está relacionada ya sean 200 m² en un espacio mayor a 1000 m² o una relación de 750 m² para un espacio que supera los 5000 m².

Este complejo sistema de impermeabilización del suelo también permite urbanizar los suelos con patrones vegetativos, la regulación hídrica del entorno, y el control medioambiental. El resultado logrado recae en el confort térmico y acústico en edificaciones, calles y parques de amortiguamiento aumentando el fauno ciudadano propio de las masas vegetales que la conforman.

En la conectividad del verde urbano, recae sobre la permeabilidad del suelo, el confort acústico y la biodiversidad del arbolado que suele desarrollarse en las vías y tramos urbanísticos de las ciudades como elemento estructural de un ecosistema urbano y de su propia biodiversidad. Esto apunta a poder implantar en sus suelos diversas especies vegetativas donde el sentido cromático y la capacidad de adaptación de sus ejemplares logre revalorizar las intervenciones vegetativas públicas sin mayor problema, esta adaptación y compatibilidad refuerza el soporte verde que reflejan las ciudades garantizando un mantenimiento gestionable eficiente.

Contexto de eficiencia es un resultado de optimización articulado y duradero a largo plazo para la obtención de un mejor resultado empleando la menor cantidad de recursos

El metabolismo urbano es el intercambio de materia, energía e información que se establece en las ciudades comprendiendo las relaciones entre los materiales, procesos sociales,

orgánicos e inorgánicos determinando exigencias en las materias primas y el impacto que su empleo tiene en la biosfera.

Estos contextos, ámbitos y subámbitos se conexionan con la teoría de:

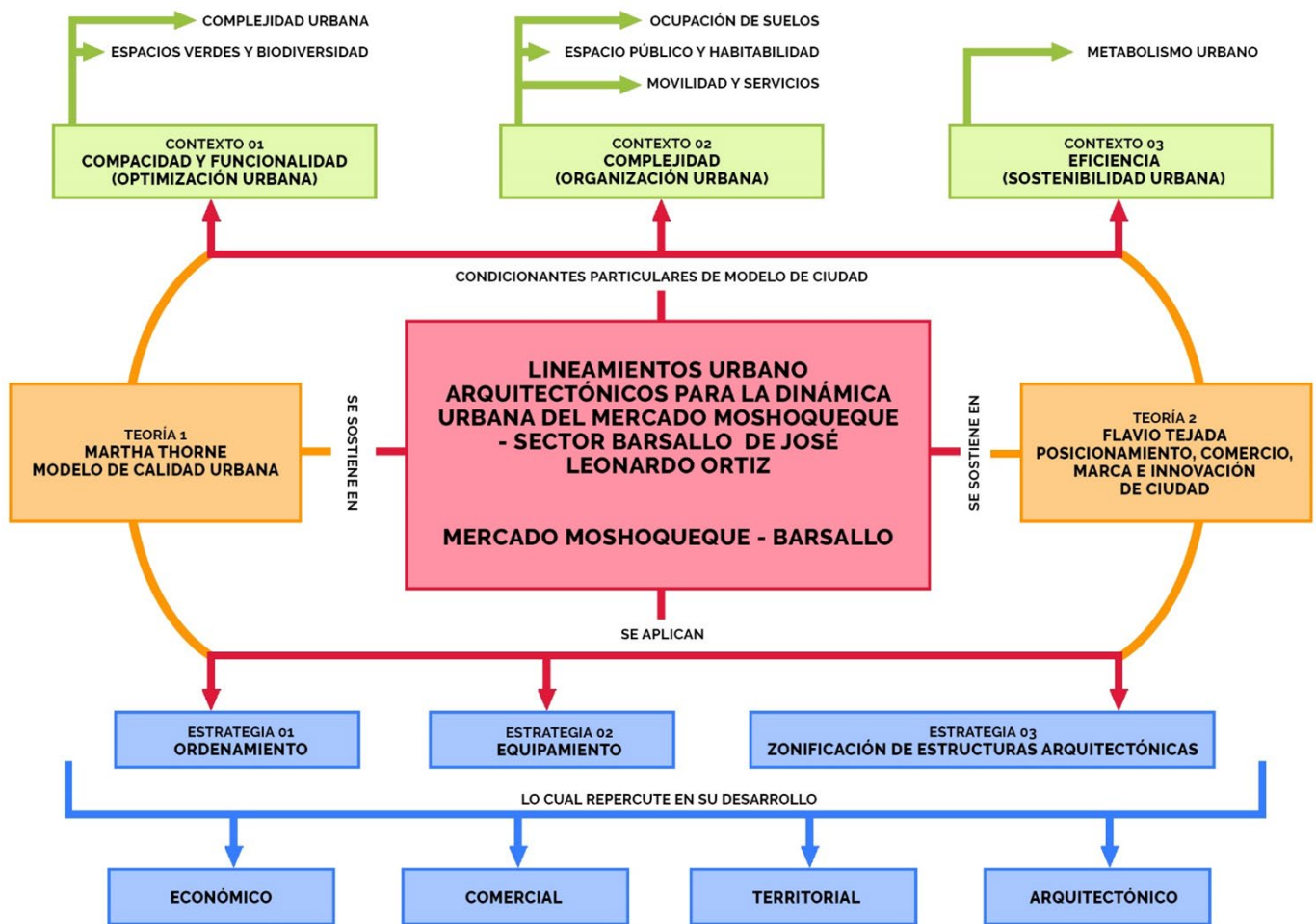
Martha Thorne, decana de IE School of Architecture and Design y directora ejecutiva del Pritzker Architecture Prize, quien habla sobre la importancia de la transformación holística y sostenible del modelo de ciudad y como la arquitectura puede contribuir a hacer metrópolis más densas con una alta calidad urbana y una mayor calidad de vida para los habitantes.

Martha Thorne es una experta en arquitectura y diseño que cree que las ciudades deben ser más densas y tener una alta calidad urbana para sus residentes. Ella piensa que los desafíos de las ciudades deben abordarse de manera integral y holística, y que la igualdad y la sostenibilidad son objetivos importantes a alcanzar.

La población urbana se duplicará en cuarenta años, lo que obliga a la transformación holística y sostenible del modelo de ciudad. Ella cree que uno de los grandes desafíos es crear espacios de calidad en ciudades densas. Para ella, los aspectos arquitectónicos y económicos son importantes, pero en el nuevo modelo de ciudad, los retos y las soluciones tienen que abarcarse de forma integral y verse holísticamente. La igualdad y la sostenibilidad son dos de los objetivos que hay que alcanzar.

También se sustenta esta tesis con el aporte de Flavio Tejada, quién es otro arquitecto que habla sobre el buen funcionamiento de las ciudades, menciona que en las últimas décadas, la construcción de edificios emblemáticos ha sido un medio muy eficaz para posicionar y reforzar la marca de una ciudad. Sin embargo, hoy en día las ciudades necesitan proyectar su propia imagen con un enfoque integrado del diseño que fomente el papel de la ciudad en la economía digital y atraiga al talento y a las empresas innovadoras.

La necesidad de reformular los modelos urbanos a través de un marco colaborativo entre las múltiples capas del conocimiento y los agentes implicados en la construcción del territorio. Según él, el nuevo paradigma obliga a que las urbes se enfrenten a retos que superan su propia escala de intervención, como el cambio climático, los procesos acelerados de urbanización o la preservación de la identidad local frente a la globalización. Esta investigación propone el siguiente modelo teórico.



Esquema 1. Modelo teórico. Fuente propia

La forma de la ciudad y el transporte en ella toman un protagonismo importante. Las vías principales, secundarias y de tercer orden le dan flexibilidad a la ciudad dependiendo de ellas el dinamismo fluido, la producción de congestión, la seguridad que genera al tejer diferentes puntos de la ciudad y la vida en los barrios. (Zárate, 2012)

Lupiáñez (2004) y Pinedo (2001) definen la dinámica urbana como la colección de procesos de espacios temporales de categorías sociales, culturales, comerciales y políticas que tienen lugar al mismo tiempo en una determinada ubicación geográfica dentro de un entorno urbano; está relacionado con una serie de características locales, como la densidad, los usos del suelo, los usos mixtos, la morfología o las variables socioeconómicas.

De igual manera, Horacio Meda (2019), expone las fuerzas endógenas como las que trabajan desde dentro de la ciudad para transformarla, mientras que las fuerzas exógenas son las que intervienen desde fuera de la ciudad para transformarla. También hay dos tipos de

fuerzas endógenas: las que trabajan desde dentro de la ciudad para transformarla y las que intervienen desde fuera de la ciudad para transformarla.

Todas las aglomeraciones urbanas, incluso en la presencia de constantes externos factores y una inmutable económica ambiente, generan diversas fuerzas que, a través de sus propias estructuras, amenazan con trastornar el equilibrio de la totalidad del sistema, resultando en fuerzas endógenas.

Como consecuencia se da la relocalización de actividades debido a que es posible tener fuerzas que promuevan la difusión de las actividades en el borde urbano que se basan en los desequilibrios de la aglomeración, que se manifiestan en el difícil acceso, la aglomeración del tráfico, la escasez de tierras disponibles y el aumento de los valores de la tierra y el daño de las condiciones medioambientales.

En el desarrollo urbano, los movimientos migratorios intraurbanos de la población, en particular, la sub urbanización selectiva, no son una novedad. Están motivados por una variedad de factores, como los categóricos económicos que son originados por leyes del mercado inmobiliario y la deterioración de las condiciones de vida en el interior de la ciudad que cada vez es más difícil de mantener.

Aunque por consideraciones de seguridad y apoyado en las ideas de descentralización y privatización, este modelo de hábitat urbano incluye comunidades cerradas homogéneas que separan los alrededores de la ciudad del espacio social.

El crecimiento según las líneas de menor tensión se generan las vías de transporte que modifican la homogeneidad del suelo, alterando así el acceso, y como resultado las zonas cercanas a los recorridos de transporte están más temporalmente conectadas con la zona central que con el resto de la ciudad.

Aunque las ciudades son entidades distintas, forman parte de un entorno externo más amplio que tiene diversas dimensiones (y geometría variable, según Jordi Borja), en el que las fuerzas actúan para atraer a la gente a la ciudad y de la que se derivará la dinámica que planteará la cuestión del equilibrio interno de la ciudad denominadas fuerzas exógenas.

Las decisiones políticas tienen la capacidad de alterar significativamente el entorno global, creando condiciones favorables o desfavorables en términos de atractivo para la financiación y localizaciones. Por ejemplo, la designación de Ushuaia como zona de generación industrial dando lugar al crecimiento de la ciudad, es un claro ejemplo de decisión política.

La evolución de la base económica urbana sigue siendo la fuerza impulsora más específica detrás de los cambios internos que afectan a diferentes partes de la localidad por el

flujo de capital, flujo de trabajo, cambios en el número y la naturaleza del empleo y puestos de trabajo.

Los movimientos demográficos regionales tienen la posibilidad de crear variantes muy veloces en la cantidad y estructura de la gente urbana. Estas variantes proponen que la localidad en su tema regional y todavía en todo el mundo. Nuestro estado es una situación muy clara de las transformaciones urbanas causadas por distintas clases de migraciones en diferentes periodos de tiempo.

De acuerdo con Meda (2019), la estructura urbana está conformada por componentes físicos – espacios urbanísticos y arquitectónicos, en ello se propone que, la estructura urbana no es como una fotografía de la región, en donde no solo se presentan datos y hechos que condicionan, sino es una sinopsis donde se detalla únicamente aquellas ocupaciones, espacios y relaciones perpetuas a través del tiempo. Estos elementos de la composición urbana que se presentan en un contexto singular son las interrelaciones, conflictos, fortalezas, el suelo y su utilización, debilidades, amenazas y tendencias.

Acorde a su criterio las áreas centrales y los distritos comerciales son difíciles de definir, ya que las zonas centrales de las ciudades poseen diversidad de funciones y componentes económicos y físicos por lo que es importante proporcionar un límite urbano.

Así mismo, un límite urbano, como lo expone la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC, 2008), es aquel elemento que configura y limita áreas urbanas y en crecimiento. Estas fronteras naturales o artificiales diferencian espacios geográficos unos de otros (Plataforma Urbana, 2008).

El distrito central urbano (D.C.U.) configura un espacio donde se presenta el uso más intenso del suelo, debido a las altas densidades de actividad y de edificación, definiendo su crecimiento en altura.

Es el área de mayor afluencia de masas, debido a que es el punto de encuentro de calles principales, en donde la red de transporte y comunicaciones es más densa. Además, una de las partes de tierra más costosas, por el uso que se le dará.

Puesto que el centro de negocios del distrito está principalmente definido por dos tipos de actividades (1) dinámica administrativa, y (2) comerciales y actividades de servicios (residenciales e industriales).

Frente a este panorama, Sánchez (2008) explica un crecimiento disperso de la población y sus actividades, unos más que otros, por ejemplo, las residencias crecen, pero tardan a diferencia de los equipamientos activos como mercados, colegios, centros comerciales, etc. van generando una centralización en distintos puntos de la ciudad.

De igual forma, Pérez (2007) afirma que los equipamientos le dan un toque de flexibilidad a la ciudad generando una dinámica social, invadiendo las zonas residenciales próximas a ella, convirtiéndola en una isla o una porción de la ciudad.

El espacio público funciona como su complemento principal para originar una transición entre ellos, separando actividades comerciales, educativas y laborales de la actividad residencial, suavizando las relaciones entre los distintos usuarios.

Por otro lado, los edificios como sólidos compactos dan vivencia y jerarquía al espacio público permitiendo percibirlo mejor, sin embargo, tampoco es bueno que se encuentren edificios distintos lugares, sino que debe existir un equilibrio en el espacio público y privado para crear entorno agradable por la aglomeración que genera el equipamiento y lo que el espacio público debe soportar.

El mercado es un equipamiento importante y de reactivación para las zonas de barrios degradados, es una micro ciudad con mucha dinámica entre comerciantes, amas de casa, extranjeros, niños, trabajadores, etc.

El complemento esencial para su buen funcionamiento es el medio de transporte que ayudará a dispersar la aglomeración generada, a promover una red mercantil y conectar diferentes equipamientos del mismo nivel jerárquico como iglesias, plazas, bancos, etc.

Según Pérez Rojas (1986) y Pérez Igualada (2007) coinciden que los mercados son estables y el corazón de las actividades de la ciudad, en ellas se adaptan y estructuran. Los mercados en las calles dan un dinamismo exterior, brindando la sensación de seguridad y confort por el flujo en las calles, pasajes, aceras, etc. Por tal motivo, lo primero que llama la atención de una ciudad son sus calles, en cómo están compuestas y en qué condiciones se encuentran y en la seguridad que nos pueden proporcionar.

Además, los pequeños establecimientos o equipamientos que forman una línea a lo largo de las aceras proporcionan vida a la calle atrayendo personas de otros lugares desarrollando dinamismo en la ciudad.

El mercado en Cartagena fue uno de los más grandes en la actividad económica que existía en 1874. Los pequeños comercios daban vida a la ciudad y fueron creciendo rápidamente por el un patrón característico de dicho lugar, ubicaban sillas en la fachada ofreciéndolas a los clientes como zonas de reunión y descanso. A su vez eran recintos comerciales elegantes por lo que llegaba un usuario con un estatus de vida alto acorde a la época.

Pérez Rojas (1986) menciona que el espacio comercial ha ido evolucionando de buscar la buena apariencia y lujos a espacios sostenibles y económicos, pero sin perder su función y

belleza. Años atrás, el comercio era caracterizado como una galería y un pasaje donde las personas podían pasar por las calles mirando la exhibición de productos que se ofrecían.

La población empezó cambiando e implemento nuevas formas de comercio como textiles y tecnológicas aumentando la demanda de la diversidad de trabajos y en transformar sus espacios públicos para las nuevas actividades que se estaban dando, creando así “catedrales comerciales” como punto estratégico de activación ante la mayor oferta y demanda de desarrollo de un lugar. (Ramirez Kuri & Aguilar Diaz, 2006).

La actividad comercial es importante para el funcionamiento de un barrio. Las calles comerciales se han caracterizado hace mucho tiempo por tiendas locales que se emplazan en vías principales como secundarias, así mismo son compactas y densas que dan lugar a un microclima compuesto por una pista, aceras y las tiendas locales provocando congestión vehicular. Sin embargo, no es tan malo como parece por la existencia de calles peatonales donde su principal característica son sus espacios al descanso y recreación de las personas, dando un respiro a lo comercial. (Pérez Igualada, 2007)

Según Rogers y Gumuchijan la buena espacialidad de los espacios públicos atraen y hacen que las personas se relacionen y compartan vivencias entre sí. La ciudad ha sido influenciada por el consumismo en estos últimos años, entendiéndose así que la arquitectura ya no solo se basa en aspectos sociales, sino en dar lugar a actividades comerciales por medio de estancias, plazas y recorridos que sirvan tanto de uso comercial y social para las actividades que se realizan en la zona. (Lerner, 2005).

Los sistemas urbanos son la técnica final para llegar al resultado que es el buen desarrollo de un lugar. Una ciudad debe ser pensada desde su emplazamiento y trazado de centros y redes de servicios, en la unificación de sectores, jerarquizar y asignar usos generales a diferentes zonas centrándose en la intensidad de impacto de ellos, estructuración urbana entre los usos mixtos como residencial, educación, recreación, etc. como respuesta a las necesidades de la zona y redes globales de transporte público.

Así se incentiva la ordenación comercial y urbanización teniendo como característica principal un equilibrio en los espacios que son requeridos que abastezcan a la población. (Colegio oficial de arquitectos de Madrid, 2008)

Según Álvarez Mora (1973) la revitalización es la reorganización y mejora del entorno físico de acuerdo a alguna cualidad que permita activar una degradada de la ciudad la cual haya sido afectada en su infraestructura, ya sea en lo económico o social respetando sus preexistencias y área construida.

Una condición de la revitalización es tener una buena estructura con su entorno, conexiones y un tejido urbano con funcionamiento. Revitalizar también trata de cambiar el *chip* de su población, hacer entender que ellos son parte de la ciudad, y que la vivencia, regeneración y cuidado de un espacio también los implican. Podemos hablar de procesos estratégicos que configuren las interacciones urbanas en beneficio de las mismas ciudades y sus habitantes.

Cuentas (2015), afirma que la revitalización urbana determina el estado que se configura en estrategias diversas para la regeneración de los sistemas económicos, de producción, la comunidad y el ámbito urbano general, es decir, los procesos estratégicos deben desarrollar interacciones urbanas en beneficio de las ciudades y sus habitantes.

La invasión de espacios públicos se ha producido por el rápido desarrollo de la ciudad y por la falta de atención hacia algunos sectores. Tenemos equipamientos importantes como mercados, colegios, supermercados y tiendas locales y a la vez personas que han impuesto un comercio informal que a diferencia de otros países existe el comercio ambulatorio formal que tienen un tiempo de trabajo y supervisión del estado. (Ziccardi, 2001).

Los contextos urbanos actuales, se someten a fenómenos urbanos como la degradación urbana, en el que un espacio dentro de la ciudad disminuye de manera gradual sus niveles en calidad y características positivas y el deterioro de su imagen singular que conlleva a la vulnerabilidad de sus áreas físicas, sociedad y condiciones medio ambientales que lo conforman (Melnechuck, 2021).

Este escenario se vincula directamente con la degradación ambiental que conlleva a un grave diagnóstico de riesgo y peligros en la calidad de vida del planeta e incluso muchas de estas parten de las actividades irracionales que realiza el ser humano (Fernández, 1996).

De la misma forma, Yi (2018) expone que los modelos de gestión para la regeneración urbana se determinan mediante una extensa diversidad que tiene relación con la concepción de los programas y las gestiones propias de los análisis desarrollados en cada ciudad, de esa forma se distinguen tres aspectos a desarrollar como la peculiaridad de la zona, sus componentes, herramientas sociales y económicas.

La implantación de competencias en un marco institucional para cada espacio y las características de los sectores privados y la economía social generan una dinámica como papel importante en la regeneración de las ciudades.

Para Salingeros (2014) existen tres principios para identificar la dinámica de una ciudad. Partiendo de los nodos que son generados por un grupo de personas o algún equipamiento importante, estos deben estar a una distancia prudente para generar fluidez entre ellas. De este modo, las conexiones se dan de un punto importante a otro de manera lineal y de un tramo

corto. Además, la jerarquía se genera a través del tiempo y es influenciada por ciertos equipamientos.

Con todo lo expuesto, se formulan enfoques conceptuales que son empleados en el desarrollo esquemático estructural de la investigación, por tal, una de las variables comprende el concepto de dinámica urbana, que según Lupiáñez (2004) y Pinedo (2001), se define como la colección de procesos de espacios temporales y sistemas que interactúan a niveles sociales, culturales, comerciales y políticas dentro de un entorno urbano.

Según Pinedo (2001) y Meda (2019) para el desarrollo del contexto urbano se deben considerar las fuerzas endógenas y exógenas que trabajan para transformarla y condicionarla, respectivamente como respuesta a las necesidades de los habitantes.

Además, la comprensión de la estructura urbana como segunda dimensión Lewis (2015), Gehl (2015), Zárate (2012), Meda (2019), Lerner (2005) y la Agencia Ecológica de Barcelona (2021), todos establecen que en este ámbito urbano vital se logra estudiar los aspectos que configuran su complejidad urbana, el espacio público y habitabilidad, la movilidad urbana, la ocupación del suelo y el metabolismo urbano como los escenarios necesarios que estructuran un territorio urbano.

Como segunda variable, Álvarez Mora (1973), Lerner (2005) y Yi (2018) describen los lineamientos urbano arquitectónicos bajo la óptica de parámetros como alternativas óptimas y de soporte en función de un mejor destino, funcionamiento y panorama general de la dinámica urbana de las ciudades, las prácticas de regeneración y revitalización urbana.

Para este punto, las dimensiones se configuran en base de estrategias o alternativas que predispongan soluciones urbanas coherentes. Respecto a esto concibo que los lineamientos urbano arquitectónicos son parámetros, soporte, visión, dinámica, revitalización urbana y otros para la optimización.

Materiales y métodos

Esta investigación buscó proponer una serie de criterios urbano arquitectónicos generados para mejorar el espacio habitable para el desarrollo del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque, en el distrito de José Leonardo Ortiz.

Esta investigación es de tipo descriptiva propositiva, pues Hernández, Fernández y Baptista (2014) manifiestan que los estudios descriptivos pretenden medir o recoger información de manera independiente sin buscar correlaciones o causa y efecto de variables. De tal forma, se tiene como variable independiente al sector Barsallo del mercado Moshoqueque, y como variable dependiente se maneja la interpretación de los lineamientos urbano arquitectónicos como alternativas de solución en las ciudades.

Además, el contenido expuesto como resultado tiene un carácter mixto, debido a los datos e información que reflejó cantidades y cualidades descritas para el fenómeno urbano estudiado (cualitativo y cuantitativo).

Este trabajo de investigación resultó ser no experimental, en concordancia a lo expuesto por Hernández, Fernández y Baptista (2014) quienes manifiestan el no ejecutar acciones para evaluar causas y reacciones como demostraciones concretas que permitan conclusiones irrefutables en este tipo de investigaciones, particularmente, en el sector Barsallo - Mercado Moshoqueque como contexto de estudio; así, el proyecto toma una posición de observación, para describir y analizar un espacio urbano.

La investigación comenzó con el reconocimiento de dos variables, estas son la dinámica urbana y los lineamientos urbano arquitectónicos. La observación y el análisis de fuentes documentales fueron las técnicas, así como mapeos cartográficos, análisis de fotos hechas en campo, encuestas a la población involucrada y revisión de bibliografía se convirtieron en los instrumentos de la presente tesis.

Cada uno de ellos cubrió cada indicador respectivo acorde a la dimensión como respuesta del esquema general de organización para el proceso de investigación, esta herramienta gráfica ordena y jerarquiza el método de operacionalización de las variables, todo ello validado por un experto en cuestión (ver anexo 01).

En el caso de la población, se estimó en base al mínimo de 10000 personas y por medio de la fórmula Zobeida se tuvo como muestra a 400 personas, a las que se les planteó un cuestionario que correspondió para hallar los resultados del primer objetivo de la presente investigación.

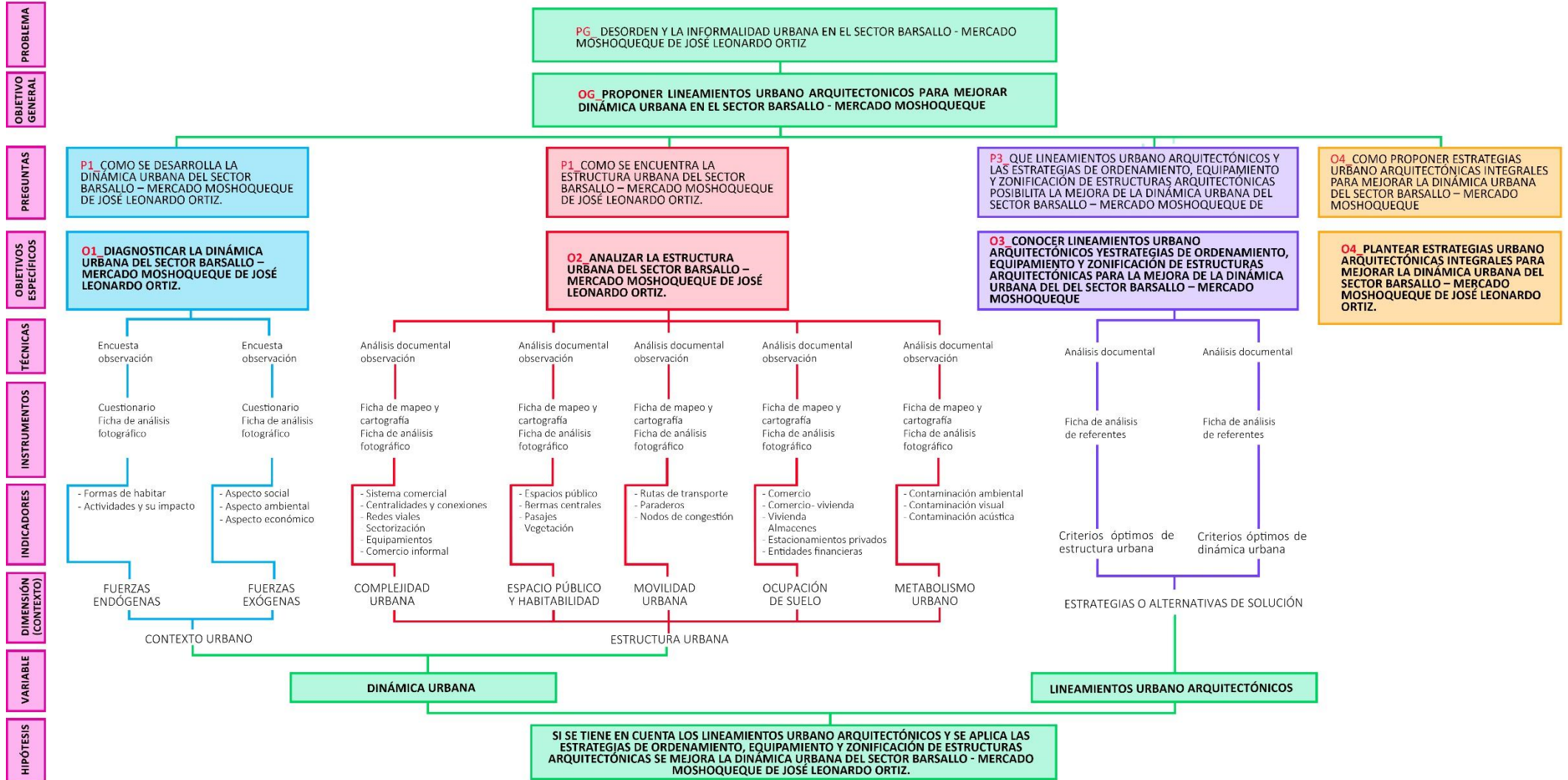
Un detalle a resaltar radica en el contexto temporal de la investigación, cuyos trabajos de campo se facilitaron, en cierta medida, por la recopilación de información espacial directa

gracias a la cercanía residencial del investigador y el espacio urbano analizado. Sin embargo, el contexto de pandemia y lluvias en el Perú y la región logró limitar ciertos aspectos de registro, pero se superaron por medio de herramientas informáticas, recorrido y registro virtual, lo cual se sumó a la obtención de la data.

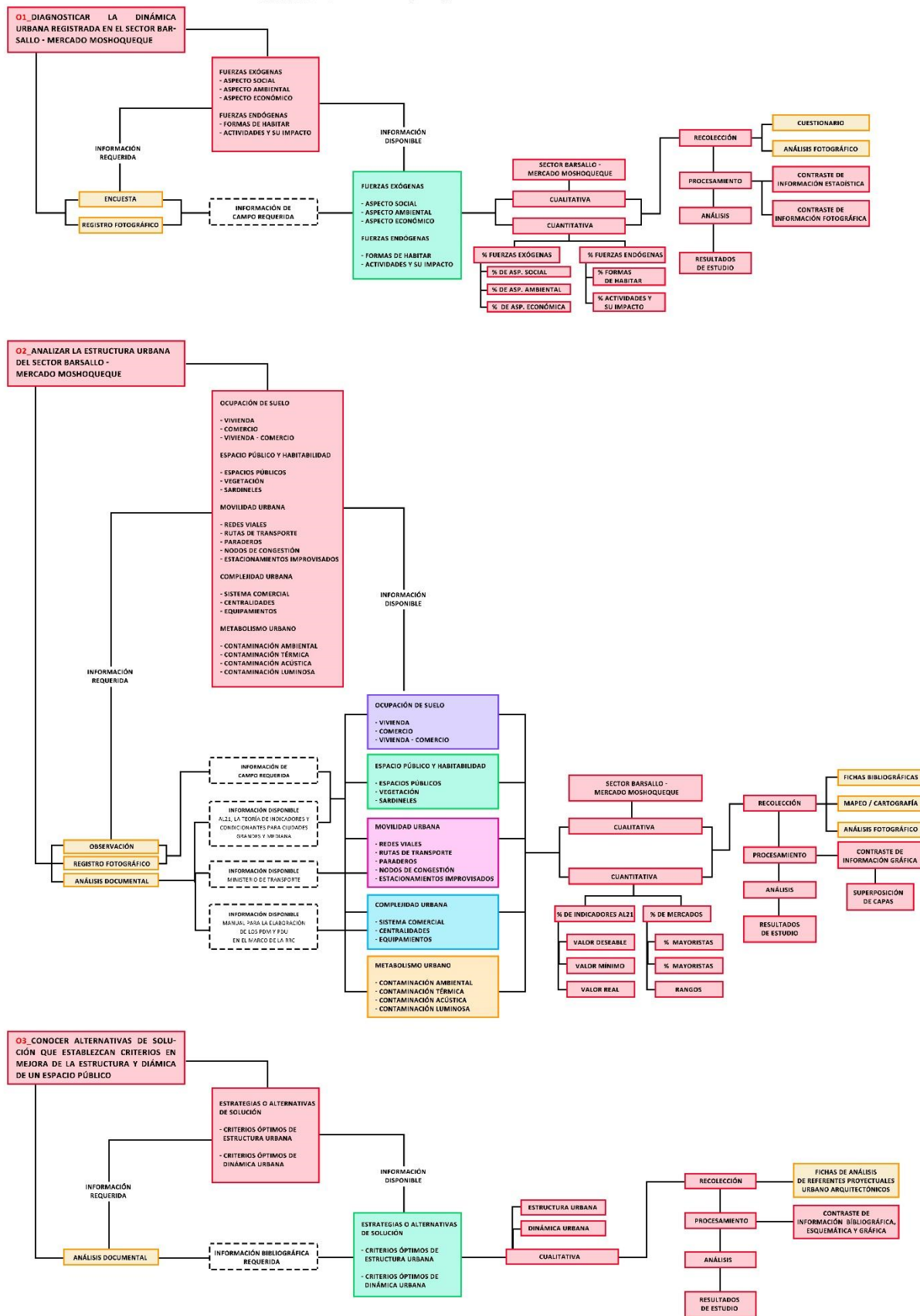
Para los resultados finales, se inició con el diagnóstico de la dinámica urbana que se registró en el sector Barsallo - Mercado Moshoqueque, este panorama dio partida a continuar con el análisis de la estructura urbana del espacio en mención, cuyo procesamiento se encuentra en mayor envergadura de registro debido a los aspectos urbanos que componen la respectiva dimensión, en consecuencia a las dos primeras fases de la investigación, se reconocieron alternativas de solución teniendo en cuenta como referentes los proyectos arquitectónicos de gran impacto existentes en los últimos años. En este paso, se priorizó los criterios de mejora de la dinámica urbana del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.

Finalmente, se planteó un esquema estratégico, bajo parámetros urbano arquitectónicos integrales que mejoren la dinámica urbana.

LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO – MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ



LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ



Resultados y discusión

Como resultado del diagnóstico de la dinámica registrada en el sector Barsallo – Mercado Moshoqueque, se identificó una realidad urbana que se perfila contar con condiciones adversas y de desafío para la calidad de vida en el sector y su desarrollo, esto se contrasta con las grandes oportunidades y potencialización de aquellos aspectos que enmarcan los efectos de sus fuerzas endógenas y exógenas; de esta manera, se describe el escenario para cada indicador respectivo, donde las preguntas formuladas fueron previamente analizadas por un especialista.

De acuerdo a las fuerzas exógenas (Ver tablas 01, 02, 03 y 04), un 81% de las personas no consideran al sector Barsallo un lugar seguro, es decir, no se sienten protegidos en los espacios públicos donde el crimen y la delincuencia son principales causas de desplazamiento, riesgo y peligro ciudadano. (Ver figura 02) Además, el 83% del mismo grupo reafirma que el sector no es lugar de encuentro social reflejándose en el paisaje ecológico urbano, debido a las deficiencias ambientales que han debilitado la estructura vital verde del sector de estudio.



Figura 2. Desplazamiento inseguro en Avenida Kennedy. Nota: Fuente propia registrada en campo.

Un 80% de ellos mencionan que el sector y alrededores del Mercado Moshoqueque carecen de áreas verdes, resaltando que estos permiten disminuir las sensaciones térmicas perjudiciales, el ruido e incluso los efectos de la contaminación (Ver figura 03) y un 71% lo confirma porque ayudaría en la protección y resguardo ante lluvias, polvo y vientos fuertes permitiendo el desarrollo y aprovechamiento de la zona por los ciudadanos, debido a que un 62.3% de personas aseguran tener temor al caminar y circular en los alrededores del Mercado Moshoqueque donde también se convive con comerciantes, forasteros y los propios compradores, cuya inclusión e integración al sector solo es percibida por un 34% de las personas.



Figura 3 Contaminación y degradación de los espacios por desechos orgánicos y variados. Nota: Fuente propia registrada en campo.

Por lo que se identifica que el sector Barsallo es fuertemente referenciado e influenciado por grandes alternativas y oportunidades que potencien su aspecto comercial y económico en función de la cercanía y contacto con el Mercado Moshoqueque, respaldado por un 68% de las opiniones recolectadas. A su vez, 33.8% dan a conocer que las inversiones en este sector mercantil de abastos son seguras y fuentes de utilidades y el 49% sostiene que los beneficios financieros para el sector son directos del Mercado y toda la interacción comercial y logística. (Ver figura 04)



Figura 4. Dinámica económica de abastecimiento y logística con alto grado de alcance regional, camión en la calle Bolivar descargando productos. Nota: Fuente propia registrada en campo.

Es por ello, que 81.8% menciona que se debería de enfatizar en mecanismos de planificación urbana para aprovechar los beneficios que se generan por el mercado en el área del estudio, de esta manera un 90.9% sostiene que el gobierno debe plantear programas para aprovechar cada espacio comercial y recreacional en el sector Barsallo. (Ver tabla 1 y 2)

Sin embargo, un 36.5% da a conocer que no han participado de programas para la integración de buenas prácticas urbanas sostenibles es decir no hubo una participación democrática, por lo tanto, un 63.4% sostiene que deben considerarlos en el diseño de propuestas para la potencialización de sus recursos y escenarios preexistentes, es decir, lograr el desarrollo adecuado de las condiciones del sector para sus actores involucrados. (Ver tabla 3)

Un 90.9% garantiza la ejecución de planes de actuación por ordenanza municipal, 72.7% por medio de actividades programadas y 63.6% en proyectos de inversión privada para llegar a un mayor alcance de bienestar social y concientizar en el uso de movilidad sostenible como las bicicletas, donde el 73.5% reafirma el beneficio del uso de estos vehículos eco amigables como instrumentos de mejoraría de las condiciones de salud y del medio ambiente. (Ver tabla 4)

Preguntas	Nunca		A veces		Casi siempre		Siempre	
	#	%	#	%	#	%	#	%
P1 Usted siente temor al tráfico generado por el Mercado Moshoqueque. Usted se siente protegido como peatón	21	5.3%	58	14.5%	72	18.0%	249	62.3%
P2 en el espacio público del barrio de Barsallo. Usted se siente protegido del crimen y	304	1.5%	89	22.3%	1	0.2%	6	76.0%
P3 violencia en el espacio público del barrio de Barsallo. Siente que los compradores y	324	81%	66	16.5%	4	1.0%	6	1.5%
P4 vendedores forasteros se sienten integrados en el barrio de Barsallo.	136	34%	163	40.8%	47	11.7%	54	13.5%
P5 Es un lugar que usted elegiría para reunirse con sus amistades.	332	83.0%	65	16.2%	2	0.5%	1	0.2%

Tabla 1. Condiciones urbanas del aspecto social del Sector Barsallo. Fuente: Ficha de registro e información sobre las condiciones generales del Aspecto Social en el sector Barsallo.

	Nunca		A veces		Casi siempre		Siempre	
	#	%	#	%	#	%	#	%
P6 Encuentra usted áreas verdes que ayuden a contrarrestar la sensación que se genera al exponerse a altas temperaturas, contaminación y ruido.	321	80.3%	75	18.8%	1	0.2%	3	0.7%
P7 Encuentra usted espacios que lo protejan del calor, lluvias y el viento.	287	71.8%	104	26.0%	2	0.5%	7	1.7%
P8 Encuentra al sector Barsallo como un lugar libre de contaminación ambiental.	349	87.3%	33	8.3%	4	1.0%	14	3.5%
P9 Considera que los vehículos contaminan el medio ambiente en el barrio de Barsallo.	60	15.0%	19	16.5%	66	4.8%	255	63.7%
P10 Considera que el uso de bicicletas mejoraría la salud de las personas y ayuda a proteger el medio ambiente.	17	4.3%	44	11.0%	45	11.3%	294	73.5%

Tabla 2. Condiciones urbanas del aspecto ambiental del Sector Barsallo. Fuente: Ficha de registro e información sobre las condiciones generales del Aspecto Ambiental en el sector Barsallo.

	Nunca		A veces		Casi siempre		Siempre	
	#	%	#	%	#	%	#	%
P16 Puede usted caminar con comodidad por el Mercado Moshoqueque y alrededores.	216	54.0%	158	39.5%	14	3.5%	12	3.0%
P17 Encuentra usted accesos y superficies adecuadas para el desplazamiento de personas con discapacidad.	332	83.0%	59	14.7%	7	1.7%	2	0.5%
P18 Encuentra usted espacios públicos agradables para permanecer durante un largo periodo de tiempo.	336	84.0%	58	14.5%	4	1.0%	2	0.5%
P19 Encuentra usted mobiliario urbano como bancas en donde descansar.	338	84.5%	53	13.3%	53	1.7%	2	0.5%
P20 Encuentra usted lugares para recrearse.	350	87.5%	42	10.5%	6	1.5%	2	0.5%

Tabla 3. Condiciones urbanas en las Formas de Habitar en el Sector Barsallo. Fuente: Ficha de registro e información sobre las condiciones generales de las Formas de Habitar en el sector Barsallo

PREGUNTAS	Nunca		A veces		Casi siempre		Siempre	
	#	%	#	%	#	%	#	%
P1 El gobierno local debe utilizar mecanismos de planificación para promover el uso correcto de los espacios comerciales y recreacionales	33	9.1%	0	0.0%	33	9.1%	334	81.8%
P2 Se deben promover programas para organizar y formalizar el uso temporal de los espacios comerciales y recreacionales	0	0.0%	0	0.0%	33	9.1%	367	90.9%
P1 Se debe planificar y reglamentar a través de ordenanzas municipales el uso de los espacios comerciales y recreacionales	33	9.1%	0	0.0%	33	9.1%	334	81.8%
P2 Has participado de algún programa de planificación y recuperación de espacios comerciales y recreacionales	139	36.4%	195	45.5%	33	9.1%	33	9.1%
P3 Se deben diseñar los espacios comerciales y recreacionales con participación de la comunidad	0	0.0%	33	9.1%	113	27.3%	254	63.4%
P1 Se debe garantizar el uso de espacios comerciales y recreacionales a través de una ordenanza municipal	0	0.0%	0	0.0%	33	9.1%	367	90.9%
P2 Los pobladores deben involucrarse en la recuperación de espacios comerciales y recreacionales	33	9.1%	33	9.1%	33	9.1%	301	72.7%
P3 Se debe promover la recuperación de espacios comerciales y recreacionales y de su entorno a través de la inversión privada	0	0.0%	73	18.2%	73	18.2%	254	63.6%

Tabla 4. Condiciones urbanas en el Aspecto político en el Sector Barsallo. Fuente: Ficha de registro e información sobre las condiciones generales del Aspecto Político en el sector Barsallo

De acuerdo al análisis de fuerzas endógenas (ver tablas 5 y 6), en el sector Barsallo se manifiestan panoramas preocupantes que enfatizan altos grados de deficiencias en el sector de estudio como la inseguridad urbana, la carencia de infraestructura pública adecuada y el poco acercamiento a las condiciones mínimas del espacio público debidamente hecho para el disfrute y encuentro de los habitantes. (Ver figura 05)

Esto se debe a que muchas de las actividades que circundan los espacios y vías del sector están ligadas a una condición de comercio y sus consecuencias directas o indirectas que generan siguen el mismo perfil productivo terciario, la de ofertar y demandar productos variados en diferentes escalas y capacidades.

De esta manera, un 87.5% no encuentra espacios de recreación en el sector y un 84.5% afirma la carencia de mobiliario público de estar, es decir, la estancia de recreación y descanso no es duradera en el sector.

Esto perjudica en el bienestar social de la comunidad, debido a que un 62.5% de personas muestran a las actividades mixtas y de entretenimiento como eventos escasos para la comunidad en el día a día, un 54% afirma que no se puede disfrutar de actividades sanas de estar y recreación ya sea en el día o la noche en muchos de los espacios públicos registrados ya que la apropiación ambulante informal está replegada e invade grandes secciones de estos espacios para la comunidad, sumando la inseguridad y los riesgos de tránsito y movilidad.



Figura 5. Puestos ambulantes adaptados en el espacio público de la avenida Kennedy. Nota: Fuente propia registrada en campo.

Esto se debe a que el tránsito seguro e inclusivo no se es percibido por un 83% de la población, resaltando la ausencia de rampas y accesos integrales para las personas discapacitadas, el mal estado en el tránsito peatonal, carencia de señalizaciones y poco alcance de las políticas de seguridad pública y movilidad urbana, lo cual conlleva a tomar acciones contundentes para transformar los espacios urbanos del sector que mejoren parte de la dinámica habitable en el mismo.

Por su parte, las actividades logísticas del mercado Moshoqueque priorizan escenarios que deben ser resueltos bajo políticas de orden mercantil en la carga y descarga de los productos, sus rutas de acceso, el cuidado del espacio sonoro, la no congestión y no contaminación, donde un 57.8% refleja la falta de un orden vial para el transporte y descarga de los productos ofertados a diario y un 38% de personas afirman una deficiencia de transportes adecuados y necesario en el sector Barsallo. (Ver tabla 6)

		Nunca		A veces		Casi siempre		Siempre	
		#	%	#	%	#	%	#	%
P11	Considera que el Mercado Moshoqueque abastece a los mercados minoristas de todo Chiclayo.	15	3.8%	39	9.8%	102	25.5%	244	61.0%
P12	Considera que los comerciantes informales son los principales actores del movimiento comercial en el Mercado Moshoqueque.	31	7.8%	75	18.8%	124	31.0%	170	42.5%
P13	Se siente seguro de invertir un capital en él o cerca al Mercado Moshoqueque	58	14.5%	154	38.5%	53	13.3%	135	33.8%
P14	Siente usted que el Mercado Moshoqueque permite crecer financieramente al barrio de Barsallo.	37	9.3%	76	19.0%	91	22.8%	196	49.0%
P15	Siente usted que el Mercado Moshoqueque tiene un potencial económico para el futuro.	16	4.0%	48	12.0%	63	15.8%	273	68.3%

Tabla 5. Condiciones urbanas del aspecto económico del Sector Barsallo. Fuente: Ficha de registro e información sobre las condiciones generales del Aspecto Económico en el sector Barsallo.

		Nunca		A veces		Casi siempre		Siempre	
		#	%	#	%	#	%	#	%
P21	Se puede realizar actividades durante el día y la noche en el espacio público del barrio de Barsallo.	216	54.0%	145	36.3%	25	6.3%	14	3.5%
P22	Hay entretenimiento y actividades variadas produciéndose en el barrio de Barsallo.	250	62.5%	105	26.2%	31	7.8%	14	3.5%
P23	Siente que hay una separación entre las actividades comerciales y residenciales.	119	29.8%	133	33.3%	60	15.0%	88	22.0%
P24	Considera que el barrio de Barsallo cuenta con espacios para la carga y descarga de la actividad comercial.	231	57.8%	119	29.8%	38	9.5%	12	3.0%
P25	Siente que el barrio de Barsallo cuenta con los servicios de transporte necesarios.	152	38.0%	156	39.0%	39	9.8%	53	13.2%

Tabla 6. Condiciones urbanas en las Actividades y su impacto en el Sector Barsallo. Fuente: Ficha de registro e información sobre las condiciones generales de las Actividades y su impacto en el sector Barsallo.

Para el análisis de la estructura urbana del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque, como primer escenario previo de síntesis de estructura urbana del espacio de estudio configura la interpretación del sistema comercial, las centralidades y conexiones y las redes viales.

En ello, se reconoce un contexto a nivel macro sectorial que registra la gran influencia y alcance de abastecimiento a nivel comercial y logístico del mercado Moshoqueque y las estimaciones registradas en función de los rangos de valores deseables y mínimos como parámetros de evaluación (ver anexo 03) por cada indicador (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2021).

En este aspecto, el 22% de uso terciario en el equilibrio de actividades y residencia, el comercio, los talleres, las oficinas, los almacenes y demás, representan la superficie urbana en proporción a su 50% de m² y complementa este escenario el acceso a 6 actividades en función de la proximidad de actividades comerciales y su uso cotidiano destacando el acceso a carnes y pescado, frutas y verduras, productos farmacéuticos, y otros varios (continuidad de calle Salas).

De igual forma, se identificaron vías que dinamizan el tránsito entre unos mercados y otros, tramos viales como anillos que circundan los bordes de Chiclayo, la Victoria y José Leonardo Ortíz, su grado de complejidad en los que participan se ligan a los movimientos migratorios internos, logística mercantil, proximidad a equipamientos importantes y conexión entre los sectores que se configuran dentro de la misma ciudad (Ver figura 06).

Los tramos viales interdistritales son reconocidos por su continuidad de norte a sur y de este a oeste; por otro lado, es indiscutible el nivel comercial que gira en torno a las proximidades del mercado Moshoqueque, donde el área norte central logra su mayor cobertura.

El impacto del mercado Moshoqueque supera la cobertura para cifras mayores a los 10 mil habitantes; en función a ello, las vías de acceso y conexión con otros puntos departamentales y distritales configuran una red proporcional en los tres distritos, comenzando con el tramo norte de la Panamericana (en la misma dirección norte) y mediante las vías transversales como la Venezuela y avenida México, conectan al gran centro de abastos mayorista, el Mercado Moshoqueque, con la vía nacional de mayor alcance.

También, el mercado Modelo y el mercado los Pathos, continúan este esquema interconectado y próximo, seguido por los pequeños mercados que abastecen los sectores aledaños a sus infraestructuras comerciales (con una cobertura menor a los 10 mil habitantes) cuyo estado de conservación y mantenimiento es regular y bueno en su mayoría; sin embargo, logró reflejar un déficit de mercados minoristas en las periferias de mayor expansión, así como al lado suroeste, en dirección al distrito de Pimentel.

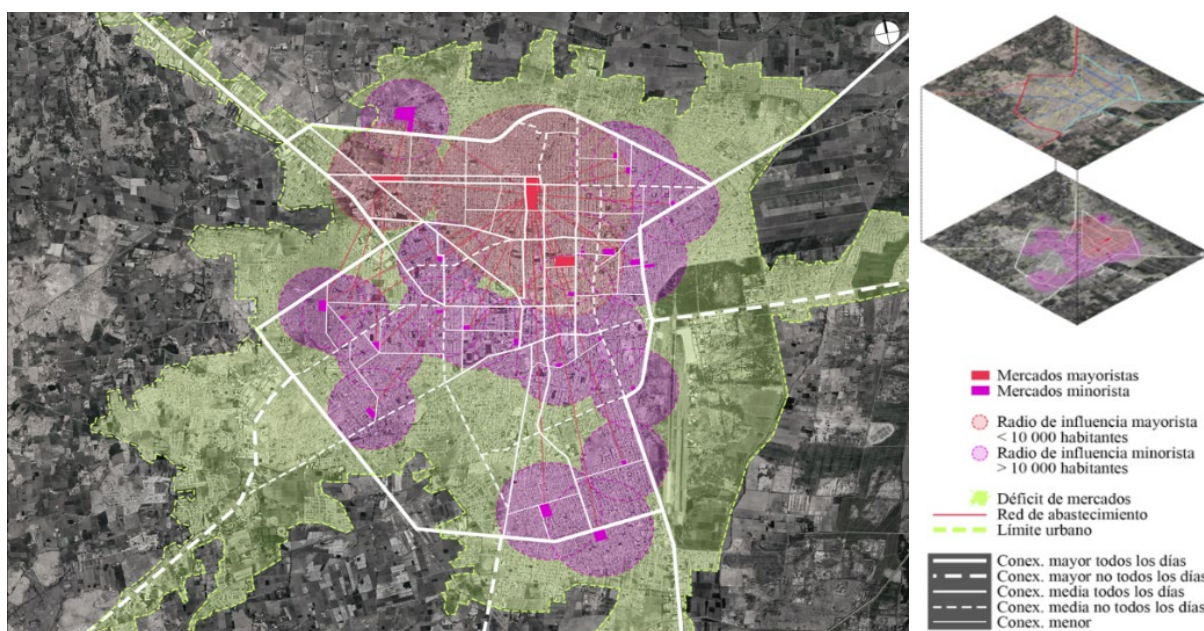


Figura 6. Síntesis que se configura por el sistema comercial, las centralidades y conexiones y redes viales. Nota: Elaboración propia.

En un segundo escenario, se determinó la interpretación de la sectorización, los equipamientos y el espacio público y habitabilidad, esto implicó conocer la delimitación actual del sector, que se originó históricamente por la existencia de un espacio donde ya existía la quinta Barsallo que se expropió en el año de 1943, cuya superficie aproximada era de 40 hectáreas y formó parte de las primeras acciones para la creación del distrito leonardino (Congreso de la República Peruana, 2022).

De esta manera, en el 2022, el sector comparte características singulares que lo estructuran similarmente al sector del mercado Moshoqueque, siendo uno de los espacios con mayor área urbana y ubicación centralizada del distrito que involucra la incidencia de sus equipamientos y el escenario general urbano.

Lo estimado por el parámetro de proximidad a los servicios básicos describe un valor real que acerca a la población a 14 de ellos, entre educación, deporte, salud, parques y espacios comunitarios, entre otros; estando por encima del valor mínimo (mayor o igual a 13 en función

del 75% de la población). Este escenario se sustenta al registrar un número considerable de infraestructuras urbanas (26 equipamientos) en la mayor parte del área de estudio y de forma proporcional, cuyos estados de conservación son buenos en su mayoría destacando así nueve colegios, el mercado Moshoqueque y entidades del estado.

Además de la tendencia multidireccional del recorrido entre un punto y otro, aproxima y nutre las circulaciones como potencial y alternativa de tratamiento viario peatonal.

El sector urbano de estudio refleja, de acuerdo a los parámetros de evaluación pertinentes (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2021) y estimados de forma singular por el investigador (Ver anexo 03), un valor real de 0.6 metros de compacidad corregida, que implica no tener el alcance deseable para funcionar como un área de esponja para los espacios públicos, con el acceso a por lo menos 1 tipología de espacio verde cuya área se aproxima a 3800 m², este aspecto está por debajo de los mínimo deseable que son 3 de ellos; además, el espacio verde por habitante aún sigue siendo deficiente, estimando por habitante un valor de 6.8 m², muy por debajo de lo mínimo según el documento en referencia (10 m² / habitante).

De la misma forma, se establece un porcentaje mínimo de conectividad para los corredores verdes urbanos, donde solo el 1% del tramo viario presenta esta continuidad (Ver figura 7) siendo el valor mínimo el 5% de los tramos que logran conectar los espacios verdes con los periurbanos; en ello se infiere el registro del 10% de volumen verde como valor real ante la percepción espacial del verde urbano para una proporción del 50% del tramo de las calles estudiadas.



Figura 7. Deficiencia notable para la conectividad en los corredores verdes urbanos, berma central de la calle México. Nota: Fuente propia de registro en campo.

Todo este escenario antes mencionado encuentra sustento al describir el registro de un aproximado total de 20 parques como ejemplares recreativos. Estas áreas públicas recreativas y de esparcimiento deportivo (losas deportivas) aparecen de forma proporcional a distancias menores de los 500 metros relativamente entre ellos, estos mismos reflejan aspectos de cuidado regular y bueno.

Sin embargo, aún es un desafío poder encontrar zonas de recreación pública donde el mobiliario de estar sea adecuado y esté en condiciones óptimas. La población arbustiva aún lucha contra una configuración descuidada en su crecimiento, árboles como los ficus y el molle logran subsistir ante un contexto de apropiación del habitante y el uso de sus áreas directas para fines distintos al recreativo.

Además, el espacio posee una infraestructura pública caracterizada por la presencia de bermas centrales continuas que conectan la avenida Augusto B. Leguía con calles transversales a esta, cuyos tramos logran ingresar y componer secciones viales transitables con un ligero alcance de seguridad para los peatones del sector mapeado.

De esta forma las vías en dirección norte sur, como la Av. Mariano Cornejo, Balta y Sáenz Peña y la Av. México, como vía en dirección este oeste; configuran estas bermas como parte del escenario de habitabilidad y espacio público registrado. (Ver figura 8)

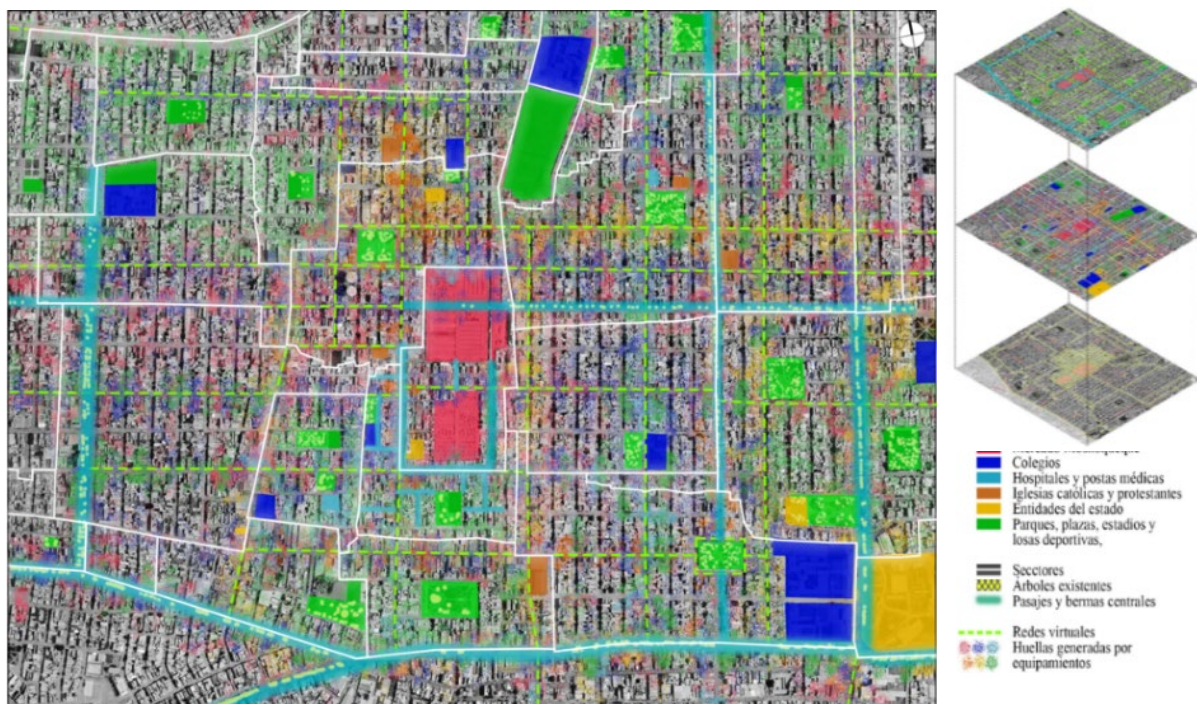


Figura 8. Síntesis que se configura por el sistema de sectorización, equipamientos y espacio público y habitabilidad. Nota: Elaboración propia.

Cabe mencionar que la población de especies arbóreas que se ubicaron en lo largo de estas vías mencionadas, compone un perfil de sección urbana en condiciones, en cierto grado, favorables que intentan encontrar resiliencia ante un panorama comercial que las rodea.

Inclusive parte de ellas interceptan y se integran a esta especial dinámica con el mercado Moshoqueque, esto sucede con el tramo de la calle México, entre las vías de la calle Uruguay y la avenida Kennedy. Por otro lado, la circulación y conexiones a nivel real se sujetan a un esquema secuencial que une los puntos referenciales de espacio público bajo las cercanías de vías más directas entre uno y otro, estas rutas son la intensión virtual de relación entre las propias infraestructuras de espacio público y su proximidad de recorrido.

En un tercer escenario se estudió en base a las dimensiones de movilidad urbana, ocupación de suelo y comercio informal, y metabolismo urbano; donde lo registrado en el sector se describe como un contexto urbano de movilidad peatonal y vehicular con características muy ligadas al tráfico y la congestión de flujos diversos en sus vías

Además de su deficiente estado de tránsito. Los resultados sintetizan el reflejo del modo de desplazamiento en vehículo privado que estima un 80% de su uso, superando los valores mínimos del 25%, esto se contrasta con el valor real del aspecto que refiere la proximidad de la población a redes de transporte público alternativo al vehículo particular, así el espacio urbano del sector Barsallo establece un tipo de red en función de la combi como transporte público alternativo, siendo deficiente al estar por debajo del mínimo establecido (3 tipos).

Por otro lado, se logra registrar un estimado del 100% del viario con accesibilidad suficiente. Sin embargo, es contraproducente cuando el fenómeno comercial se apropia del escenario en la mayor parte del día, por lo cual solo el 3% del viario se estima peatonal, existiendo además un 0% de aparcamientos para bicicletas en una proximidad de 100 m, sumado a ello las proporciones de las calles se encuentran bajo el mínimo desarrollado, con un valor de 1.3 metros que relaciona su altura edificatoria y el 50% de la distancia de su tramo, toma partido de la problemática la deficiencia en el estacionamiento para el vehículo privado fuera de la calzada, con un valor real de 5% de aparcamientos públicos, público – privados y privados, lo que finalmente aumenta el mal tránsito y la poca circulación fluida entre las calles y avenidas que configuran el sector Barsallo y el espacio urbano contiguo de estudio.

Estos valores registrados bajo el uso estimado de los parámetros de evaluación (ver anexo 03) del Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas (2021) lograron sustentarse con los escenarios registrados en campo, donde se sintetiza un contundente tráfico vial con nodos de cogestión en diversas intersecciones donde suele encontrarse, reunidos casi en el mismo espacio, los paraderos de mototaxis, camionetas,

paraderos de combis y camiones pesados, estos precisan los cruces adyacentes al mercado Moshoqueque, en las calles México, San Antonio, Castilla, Brasil, Simón Bolívar, Uruguay, Kennedy y Dorado; convirtiéndose en atmósferas de concentración constante que satura el tránsito y genera un desorden vial, inseguridad, tráfico y contaminación.

Además, es notable la gran distribución de los estacionamientos improvisados y los paraderos de camiones, estos últimos se registraron con mayor actividad en horas de la madrugada, por causa de la misma envergadura que refiere sus volumen y tránsito, aunque pocos de ellos aparecen por la mañana (Ver figura 9); finalmente se enfatiza el alcance de conexión con otros distritos mediante rutas interdistritales hacia Pimentel, Reque, Monsefú, Eten, la Victoria, y San José.



Figura 9. Camión descargando en plena hora del día. Nota: Fuente propia de registro en campo.

En el mismo ámbito, el panorama informal refleja un grado de incidencia muy alto, y no es ajeno al espacio de investigación (sector Barsallo y alrededores), este fenómeno coincide al inferir las consecuencias de una continuidad y funcionalidad de la calle corredor, donde el valor real del parámetro evaluado estima una interacción alta y muy alta.

Los espacios viarios con prioridad peatonal tienen una densidad promedio de 10 actividades, es decir las calles poseen su propia dinámica comercial, en este caso informal, como lo registran los tramos de la calle Castilla y las Av. México, Brasil y Kennedy (Ver figura 10), las secciones viales se saturan por la oferta de productos como frutas, carnes, accesorios de primera necesidad, ropa, verduras y demás.

Aquí el comerciante hace uso mobiliario alternativo como mesas de madera precaria para la muestra de sus productos, el uso de sombrillas coloridas que reconfiguran el límite e imagen de la calle, estas particulares estructuras congestionan el tránsito peatonal y vehicular en horas de la mañana, se contamina y degrada muchas veces el suelo y el ambiente con residuos y desechos diarios.



Figura 10. Comercio informal en la calle Castilla, hora punta de tráfico y congestión. Nota: Fuente propia de registro en campo.

En relación a la ocupación del suelo, el sector Barsallo registra una densidad de viviendas con un valor de 120/h superior al deseable destacando el área predominante bajo el perfil ocupacional de las viviendas comercio, este tipo de residencia mixto crea un escenario típico que convierte las fachadas de sus infraestructuras en el escenario espacial de sus propio recurso visual para la competencia en el mercado distinguiéndose rápidamente la conversión de una primera gran planta como espacio de almacén con una altura superior a los 3 metros.

En estos espacios, organizan un acopia de sus propios elementos ofertados en el frontis de su espacio público, lidiando con los desafíos de ingresos más limpios, circulaciones adecuadas y fluidez comercial en el día a día. Este panorama es continuo y de riesgo para los comerciantes y peatones. En efecto, la compacidad absoluta es de 0.1 m, no alcanzando el valor deseable de una edificación sobre el tejido urbano.

El marco definido de estudio espacial urbano, distingue claramente el usos de estas funciones para los lotes que circundan las áreas propias del Mercado Moshoqueque, cuyo uso comercial definido se establece en tres grandes manzanas adyacentes con un espacio de tensión entre las calles San Antonio, Los Claveles y Ricardo Palma; se singularizan los tramos de las calles Venezuela y Panamá por el norte en función del mercado, así también las calles Uruguay,

Simón Bolívar y América, en dirección este, donde se refleja una cadena establecida de continuidad para este tipo de viviendas en dos calles transversales, la Av. México y Ricardo Palma.

Bajo la misma lógica se registra la proyección de este uso residencial mixto por el lado oeste, en referencia al mercado mencionado, la calle Salas (tramo en dirección al sur) se ha establecido como un área de potencial auge en crecimiento para este tipo de ocupación de suelo debido a las características de sus elementos porque son similares a las registradas en las calles que se proyectan por el oeste.

Por otro lado, se registran lotes que son clasificados bajo el uso específico de comercio, los cuales encuentran mayor presencia en las calles Dorado y Av. Kennedy (perfil oeste). Además, la ocupación pública edificatoria logra concentrar sus infraestructuras en el espacio sur oeste en función al mercado, con algunos ejemplares dispuestos al este en dirección de la calle Dorado, y la dirección norte de la calle Américas.

También, el estudio enfatiza un registro de almacenes privados en gran proporción sobre los espacios urbanos de las manzanas en dirección norte y oeste en función del sector Barsallo, estos lotes resguardan de forma privada una logística necesaria para muchos de estos comercios, existiendo dos grandes rezagados entre las calles Salas y 28 de Julio.

Para la dimensión de metabolismo urbano, se registró de forma singular un escenario generalizado de contaminación ambiental latente, cuyos condiciones visuales y acústicas son un riesgo para los propios habitantes y degradan la atmosfera espacial y ecosistémica del sector Barsallo y sus alrededores, esto sustenta la estimación de un valor donde un aproximado de 5 horas al día el nivel de confort térmico es mínimamente aceptable, según lo explica la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2021).

La contaminación visual repercute en la gran cantidad de afiches y poco grado de ornato comercial tipo propaganda que pueda estimular un recorrido sin saturación de colores; sin embargo, muchas de estas calles poseen un perfil comercial informal donde el tradicional arreglo del escenario recorrido es representativo de muchos mercados del Perú, pero no merece una continuidad si no va salvaguarda un aspecto que cuide el propio tratamiento de las calles.

En cuanto a la contaminación sonora es ocasionado por el gran congestionamiento entre los sonidos producidos por vehículos, el tráfico, los propios comerciantes, los consumidores, y el espacio saturado que los acoge, con mayor fuerza en sus zonas de aglomeración, siendo un riesgo para cada uno de los actores involucrados que participan en este escenario de dinámica comercial continua y deficiente.

Por consiguiente, el panorama mostró el grado constante de contaminación por residuos orgánicos e inorgánicos que se registran casi siempre en las esquinas de las principales calles adyacentes al mercado Moshoqueque, intersecciones urbanas como los cruces de las calles Panamá, Venezuela, México, San Antonio, Palmeras, con las calles transversales como la calle Salas, Kennedy y la calle Uruguay, donde las concentraciones de desperdicios originan olores nauseabundos, invade y deteriora la infraestructura pública, y pone en riesgo la salud de la población al ser un espacio propicio donde pueden surgir agentes patógenos para el habitante (Ver figura 11), estas condiciones lamentables suelen agravarse por el colapso de las redes públicas y las lluvias en temporadas de verano.



Figura 11. Contaminación ambiental por residuos orgánicos, calle san Antonio y Kennedy. Nota: Fuente propia de registro en campo.

Finalmente, la estructura urbana del sector Barsallo (Ver figura 12) se sintetiza en ser un espacio que reacciona a la gran influencia y alcance de abastecimiento a nivel comercial y logístico del mercado Moshoqueque, el reconocimiento de vías que dinamizan el tránsito entre unos mercados y otros, tramos viales como anillos que circundan los bordes de Chiclayo, la Victoria y José Leonardo Ortíz, donde las vías de acceso y conexión con otros puntos departamentales y distritales configuran una red proporcional en los tres distritos. Además, el sector Barsallo comparte características singulares que lo estructuran similarmente al sector del mercado Moshoqueque, siendo uno de los espacios con mayor área urbana y ubicación centralizada del distrito que involucra la incidencia de sus equipamientos y el escenario general urbano.

Se establece un porcentaje extremadamente deficiente de conectividad para los corredores verdes urbanos, donde solo el 1% del tramo viario presenta esta continuidad, donde existen aproximadamente 20 parques como ejemplares recreativos reflejando aspectos de cuidado regular y bueno. Sin embargo, aún es un desafío poder encontrar zonas de recreación pública donde el mobiliario se encuentra en condiciones óptimas y sea el adecuado. Además, el espacio posee una infraestructura pública caracterizada por la presencia de bermas centrales continuas que conectan la Av. Augusto B. Leguía con calles transversales a esta. Cabe mencionar la consecuente población de especies arbóreas que se establecen en lo largo de estas vías mencionadas que propician redes ecológicas con la ciudad.

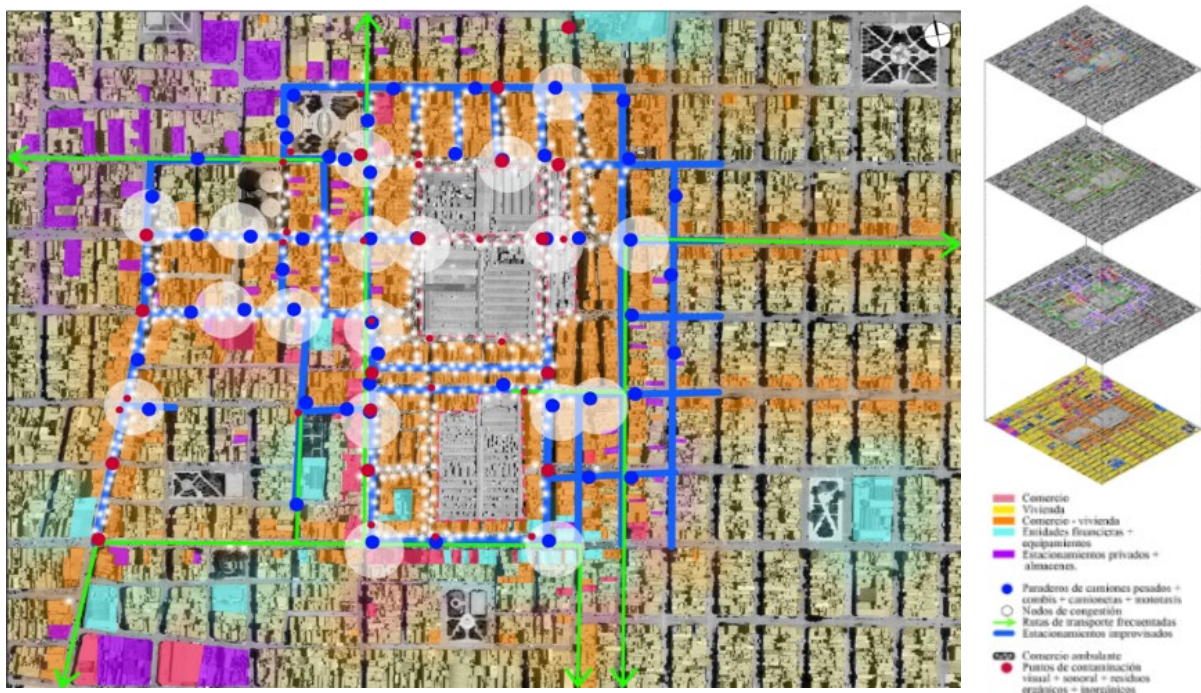


Figura 12. Síntesis que se configura por la movilidad urbana, el comercio informal y ocupación del suelo, y el metabolismo urbano. Nota: Elaboración propia.

El sector presenta un contexto urbano de movilidad peatonal y vehicular con características muy ligadas al tráfico y la congestión de flujos diversos en sus vías, además de un deficiente estado de tránsito. El panorama informal refleja un grado de incidencia muy alto y no es ajeno al espacio de investigación, donde se destaca el área predominante bajo el perfil ocupacional de las viviendas comercio. Por otro lado, se registró de forma singular un escenario generalizado de contaminación ambiental latente, cuyos condiciones visuales y acústicas son un riesgo para los propios habitantes y degradan la atmosfera espacial y ecosistémica del sector Barsallo y sus alrededores. (Ver figura 13)

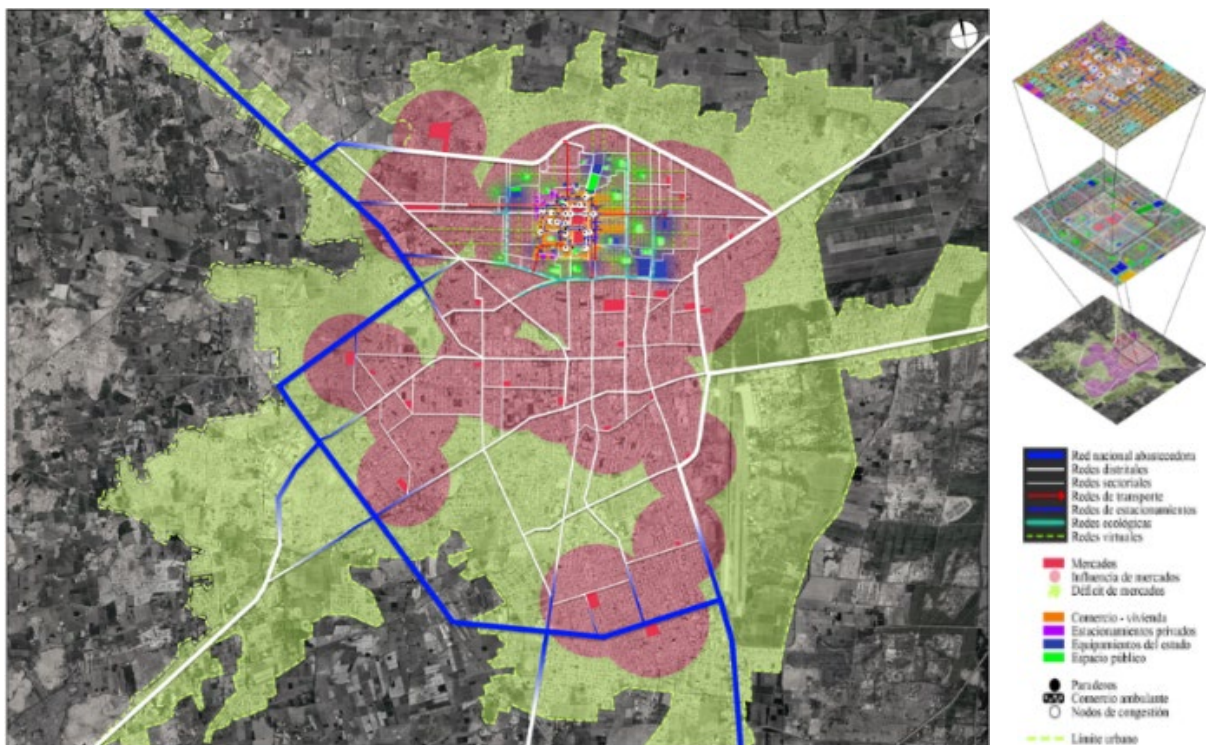


Figura 13. Síntesis de la Estructura Urbana del sector Barsallo. Nota: Elaboración propia.

Para conocer alternativas de solución que establezcan criterios en mejora de la estructura y dinámica de un espacio urbano se estudió referentes proyectuales de los cuales se han obtenido parámetros como estrategias y/o alternativas de solución por medio de dimensiones, subdimensiones e indicadores que se vienen considerando en las dos primeras fases de la investigación.

Una primera abstracción en el alcance dado por cada uno de los cuatro referentes se centró en la estructura urbana independiente y singular de cada espacio estudiado, en contraste con lo establecido para sus aplicaciones en el contexto urbano que termina redefiniendo sus nuevas dinámicas urbanas.

De esta forma, se sintetizan los criterios que optimizan la estructura urbana por el aspecto de la complejidad urbana ante las conexiones y centralidades de equipamientos, como lo hecho, el proyecto del Plan de equipamientos e infraestructuras de Córdoba, que involucra diferentes puntos proporcionales al territorio para interconectar espacios urbanos que tengan un mayor control de la urbe total.

Destacan las macro manzanas en la Capital del Chaco, Argentina, y la misma lógica descentralizada propuesta por el proyecto Hiedanranta Innovation Bay, donde las conexiones que direccionan sus principales equipamientos se extienden a lo largo de un eje y de forma transversal a este.

Para el escenario del espacio público y habitabilidad, es preciso y continuo el gran valor que se le da a las redes verdes y los paisajes ecológicos. Con énfasis en ello, el proyecto de Barbecho, ABCD para una parcela en Denderleeuw presenta el más fiel logro de este tipo de estrategia que envuelve finalmente todo el territorio urbano y rural, donde los trozos de vegetación y preexistencia natural se prolongan y nutren el espacio intermedio entre ellos y la ciudad, esto implica la distinción de redes ecológicas, cursos de agua, masas arbóreas y proyección de verde urbano como puentes para el ecosistema local, el cuidado del medio ambiente y la imagen verde del territorio.

De igual forma, el proyecto Hiedanranta Innovation Bay destaca por esta continuidad de redes verdes a lo largo de su eje estructurador, definiendo aún más la jerarquía y condiciones urbanas óptimas para el sector en particular.

Además, se identificó una singular estrategia definida para los cuatro proyectos estudiados en el marco de la movilidad urbana, donde prevaleció la ampliación de las redes de transporte y el dote de nuevas rutas con vehículos más funcionales en capacidad, lo cual infiere una unidad con mayor cantidad de pasajeros, las líneas de buses y corredores viarios ordenados que den soporte a las nuevas masas poblacionales.

A su vez, se promueve el recorrido de las ciudades mediante circuitos de interés que involucre la revalorización de zonas monumentales, equipamientos, espacio público y demás, en función del uso de carriles bici, resaltando en el proyecto de Barbecho, ABCD para una parcela en Denderleeuw, con la apreciación del paisaje circundante, la optimización del tiempo y las garantías de tránsito seguro e integral.

Así mismo, las alternativas que desarrollan el aspecto de la ocupación del suelo se nutren en general por el abastecimiento de redes que equilibre la densidad habitacional, defendiendo un panorama de crecimiento vertical y el continuo desarrollo de mayores espacios intermedios destinados al encuentro comunitario, de disfrute y actividad compartida o ejecutada por

muchos. También se destaca la estrategia que logra el proyecto de las macro manzanas en la Capital del Chaco (Argentina), donde la misma configuración habitacional y demás usos supone la concentración equilibrada de funciones que se controlan en puntos proporcionales de la ciudad, densificando sus usos y expande sus espacios públicos y zonas de recreación.

El metabolismo urbano, bajo los criterios que definen sus grados de contaminación y degradación de sus espacios físicos, se logran optimizar de acuerdo a lo abstraído en los referentes, mediante estrategias claras que precisan la dotación de pares de servicios complementarios, como zonas de perfil sostenible, la renovación de recursos y energía, además de sensibilizar las relaciones directas con el medio natural o vulnerable, promoviendo la inclusión general para el desarrollo exponencial de los territorios y sus periferias.

Por su parte, las alternativas estratégicas como soluciones viables que optimicen la dinámica urbana de un espacio puntualizan criterios que parten nuevamente de un esquema de estudio aplicado en las primeras fases.

En este caso, el escenario se distingue por abordar las fuerzas endógenas y exógenas que interactúan con la realidad urbana de una ciudad o territorio, de esta manera, los proyectos destacan por el registro general de acciones urbanas donde los espacios de habitabilidad son promocionados, se condicionan a buenas infraestructuras, como el proyecto de las macro manzanas en la Capital del Chaco (Argentina).

Pues este ofrece garantías en el uso del espacio público y su mobiliario, revalorizando la interacción en actividades inclusivas donde el espacio de recreación posibilita el estar, el ocio, el encuentro y demás.

De la misma forma, el proyecto del Plan de equipamientos e infraestructuras de Córdoba, da importancia estratégica a las actividades y su impacto mediante la diversidad y complementariedad de estas, para este caso, en el perfil cultural, la continuidad de un sistema ciudadano se identificó ascendentemente con el desarrollo local, generando un alto grado de apropiación del espacio, las tradiciones, la calle y la integración de sus actores involucrados de forma participativa y constante.

Como estrategias abstraídas en función de las fuerzas exógenas que condicionan ciertos aspectos del desarrollo óptimo de los sectores urbanos y las ciudades, se enfatizan los criterios registrados para un escenario social adecuado, donde la mayor parte de los espacios urbanos se perfilan como acogedores de actividades sociales, tomando valor aquí lo registrado en el proyecto del Plan de equipamientos e infraestructuras de Córdoba, donde las condiciones culturales nutren la promoción de estas funciones multiescalares que integran a las poblaciones.

Seguido a ello, los cuatro referentes estudiados convergen en sostener que para un escenario ambiental óptimo se deben rescatar y revalorar los espacios con alto grado potencial de crecimiento ecológico incluyendo las áreas rurales residuales integradas a un plan que promueva los corredores ecológicos, a la infraestructura verde y demás.

El proyecto de Hiedanranta Innovation Bay, revitalizó su eje estructurador y genera conexiones singulares con los espacios naturales que empezaron a mezclarse con el desarrollo de la urbe, en particular contexto marítimo, los paisajes del entorno condicionan los planes urbanos destinados para el sector.

Finalmente, bajo una mirada económica, las estrategias respondieron a la dotación de espacios que propiciaran un crecimiento económico latente, preexistente o generado con el sector, tomando partido de ello el proyecto de Barbecho, ABCD para una parcela en Denderleeuw, propuso una serie de edificios cuyo perfil económico que se agrupa en tres regiones que expanden y direccionan los puntos de interés cotidiano en el sector, involucrando un plan integral y práctico de potenciar, habilitar y redefinir las actividades económicas del lugar.

Conforme a los resultados obtenidos en las distintas fases, se ha caracterizado de manera concreta cada uno con el fin de poder planear las estrategias urbano arquitectónicas integrales para mejorar la estructura y dinámica urbana del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque.

Para ello, en el sector Barsallo se identificó dos escenarios. Uno con altos grados de deficiencias en los desplazamientos, inseguridad urbana, carencia de infraestructura pública adecuada y el poco acercamiento a las condiciones mínimas y de inclusión del espacio público desconectándose del resto de la ciudad por el déficit de transportes públicos como taxis, colectivos, etc. por los vehículos de carga llegando a ser una zona no apta para socializar o pasar el rato y otro en los espacios públicos con zonas de diversa informalidad comercial originando que el crimen y la delincuencia se presenten en el sector, definiéndolo como una zona de alto riesgo y peligro ciudadano.

A su vez presenta serias deficiencias ambientales y de contaminación ambiental predominando el tránsito de vehículos de carga y la ausencia de áreas verdes siendo zonas de basurales por lo que es un sector que carece de sostenibilidad. Sin embargo, es una zona con tendencia altamente comercial y de beneficio económico para los habitantes y para la ciudad.

Aunque las tendencias son respuesta al proceso de desarrollo y cambios que enfrentan las ciudades formando diversos escenarios que respondan a las necesidades de los habitantes muchos de ellos lo logran mediante sistemas de habitabilidad informal.

Sin embargo, hay tendencias que, si mejoran el desarrollo de las ciudades sostenibles e integración paisajista, el orden urbano y una correcta gestión de alcances que den soporte a la sociedad, economía y calidad de vida de sus habitantes haciendo uso de los propios recursos del territorio, redefiniendo su cultura, revalorizando sus espacios dinámicos y configurando mejor las industrias creativas y contemporáneas, la movilidad eficiente y el rescate considerable del espacio público, el incremento de las poblaciones y el crecimiento urbano han posibilitado la aparición de estas tendencias, y con el pasar del tiempo cada ciudad ha intentado estrategias que de alguna manera intentan salvaguardar esas tradiciones y cultura local, su historia, y la permanencia en el tiempo. (González, 2015)

En cuanto a la estructura urbana del sector, es una zona con diversidad de usos que complementan a las actividades comerciales y de uso cotidiano. Presentando una dinámica vial que conecta con los anillos que circundan con los diversos distritos de Chiclayo por lo que su conexión es estratégica. Originado por la presencia del Mercado Moshoqueque ya que abastece a las demás infraestructuras comerciales y generador de actividades en la zona.

Ante esto, siempre debe existir una relación de espacialidad, función y forma de los equipamientos y el control de sus espacios públicos a escala urbana. Ya que existe una relación entre calle y comercio como respuesta a la búsqueda de oportunidades laborales y al no encontrarlas se manifiesta en ocupación informal generando invasiones y desorden urbano afectando la salud del poblador por medio de la contaminación y ruido. (De Souza & Bustos, 2017; Lynch, 1998)

El comercio como base económica urbana sigue siendo la fuerza impulsora de los cambios internos que afectan a diferentes partes de la localidad por el flujo de capital, flujo de trabajo, cambios en el número y la naturaleza del empleo y puestos de trabajo. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2021)

Cabe resalta, que el mercado Moshoqueque es uno de espacios con mayor área urbana y ubicación centralizada del distrito que involucra la incidencia de sus equipamientos y el escenario general urbano, pero no logra la conexión con los corredores verdes urbanos de la ciudad.

Aunque los mercados sean estables y generen las actividades, en ellos se adaptan y estructuran las ciudades. (Pérez Igualada, 2007; Pérez Rojas, 1986) Los equipamientos generan flexibilidad a la ciudad por una dinámica social invadiendo las zonas residenciales próximas a ella, convirtiéndola en una parte de la ciudad (Pérez Igualada, 2007)

Es así que en el contexto urbano de movilidad peatonal y vehicular presentó características muy ligadas al tráfico y la congestión de flujos diversos en sus vías, presentando

un deficiente estado de tránsito y una gran congestión vehicular por la informalidad de los paraderos afectando los espacios públicos del sector.

De esta manera, afectan el desarrollo de ellos como estructura radical del modelo vital de la ciudad debido a que la calidad de un espacio público se refleja en la relación vehículo y diseño de calles para que la ciudad sea habitable y sostenible (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2021).

Otra característica es el alto uso comercial y residencial mixto por lo que el panorama urbano es variado teniendo un potencial auge en crecimiento como sector en la ciudad. Es así que la ocupación del suelo se debe dar por la integración, conectividad, densidad e intensidad edificatoria (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2021)

Es por ello que el crecimiento disperso de la población y sus actividades, la demanda de viviendas o infraestructura para habitar aumentan logrando que otros equipamientos como mercados, colegios, centros comerciales, etc. generen una centralización en distintos puntos de la ciudad y es que la actividad comercial es importante para el funcionamiento de una ciudad (Sánchez de Madariaga, 2008)

Ante esto, se ha encontrado el sector con una contaminación ambiental latente, cuyos condiciones visuales y acústicas son un riesgo para los propios habitantes y degradan la atmosfera espacial y ecosistémica del sector Barsallo y sus alrededores.

Por ello, los espacios públicos deben presentar espacios agradables y de calidad debido a que las personas tienen derecho de disfrutarlos con libertad y seguridad (Gehl, Ciudades para la gente, 2015)

Como alternativas de solución, todo parte de la estructura urbana centrándose en una estructura urbana compleja que presente conexiones y centralidad de equipamientos en relación a macro manzanas para interconectar la zona con el resto de la urbe total. Ante esto, Pérez Igualada (2007) hace mención que se debe mantener la relación entre arquitectura urbanismo e infraestructura por medio de sistemas de flujo para mantener las movibilidades urbanas, la actividad comercial y económica de la ciudad.

Esta investigación visualiza y proyecta estrategias de ordenamiento, integración, equipamiento y formalización para la mejora de la dinámica urbana del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz como a continuación detalla:

Ordenamiento para la dinámica urbana. - Tener presente la vegetación y preexistencia natural para la proyección de una conexión verde como un respiro para las personas y un cuidado del medio ambiente, imagen y sostenibilidad de la ciudad, rescatando, revalorando los espacios con alto grado potencial de crecimiento ecológico incluyendo las áreas rurales

residuales integradas a un plan que promueva los corredores ecológicos, a la infraestructura verde y demás.

Esto en conformidad a lo señalado en “Es que justamente se deben considerar los espacios verdes y la biodiversidad existente como agentes de calidad y funcionalidad de los equipamientos mediante la integración a la red verde de las ciudades”. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2021)

Por ende, al ampliar las redes de transporte y nuevas rutas vehiculares y de bicicleta sobre todo con zonas de interés turístico y local se promueve el crecimiento vertical para desarrollar proyectos que equilibren la densidad habitacional, equipamientos, espacios públicos y zonas de recreación en la ciudad. Y es que justamente, el transporte da forma a la ciudad, ya sea por diversos tipos de vías, todas ellas generan dinamismo y flexibilidad en los diversos sectores como en toda la ciudad (Zárate, 2012)

Por ello, el Mercado Moshoqueque al ubicarse en una zona con gran potencial comercial por el principal abastecedor de la provincia de Chiclayo y José Leonardo Ortiz y a otros mercados de las regiones del Perú e identificar todas las problemáticas que trae consigo, se elaboró una propuesta para el nuevo mercado Moshoqueque a nivel de estrategias urbanas y arquitectónicas para mejorar la relación entre los espacios comerciales y los espacios residenciales para un mejor desenvolvimiento del sector Barsallo.

Esta estrategia de equipamiento de la dinámica urbana. - se orienta a generar una nueva dinámica urbana para consolidar el equipamiento del mercado Moshoqueque y de mercados vecinales en las zonas desabastecidas. (Ver figura 14)

Enfocándose en el sector Barsallo, al identificar los equipamientos se encuentra una gran variedad desde el mercado, comisaría, colegio, iglesia y una entidad del Estado, así como espacios públicos con arbolado histórico unificando los equipamientos y las viviendas del sector.

Zonificar estructuras arquitectónicas para la dinámica urbana. - Otra estrategia que funcionaría serían las macro manzanas permitiendo a los peatones realizar sus actividades con mayor seguridad, así como definir las vías vehiculares o bicicletas entorno a los equipamientos y viviendas.

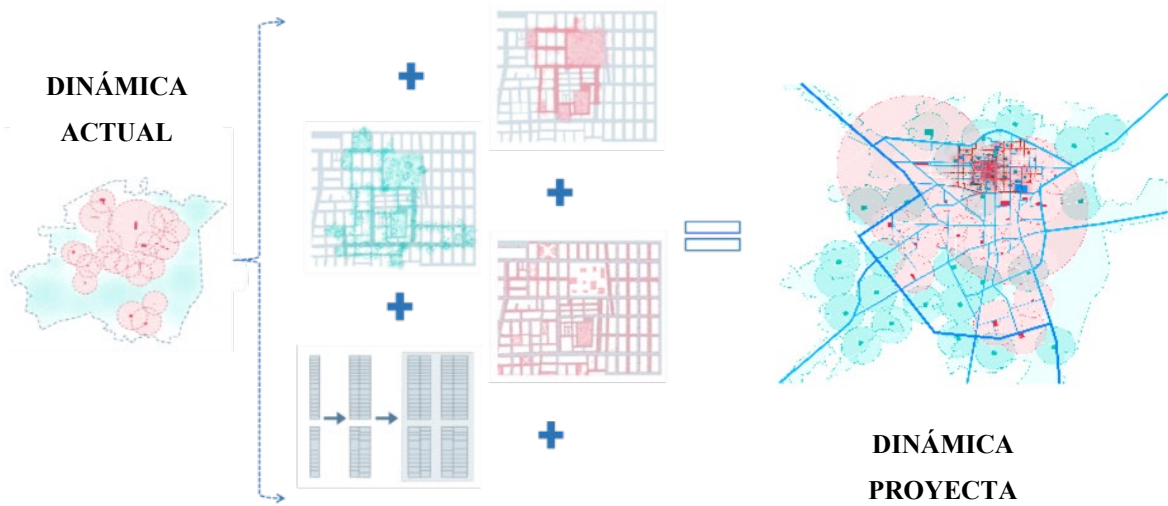


Figura 14. Nueva dinámica del sector en relación a los equipamientos, red verde y macro manzanas.
Nota: Elaboración propia.

Estas estrategias como conectar espacios importantes, revitalizar plazas y parques degradados, medio de transporte público sostenible, centralizar las actividades más usuales, jerarquizar puntos estratégicos urbanos quitándole protagonismo al mercado y zonificar las áreas de ventas, nos ayudará a ordenar el espacio urbano y beneficiar su desarrollo, provocando una mejor habitabilidad y relación entre los residentes, comerciantes y forasteros que llegan e interactúan constantemente.

En el mercado Moshoqueque, se efectuarán estas tres estrategias de menor escala, generando un juego de llenos y vacíos para determinar los espacios públicos para lograr zonas de reunión y de descanso entre las actividades que se realizaran en el mercado, debido a la diversidad de accesos que se han planificado para lograr una mayor conexión con la ciudad. Además, de fortalecer la influencia del crecimiento vertical para agregar más usos y tener un equipamiento mixto que complemente a las necesidades del sector Barsallo para el mejoramiento económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico.



Figura 15. Concepto de la propuesta arquitectónica del mercado Moshoqueque en el Sector Barsallo, Chiclayo. Nota: Elaboración propia.

Conclusiones

En el sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz mediante el diagnóstico efectuado se evidenció un déficit en el desarrollo de la infraestructura urbana, amontonamiento de personas, carencia de iluminación, aglomeración de basura, expansión improvisada de las tiendas locales hacia las veredas, ambulantes y paraderos informales, congestión vehicular, estacionamiento improvisado de vehículos, gran cantidad de polvo, contaminación sonora, espacios públicos degradados, entre otros.

El análisis de la estructura urbana del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz presentó un panorama de desorden del espacio urbano en contraposición al potencial económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico que posee.

Los equipamientos, manzanas, espacios públicos, vegetación, vías y la población generan redes de conectividad para el desarrollo del sector y la mejora de la dinámica urbana.

Los lineamientos urbano arquitectónicos, estrategias y teorías de Martha Thorne y Flavio Tejada aportaron a la mejora del desarrollo del sector Barsallo – Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz.

Los lineamientos y las estrategias urbano arquitectónicos integrales planteadas de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas para la dinámica urbana contribuyó a la mejora del desarrollo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico del sector Barsallo - Mercado Moshoqueque de José Leonardo Ortiz, con lo cual se valida la hipótesis.

Recomendaciones

Proponer que las autoridades de la región Lambayeque como municipalidad distrital y departamental, gerencia regional y otras entidades públicas y privadas tengan en cuenta los lineamientos urbano arquitectónicos para la mejora de la dinámica urbana de Chiclayo

Aplicar las estrategias de ordenamiento, equipamiento y zonificación de estructuras arquitectónicas en bien de la comunidad Chiclayana con la mejora de la dinámica urbana de su sector

Concientizar a los ciudadanos sobre el cuidado que se debe tener en cuenta de la dinámica y estructura urbana de su sector con el fin de contribuir al desarrollo económico, comercial con repercusión en lo territorial y por ende en lo arquitectónico de su zona.

Concientizar una cultura de cuidado de las áreas colindantes al Mercado Moshoqueque para mantener su ordenamiento.

Referencias

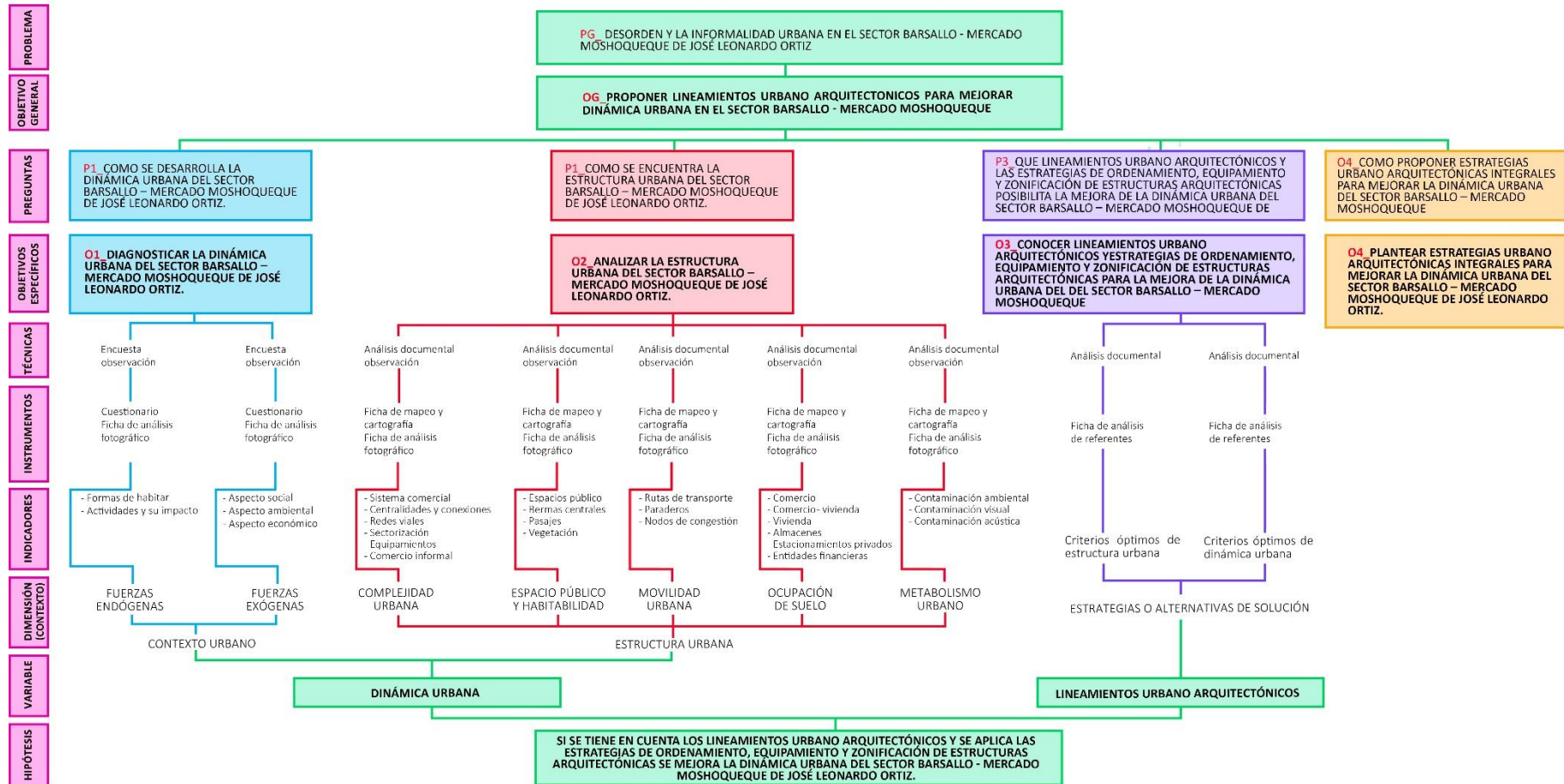
- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2021). *Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas*. Barcelona: Agencia de Ecología urbana de Barcelona.
- Álvarez Mora, A. (1973). *Revitalización de centros históricos*. México: Ministerio de la Vivienda, Secretaría General Técnica.
- Aparicio, J. M. (2004). *Ordenamiento del territorio y desarrollo sostenible*. Buenos aires: Editorial de ciencia y cultura.
- Arquitectonics, Mind, Land & Society. (2010). *Hacia un urbanismo alternativo*. Barcelona: Edicions UPC.
- Ascher, F. (2016). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza.
- Bisbal Grandal, I., Rodríguez Tarduchy, M., & Ontiveros de la Fuente, E. (2017). *Forma y ciudad*. España: Cinter Divulgación Técnica SLL.
- Colegio oficial de arquitectos de Madrid. (2008). *Curso básico de planeamiento y gestión*. Madrid: Graficincio.
- Congreso de la República Peruana. (2022). *ACTA DE CREACIÓN DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTÍZ*. Lima: Congreso de la República Peruana.
- Couret, D. G. (2015). Tendencias actuales de la Arquitectura y el urbanismo en América Latina 1990 - 2014. *Arquitectura y urbanismo*, 128 - 238.
- De Souza, M. d., & Bustos, A. (2017). *El comercio informal de calle en las comunas santiago y concepción*. Concepción: Urbano.
- Fernández, M. A. (1996). *Degradación Ambiental, Riesgos Urbanos y Desastres*. Nicaragua: Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina.
- Gehl, J. (2006). *Humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: REVERTE.
- Gehl, J. (2015). *Ciudades para la gente*. Buenos aires: Ediciones Infinito.
- Gehl, J. (2015). *Ciudades para la gente*. Buenos aires: Ediciones Infinito.
- González. (2015). *Tendencias actuales de la arquitectura y el urbanismo en América Latina 1990 – 2014*. Artículo.
- León Mayhua, J. A., & Rondón Zuñiga, J. M. (s.f.). *MERCADO DE ABASTOS*. Tesis, Universidad Ricardo Palma, Lima.
- Lerner, J. (2005). *Acupuntura urbana*. Catalunya: AAC (institut d'arquitectura avançada de Catalunya).
- Lewis, D. (2015). *La ciudad: Problemas de diseño y estructura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lopez Martinez, M., & De los rios Bravo, E. (2013). *La Dimensión Humana en el Espacio Público en Chile*. Coruña.
- López, I. P. (2015). Hacia una arquitectura y un urbanismo Infraestructural. *Urbano*, 26-37.

- Lupiáñez, R. P. (2004). *El Proyecto de Arquitectura, el rigor científico como instrumento poético*. Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Meda, R. H. (2019). *Estructura y Dinámica Urbana, Teorías Territoriales y Planificación Territorial*. Lima: Facultad de Arquitectura y Urbanismo - UNLP.
- Melnechuck, P. (15 de marzo de 2021). *Reposotiro de tesis Usat*. Obtenido de file:///C:/Users/Windows%2010/Downloads/TL_SiesquenUsquianoAlexia.pdf
- Mónica de Souza, A. B. (2017). El comercio informal de calles en las comunas Santiago y Concepción, . *Urbano*, 58-73.
- Perez Igualada, J. (2007). *Elementos del Proyecto Urbano*. Valencia: Universitat Politècnica de València.
- Pérez Rojas, F. (1986). *Cartagena 1874-1936, transformación urbana y arquitectura*. Murcia: EDITUM.
- Plataforma Urbana. (15 de marzo de 2008). Obtenido de Plataformaurbana.cl: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/04/19/nueva-iguc-la-modificacion-de-la-ley-general-de-urbanismo-y-construcciones-en-materia-de-planificacion-urbana-2/>
- Ramirez Kuri, P., & Aguilar Diaz, M. (2006). *Pensar y habitar la ciudad*. Barcelona: Anthropos Editorial.
- Ramos, E. A. (2018). *Plan de regeneración urbana integral como solución a la degradación margen y marginalidad en el pueblo joven San Antonio, distrito de Chiclayo*. Chiclayo: USAT.
- Roberto Hernández Sampieri, C. F. (2014). *Metodología de la investigación, sexta edición*. México: Interamericana Editores S.A.
- Salingaros, N. A. (2014). *Principles of Urban Structure*. Vajra Books.
- Sanchez de Madariaga, I. (2008). *Esquinas inteligentes: La ciudad y el urbanismo moderno*. Madrid: Alianza editorial.
- Zárate, A. (2012). *Geografía urbana: dinámicas locales, procesos globales*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces.
- Ziccardi, A. (2001). *Las ciudades y la cuestión social*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Anexos

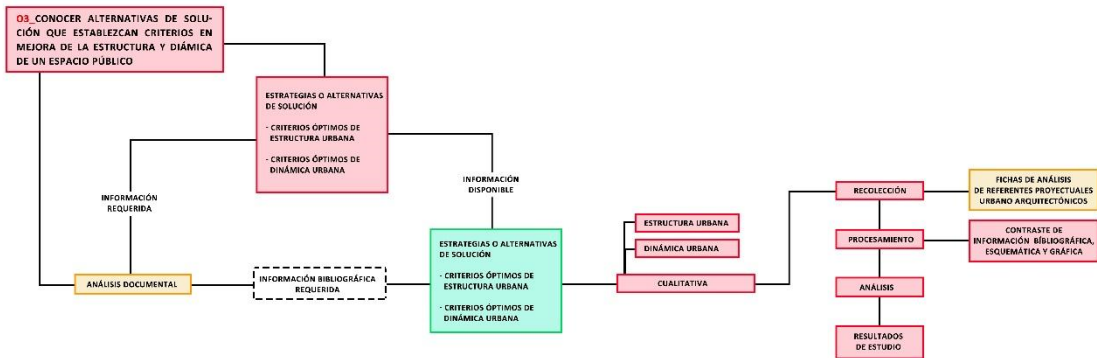
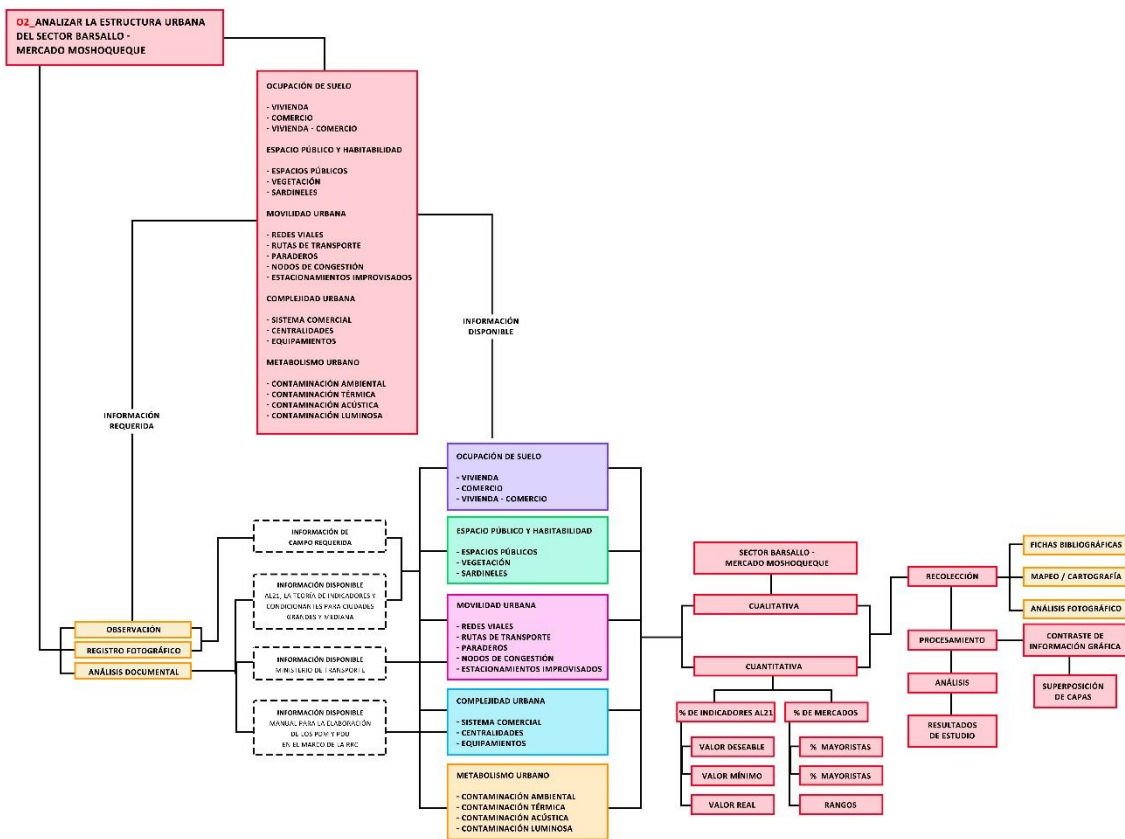
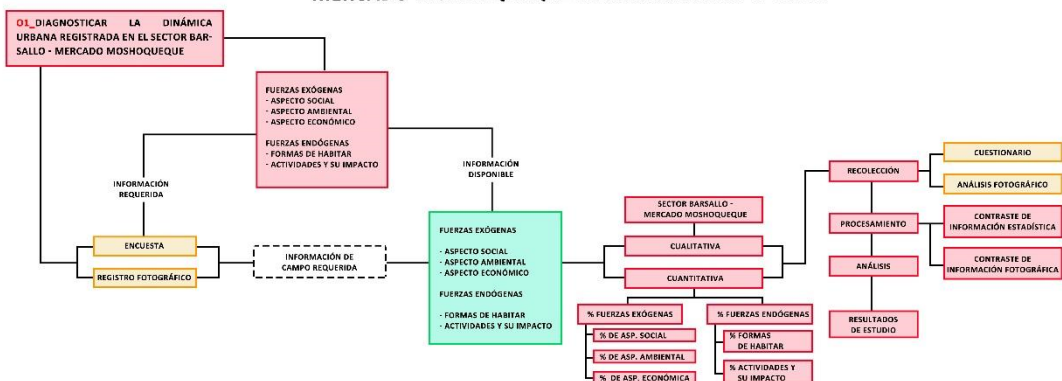
1- Esquema metodológico de la investigación

LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO – MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ

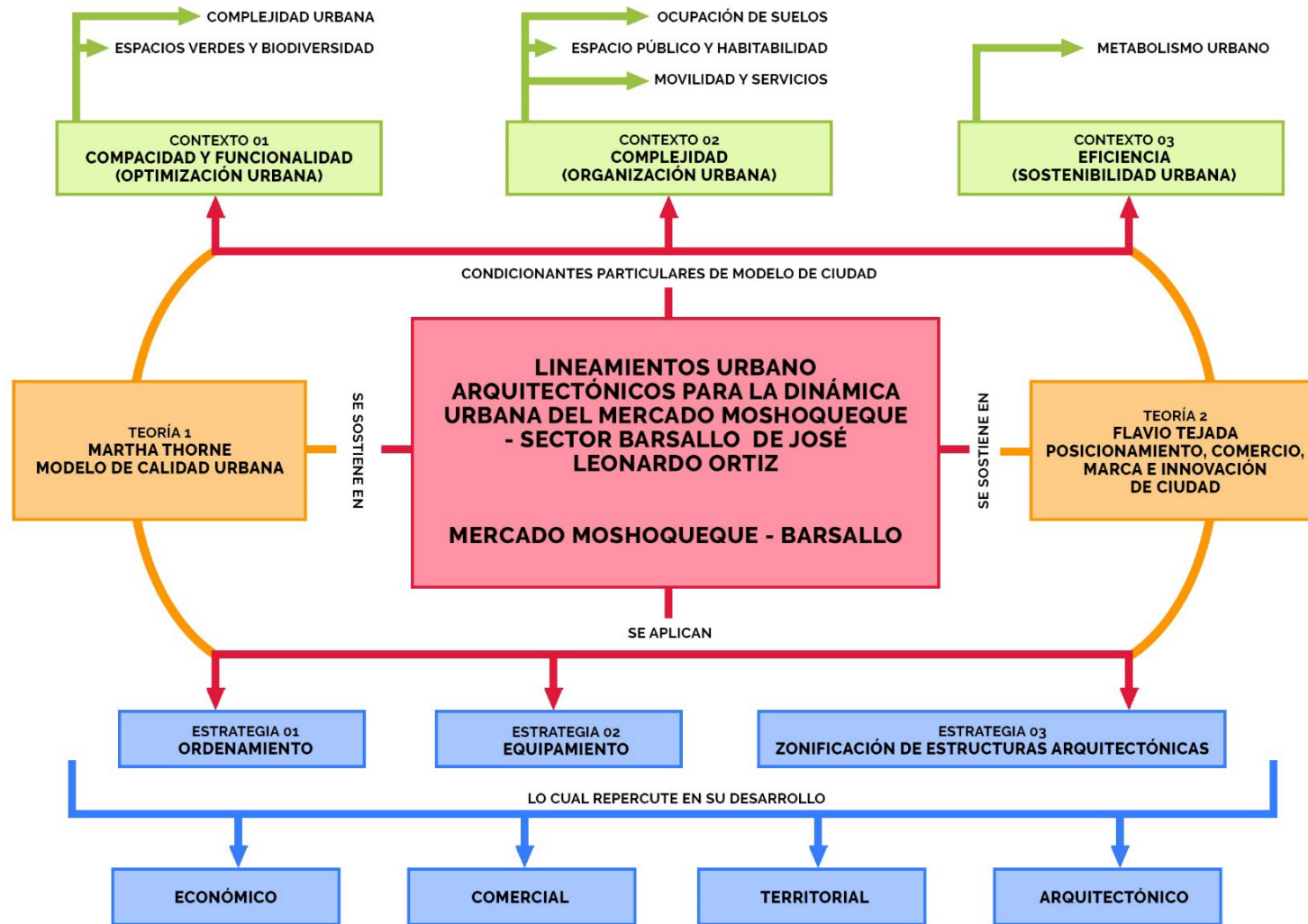


2- Rutas de procesamiento de resultados por cada objetivo




LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ



3- Modelo teórico



4- Instrumentos aplicados (registro fotográfico, mapeos, etc.)

 <p>USAT Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo</p>	<p>“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”</p>		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	<p>LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales</p>	<p>INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco</p>			
<p>OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo</p>	<p>TIPO DE ANEXO: Mapco - Cartografía</p>				

OBJETIVO GENERAL:
PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.

OBJETIVO E 2:
ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE

Técnica: Observación
Instrumento: Ficha de cartografía_F2
Equipo utilizado: Google earth, zoom earth

Variable: Dinámica urbana
Dimensión: Estructura urbana
Indicador: Complejidad urbana
Sub indicador: Sistema comercial

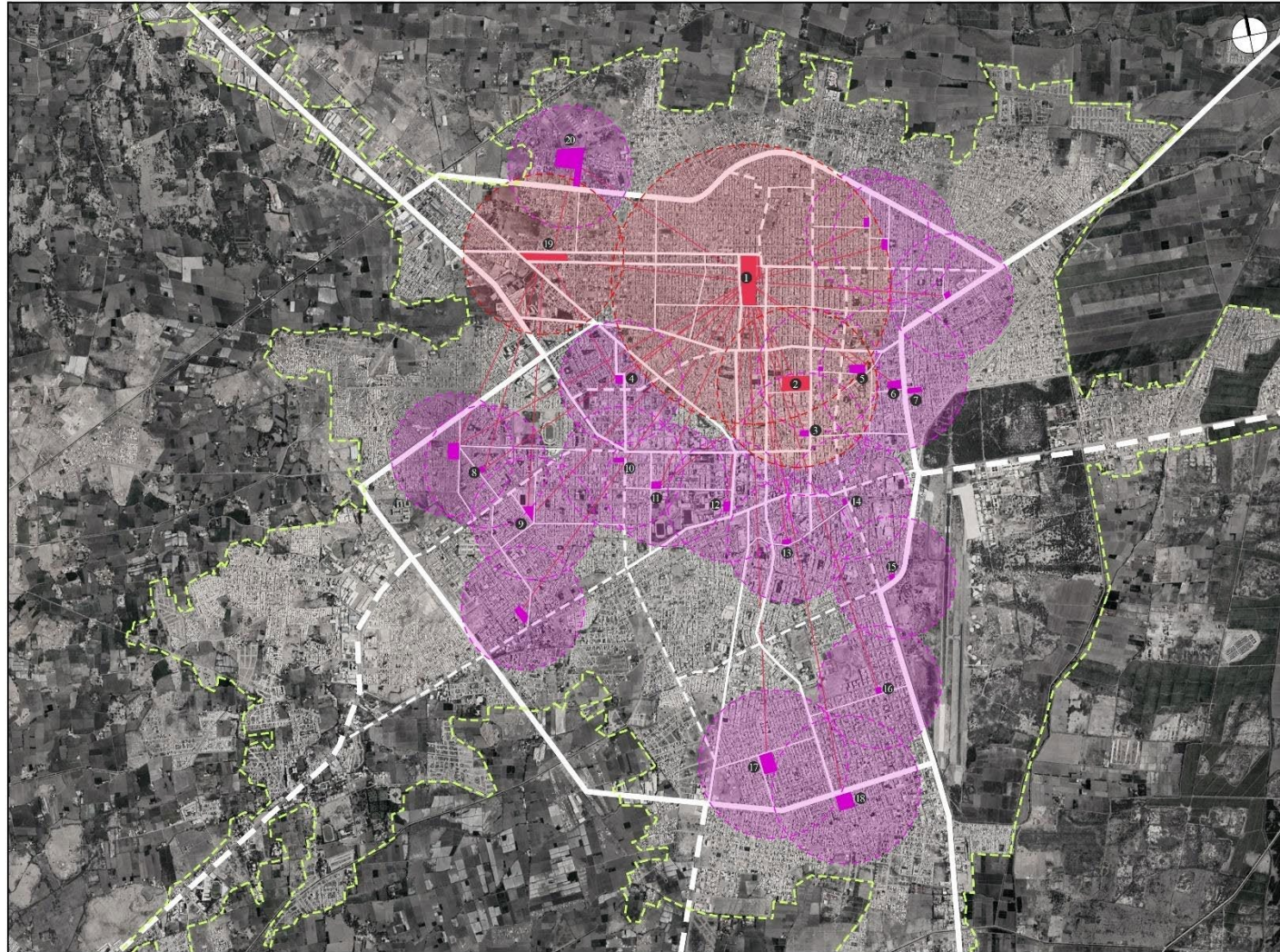
Leyenda:


1. Mercado Moshoqueque
2. Mercado Modclo
3. Mercado Central
4. Mercado La Primavera
5. Mercado José Balta
6. Mercado Benjamin Gamarra
7. Mercado San Cristobal
8. Mercado José Quinonez
9. Mercado 9 de octubre
10. Mercado Santa Rosa
11. Mercado Los Parques
12. Mercado José Leonardo Ortiz
13. Mercado Buenos Aires
14. Mercado Nazareth
15. Mercado Diego Ferré
16. Mercado Antenor Orrego
17. Mercado El Inka
18. Mercado A-Z
19. Mercado Los Pathos
20. Mercado La dispensa









- Mercados mayoristas
- Mercados minorista
- Radio de influencia mayorista < 10 000 habitantes
- Radio de influencia minorista > 10 000 habitantes




- Conex. mayor todos los días
- - - Conex. mayor no todos los días
- - - Conex. media todos los días
- - - Conex. media no todos los días
- - - Conex. menor
- - - Límite urbano

Observaciones:
Mercado minorista:
Este tipo de equipamiento tiene un radio de influencia de 1,500 m (SISNE) y por lo general sirve a una población base de 10,000 habitantes. En el caso de poblaciones menores a los 10,000 habitantes



	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE	DIMENSIÓN: Estructura urbana INDICADOR: Complejidad Urbana

<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO MOSHOQUEQUE Ubicación: José Leonardo Ortiz Estado: Medio</p> <p>Foto 01:</p> 	<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO MODELO Ubicación: Centro de Chiclayo Estado: Bueno</p> <p>Foto 02:</p> 	<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO LA PRIMAVERA Ubicación: La Primavera Estado: Bueno</p> <p>Foto 03:</p> 	<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO A- Z Ubicación: La Victoria Estado: Bueno</p> <p>Foto 04:</p> 
<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO LOS PATHOS Ubicación: José Leonardo Ortiz Estado: Bueno</p> <p>Foto 05:</p> 	<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO JOSÉ BALTA Ubicación: Chiclayo Estado: Bueno</p> <p>Foto 06:</p> 	<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO 09 DE OCTUBRE Ubicación: 09 de Octubre Estado: Bueno</p> <p>Foto 07:</p> 	<p>SISTEMA COMERCIAL MERCADO EL INCA Ubicación: La Victoria Estado: Bueno</p> <p>Foto 08:</p> 

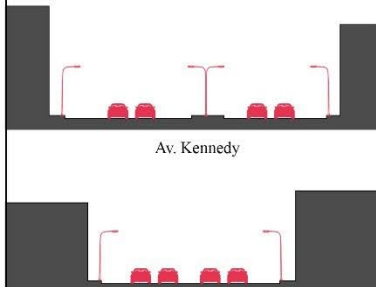
	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz	
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco	OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Mapeo - Cartografía		

OBJETIVO GENERAL:
 PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.


OBJETIVO E 2:
 ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE

Técnica: Observación
Instrumento: Ficha de cartografía_F2
Equipo utilizado: Google earth, zoom earth
Variable: Dinámica urbana
Dimensión: Estructura urbana
Indicador: Complejidad urbana
Sub indicador: Redes viales






Leyenda:



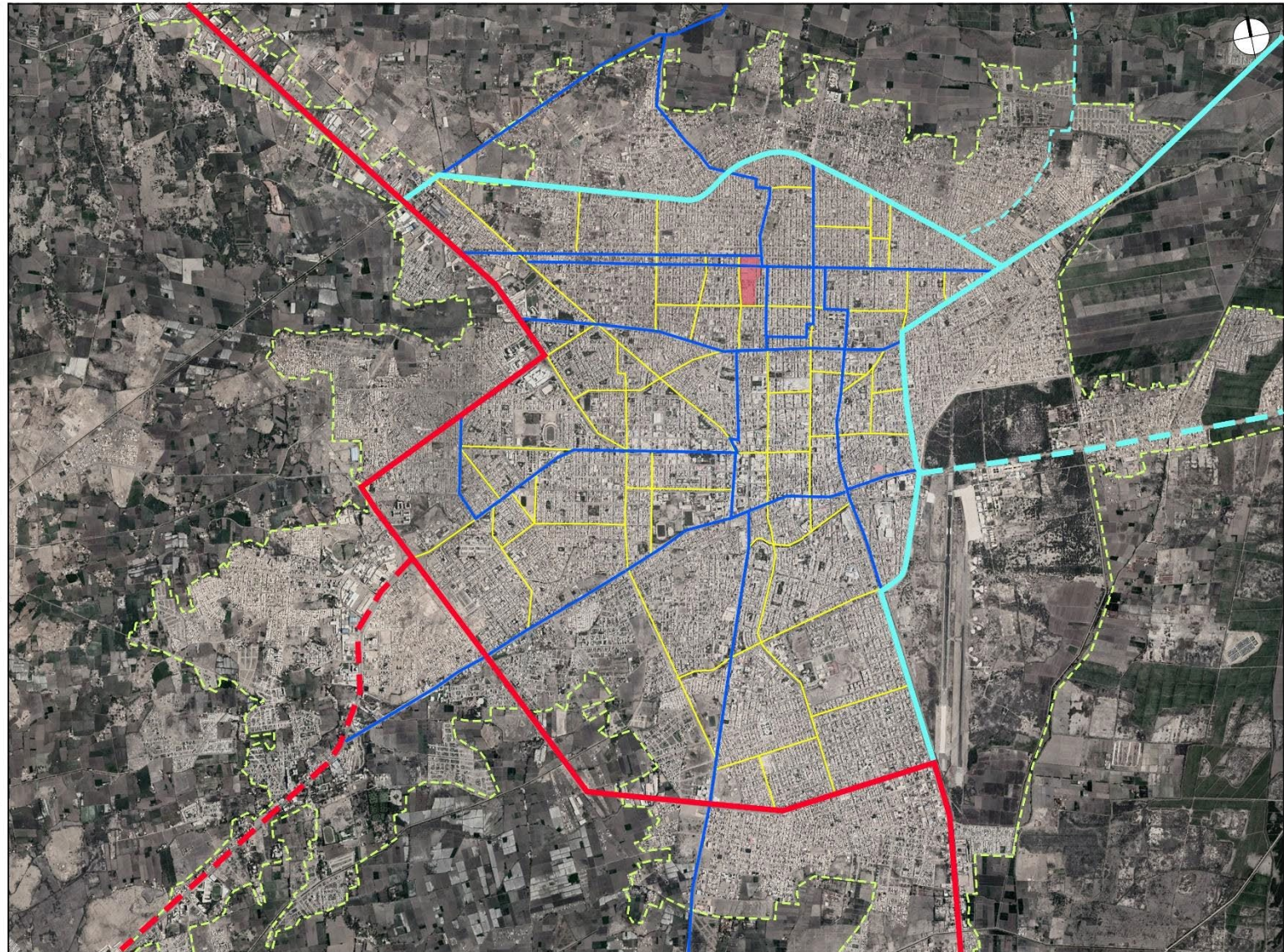
Av. Kennedy






Av. México

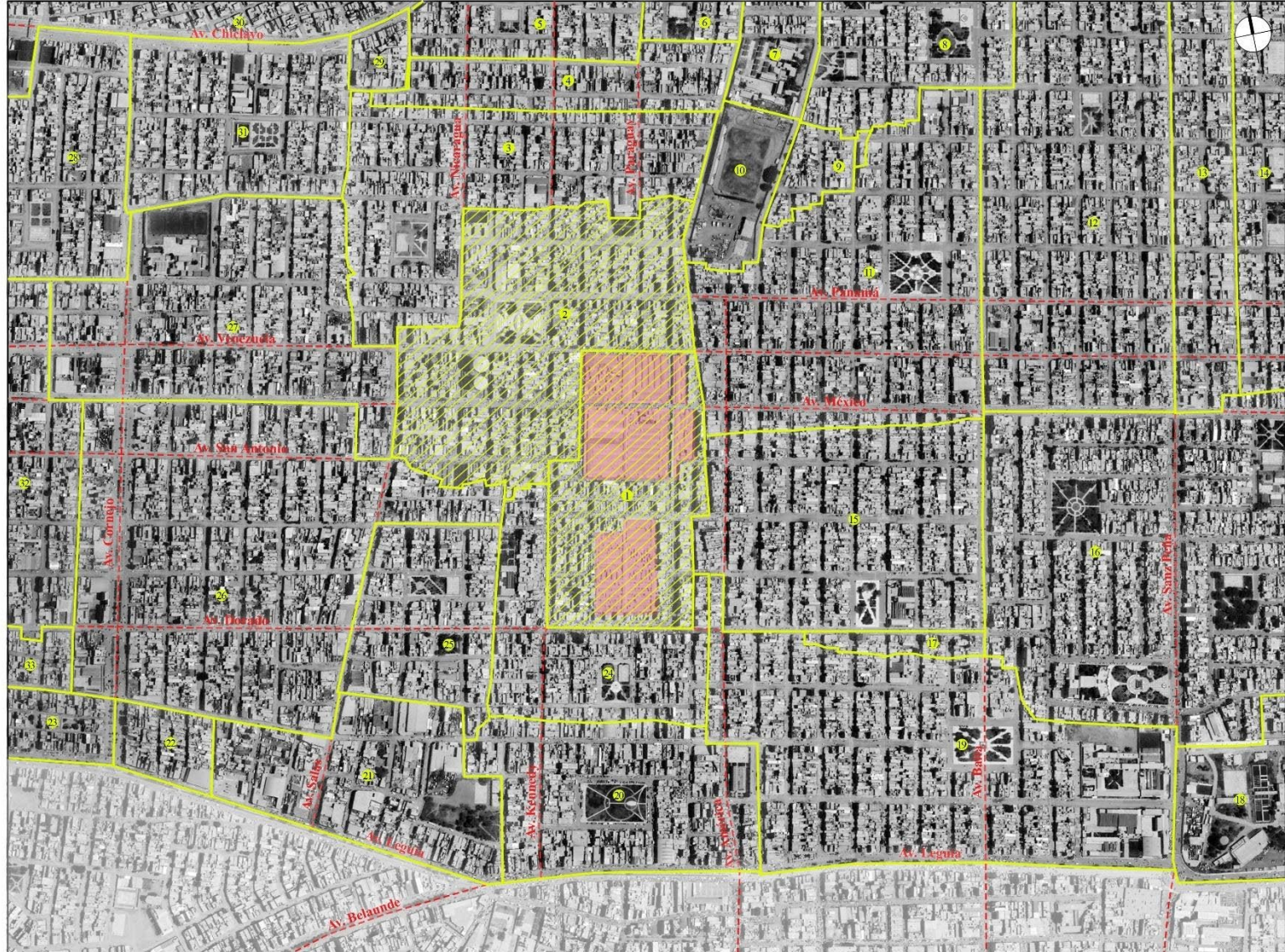
	Red vial nacional
	Red vial departamental
	Red vial distrital
	Red vial vecinal
	Límite urbano





Observaciones:



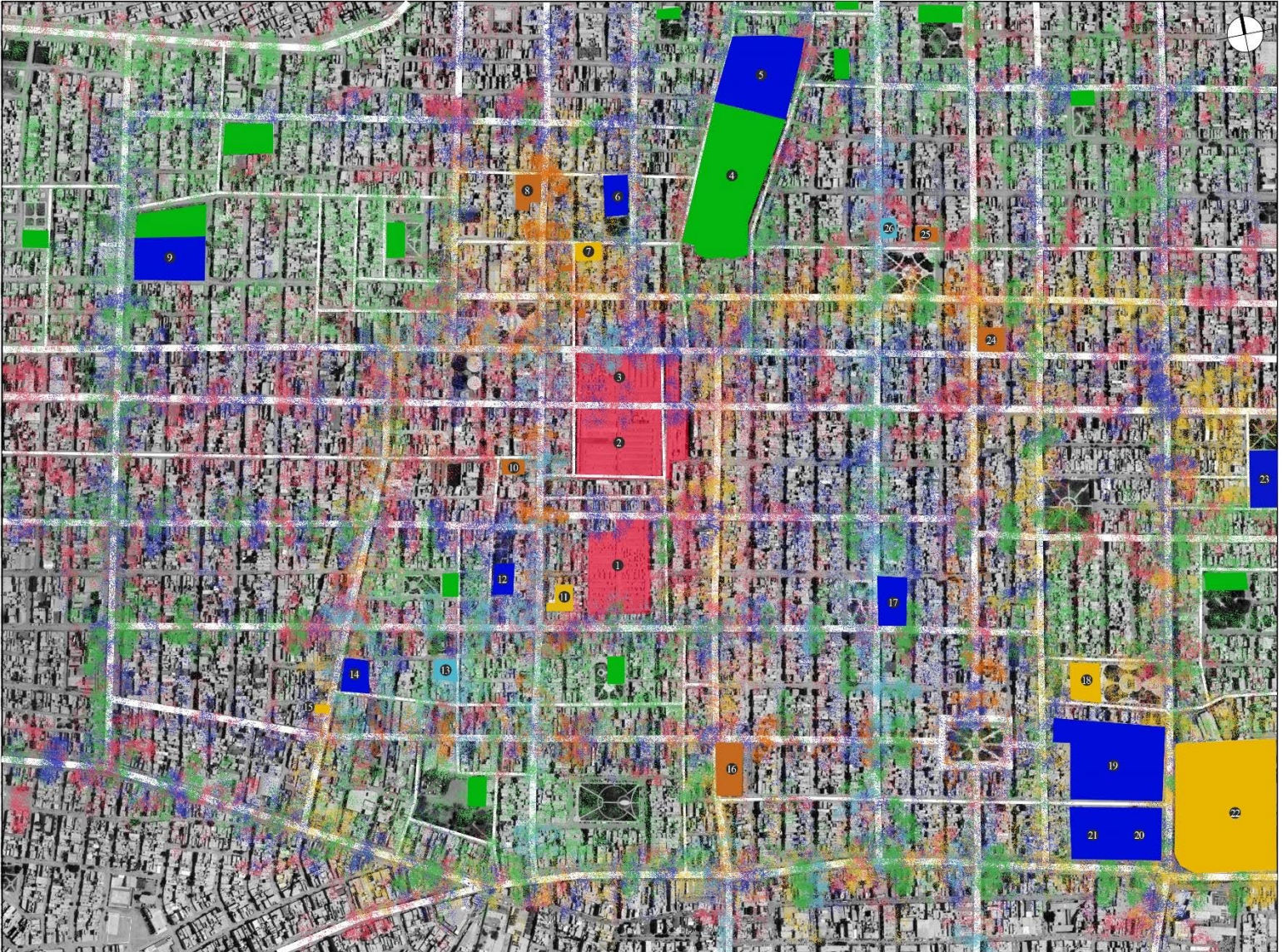
 <p>USAT Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo</p>	<p>“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”</p>		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	<p>LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales</p>	<p>INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco</p>			
<p>OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo</p>	<p>TIPO DE ANEXO: Mapeo - Cartografía</p>				


<p>OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.</p>	
<p>OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE</p>	
<p>Técnica: Observación</p>	
<p>Instrumento: Ficha de cartografía_F2</p>	
<p>Equipo utilizado: Google earth, zoom earth</p>	
<p>Variable: Dinámica urbana</p>	
<p>Dimensión: Estructura urbana</p>	
<p>Indicador: Complejidad urbana</p>	
<p>Sub indicador: Sectorización</p>	
<p>Leyenda:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mercado Moshoqueque 2. Barsallo 3. Luján 4. Ampliación Luján 5. UPIS Sector V 6. UPIS Sector VI 7. UPIS Sector II 8. UPIS Sector I 9. Parraguez 10. Carlos Castañeda 11. Urrunaga Sector I 12. Urrunaga Sector II 13. Urrunaga Sector III 14. Urrunaga Sector IV 15. Garcéz 16. Latina 17. Ampliación San Carlos 18. EPSEL 19. San Carlos 20. Los Mecánicos 21. Los Pueblos 22. 12 de Octubre 23. Las Palmeras 24. Francisco Bolognesi 25. Artesanos Independientes 26. San Lorenzo Sector I 27. San Lorenzo Sector II 28. San Lorenzo Sector IV 29. Encarnación 30. Ramiro Prialé 31. Santa Ana Sector I 32. Casa Blanca Sector II 33. Nuevo San Lorenzo
<p>Observaciones:</p>	





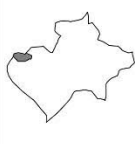

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco			
OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Mapeo - Cartografía				

OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.
OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE
Técnica: Observación Instrumento: Ficha de cartografía_F2 Equipo utilizado: Google earth, zoom earth Variable: Dinámica urbana Dimensión: Estructura urbana Indicador: Complejidad urbana Sub indicador: Equipamientos
Leyenda: <ol style="list-style-type: none"> 1. Mdo Moshoqueque (1º sector) 2. Mdo Moshoqueque (2º sector) 3. Mdo Moshoqueque (3º sector) 4. Estadio Carlos Castañeda 5. I.E Cristo Rey 6. I.E Carlos Castañeda Iparraguirre 7. Comisaria José Leonardo Ortiz 8. Iglesia Jesucristo de los Santos 9. I.E San Lorenzo 10. Iglesia Sagrado Corazón de Jesús 11. Servicio Tributaria de J.L.O 12. I.E Francisco Bolognesi 13. Policlinico de J.L.O 14. I.E Artesanos Independientes 15. Archivario del Poder Judicial 16. Iglesia Jesucristo de los Santos 17. I.E Medalla Milagrosa 18. Municipalidad distrital de J.L.O 19. I.E Mater Admirabilis 20. I.E Nicolás La Torre 21. I.E Señor de los Milagros 22. EPSEL 23. I.E 001 24. Iglesia Jesucristo de los Santos 25. Parroquia Inmaculada 26. Centro de Salud de J.L.O <ul style="list-style-type: none"> ■ Mercado Moshoqueque ■ Colegios ■ Hospitales y postas médicas ■ Iglesias católicas y protestantes ■ Entidades del estado ■ Estadios y losas deportivas <ul style="list-style-type: none">  Huellas generadas por equipamientos
Observaciones:



	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE	DIMENSIÓN: Estructura urbana INDICADOR: Complejidad Urbana

<p>EQUIPAMIENTOS MERCADO MOSHOQUEQUE Ubicación: Ca. Brasil Estado: Medio</p> <p>Foto 01:</p> 	<p>EQUIPAMIENTOS IGLESIA SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS Ubicación: Av. San Antonio Estado: Bueno</p> <p>Foto 02:</p> 	<p>EQUIPAMIENTOS SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ Ubicación: Av. Kennedy Estado: Bueno</p> <p>Foto 03:</p> 	<p>EQUIPAMIENTOS MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ Ubicación: Av. Sanz Peña Estado: Bueno</p> <p>Foto 04:</p> 
<p>EQUIPAMIENTOS ESSALUD CENTRO DE ATENCIÓN PRIMARIA MANUEL MANRIQUE NEVADO Ubicación: Av. José Balta Estado: Bueno</p> <p>Foto 05:</p> 	<p>EQUIPAMIENTOS I.E. MEDALLA MILAGROSA Ubicación: Ca. Junín Estado: Bueno</p> <p>Foto 06:</p> 	<p>EQUIPAMIENTOS I.E. NICOLÁS LA TORRE Ubicación: Av. Leguía Estado: Bueno</p> <p>Foto 07:</p> 	<p>EQUIPAMIENTOS CANCHA DEPORTIVA FRANCISCO BOLOGNESI Ubicación: Ca. 28 de Julio Estado: Bueno</p> <p>Foto 08:</p> 

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco			
OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Mapco - Cartografía				

OBJETIVO GENERAL:
 PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.

OBJETIVO E 2:
 ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.

Técnica: Observación
Instrumento: Ficha de cartografía_F2

Equipo utilizado: Google earth, zoom earth

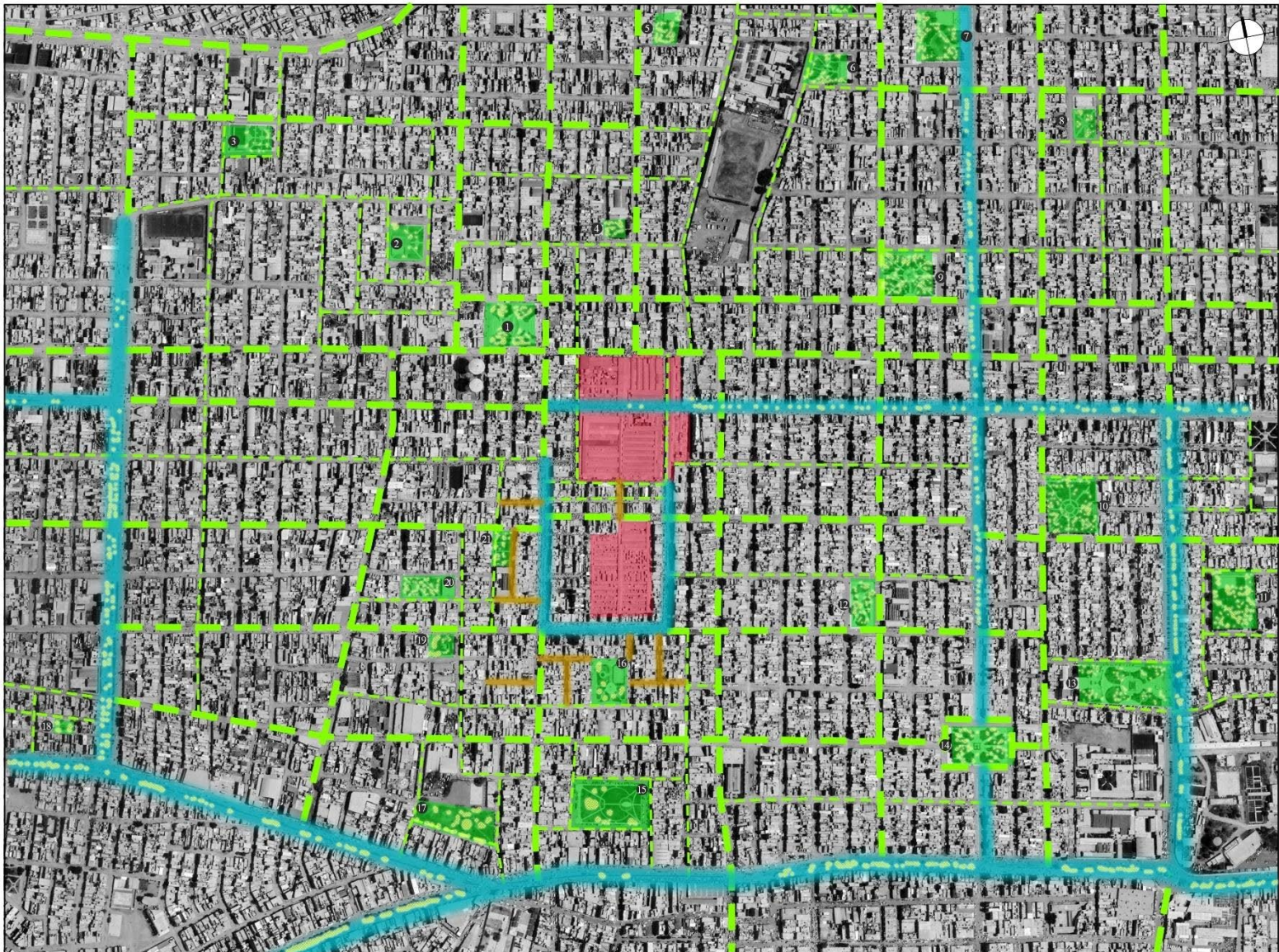
Variable: Dinámica urbana
Dimensión: Estructura urbana
Indicador: Espacio público y habitabilidad
Sub indicador: Espacio público


Leyenda:









1. Parque Víctor Raúl Haya de la Torre
2. Parque Luján
3. Parque Santa Ana
4. Parque Alipio Ponce
5. Parque Jorge Chávez
6. Parque Cristo Rey
7. Parque José Leonardo Ortiz
8. Parque Purísima
9. Parque Andrés Avelino Cáceres
10. Parque Cajamarca
11. Parque Dorado
12. Parque Garcés
13. Parque Plaza Cívica
14. Parque San Carlos
15. Parque Los Mecánicos
16. Parque Francisco Bolognesi
17. Parque Los Pueblos
18. Parque Zarumilla
19. Parque Policlínico
20. Parque Artesanos Independientes
21. Parque Palmeras





Parques y plazas
 Pasajes
 Bermas centrales
 Árboles existentes
 Redes virtuales



Observación:




	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE	DIMENSIÓN: Estructura urbana
	OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico		INDICADOR: Espacio público y habitabilidad









<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD PASAJES Ubicación: Ca. Monterrico Estado: Bueno</p> <p>Foto 01:</p> 	<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD PASAJES Ubicación: Ps. Cerezos Estado: Medio</p> <p>Foto 02:</p> 	<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD BERMAS CENTRALES Ubicación: Av. México Estado: Malo</p> <p>Foto 03:</p> 	<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD BERMAS CENTRALES Ubicación: Av. Kennedy Estado: Bueno</p> <p>Foto 04:</p> 
<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD PARQUE DE LAS PILETAS Ubicación: Av. Kennedy - Av. Venezuela - Ca. Ecuador - Av. Panamá Estado: Bueno</p> <p>Foto 05:</p> 	<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD PARQUE FRANCISCO BOLOGNESI Ubicación: Ca. Industrial y Ca. Palmeras Estado: Bueno</p> <p>Foto 06:</p> 	<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD VEGETACIÓN Ubicación: Parque Francisco Bolognesi Estado: Muy Bueno</p> <p>Foto 07:</p> 	<p>ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD VEGETACIÓN Ubicación: Parque Francisco Bolognesi Estado: Muy Bueno</p> <p>Foto 08:</p> 



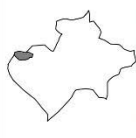

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco			
OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsalloy	TIPO DE ANEXO: Mapeo - Cartografía				

OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	
OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE	
Técnica: Observación Instrumento: Ficha de cartografía_F2 Equipo utilizado: Google earth, zoom earth Variable: Dinámica urbana Dimensión: Estructura urbana Indicador: Complejidad urbana Sub indicador: Sistema comercial	
Leyenda: <ul style="list-style-type: none">  Estacionamientos improvisados  Nodos de congestión  Paradero de Camiones pesados  Paradero de Mototaxis  Paradero de Camionetas  Paradero y ruta de Combis  Combi color verde Ruta A (JLO - Chiclayo - La Victoria)  Combi color verde Ruta B (JLO - Chiclayo - La Victoria)  Combi color rojo (JLO - Chiclayo - La Victoria)  Combi Monsefú (JLO - Chiclayo - Monsefú)  Combi Reque (JLO - Chiclayo - Reque)  Combi Eten (JLO - Chiclayo - Eten)  Combi San José (JLO - Chiclayo - San José)  Combi Pimentel (JLO - Chiclayo - Pimentel)  Combi Lambayeque (JLO - Chiclayo - Lambayeque - Mórrope) 	
Observaciones:	



	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINAMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	DIMENSIÓN: Estructura urbana INDICADOR: Movilidad urbana

<p>MOVILIDAD URBANA PARADERO DE MOTOTAXIS Ubicación: Av. Kennedy y Monterrico Grado: Alta</p> <p>Foto 01:</p> 	<p>MOVILIDAD URBANA ESTACIONAMIENTOS IMPROVISADOS Ubicación: Av. Kennedy Grado: Muy alta</p> <p>Foto 02:</p> 	<p>MOVILIDAD URBANA NODOS DE CONGESTIÓN Ubicación: Av. Kennedy Grado: Muy alta</p> <p>Foto 03:</p> 	<p>MOVILIDAD URBANA RUTA DE COMBI COLOR VERDE Ubicación: Av. Kennedy Grado: Medio</p> <p>Foto 04:</p> 
<p>MOVILIDAD URBANA PARADERO DE CAMIONETAS DE CARGA Ubicación: Av. Kennedy y Venezuela Grado: Medio</p> <p>Foto 05:</p> 	<p>MOVILIDAD URBANA PARADERO DE SAN JOSÉ, LAMBAYEQUE, MÓRROPE, PIMENTEL Y ETEN Ubicación: Av. Kennedy Grado: Alta</p> <p>Foto 06:</p> 	<p>MOVILIDAD URBANA PARADERO MONSEFÚ Ubicación: Av. Venezuela Grado: Muy alta</p> <p>Foto 07:</p> 	<p>MOVILIDAD URBANA PARADERO DE CAMIONES PESADOS Ubicación: Av. México Grado: Muy alta</p> <p>Foto 08:</p> 

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco			
OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Mapeo - Cartografía				

OBJETIVO GENERAL:

PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.

OBJETIVO E 2:

ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE

Técnica: Observación
Instrumento: Ficha de cartografía_F2

Equipo utilizado: Google earth, zoom earth


Variable: Dinámica urbana
Dimensión: Estructura urbana
Indicador: Complejidad urbana
Sub indicador: Sistema comercial









Leyenda:



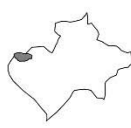

- Venta de carnes y pescados
- Venta de verduras
- Venta de frutas
- Venta de ropa
- Venta de comidas
- Otros

Observaciones:



	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINAMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrtón Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	DIMENSIÓN: Estructura urbana INDICADOR: Complejidad urbana

<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE ROPA Ubicación: Ca. Monterrico Grado: Muy alta</p> <p>Foto 01:</p> 	<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE VERDURAS Ubicación: Av. México Grado: Muy alta</p> <p>Foto 02:</p> 	<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE OTROS Ubicación: Ca. Brasil Grado: Muy alta</p> <p>Foto 03:</p> 	<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE GOLOSINAS Ubicación: Av. Kennedy Grado: Medio</p> <p>Foto 04:</p> 
<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE ACCESORIOS Ubicación: Ca. Castilla Grado: Muy alta</p> <p>Foto 05:</p> 	<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE PRODUCTOS DE PRIMERA NECESIDAD Ubicación: Av. México Grado: Muy alta</p> <p>Foto 06:</p> 	<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE FRUTAS Ubicación: Av. Brasil Grado: Muy alta</p> <p>Foto 07:</p> 	<p>COMERCIO INFORMAL VENTA DE CARNES Ubicación: Av. México Grado: Muy alta</p> <p>Foto 08:</p> 

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco			
OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Mapeo - Cartografía				

OBJETIVO GENERAL:
 PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINAMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.

OBJETIVO E 2:
 ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.

Técnica: Observación
Instrumento: Ficha de cartografía_F2

Equipo utilizado: Google earth, zoom earth


Variable: Dinámica urbana
Dimensión: Estructura urbana
Indicador: Ocupación de suelo
Sub indicador: Comercio
 Comercio-vivienda
 Vivienda
 Estacionamientos y almacenes
 Entidades financieras









Leyenda:





- Comercio
- Vivienda
- Comercio - vivienda
- Entidades financieras
- Equipamientos públicos
- Estacionamientos privados y almacenes.

Observaciones:



 <p>USAT Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo</p>	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINAMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrtón Romario Paz Carrasco	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE	DIMENSIÓN: Estructura urbana
	OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico		INDICADOR: Ocupación de suelo

<p>COMERCIO VENTA DE BATERÍAS Ubicación: Av. Dorado Estado: Muy Bueno</p> <p>Foto 01:</p> 	<p>COMERCIO - VIVIENDA VENTA DE ABARROTÉS Ubicación: Av. Palmeras Estado: Muy Bueno</p> <p>Foto 02:</p> 	<p>VIVIENDA VIVIENDA Ubicación: Ps. Los Laureles Estado: Bueno</p> <p>Foto 03:</p> 	<p>ALMACENES DESCARGA DE PRODUCTOS Ubicación: Av. Bolívar Estado: Bueno</p> <p>Foto 04:</p> 
<p>COMERCIO VENTA DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Ubicación: Av. Dorado Estado: Muy Bueno</p> <p>Foto 05:</p> 	<p>COMERCIO - VIVIENDA VENTA DE ABARROTÉS Ubicación: Av. Brasil Estado: Muy Bueno</p> <p>Foto 06:</p> 	<p>ENTIDADES FINANCIERAS CAJA AREQUIPA Ubicación: Av. Kennedy Estado: Muy Bueno</p> <p>Foto 07:</p> 	<p>ESTACIONAMIENTOS PRIVADOS ESTACIONAMIENTO DE CAMIONES PESADOS Ubicación: Av. Panamá y Ca. Ecuador Estado: Bueno</p> <p>Foto 08:</p> 

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		Lambayeque	Chiclayo	José Leonardo Ortiz
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco			
OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	TIPO DE ANEXO: Mapeo - Cartografía				

OBJETIVO GENERAL:
 PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.

OBJETIVO E 2:
 ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE

Técnica: Observación
Instrumento: Ficha de cartografía_F2

Equipo utilizado: Google earth, zoom earth


Variable: Dinámica urbana
Dimensión: Estructura urbana
Indicador: Metabolismo urbano
Sub indicador: Puntos de contaminación









Leyenda:


- Contaminación de residuos orgánicos e inorgánicos
- Contaminación visual y sonora

Observaciones:



















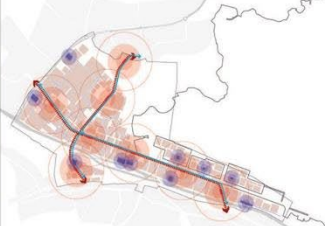


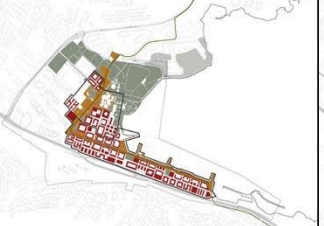

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSTOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSTOQUEQUE.	DIMENSIÓN: Estructura urbana INDICADOR: Metabolismo urbano


<p>CONTAMINACIÓN VISUAL Y ACÚSTICA EXCESO DE COLORES EN SOMBRILLAS Ubicación: Av. Brasil y México Grado: Muy alta</p> <p>Foto 01:</p> 	<p>CONTAMINACIÓN VISUAL Y ACÚSTICA EXCESO DE PERSONAS Ubicación: Av. Brasil y San Antonio Grado: Muy alta</p> <p>Foto 02:</p> 	<p>CONTAMINACIÓN VISUAL Y ACÚSTICA AFICHES PUBLICITARIOS Ubicación: Av. San Antonio Grado: Muy alta</p> <p>Foto 03:</p> 	<p>CONTAMINACIÓN VISUAL Y ACÚSTICA EXCESO DE RUIDO Ubicación: Av. México Grado: Muy alta</p> <p>Foto 04:</p> 
<p>CONTAMINACIÓN AMBIENTAL RESIDUOS ORGÁNICOS Ubicación: Av. Kennedy y San Antonio Grado: Muy alta</p> <p>Foto 05:</p> 	<p>CONTAMINACIÓN AMBIENTAL RESIDUOS ORGÁNICOS Ubicación: Av. Kennedy y Venezuela Grado: Muy alta</p> <p>Foto 06:</p> 	<p>CONTAMINACIÓN AMBIENTAL RESIDUOS ORGÁNICOS Ubicación: Av. Kennedy Grado: Muy alta</p> <p>Foto 07:</p> 	<p>CONTAMINACIÓN AMBIENTAL RESIDUOS DE AGUAS GRISAS Ubicación: Av. Ricardo Palma y Simón Bolívar Grado: Alta</p> <p>Foto 08:</p> 

 USAT Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINAMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Dinámica urbana
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Registro Fotográfico	OBJETIVO E 2: ANALIZAR LA ESTRUCTURA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE	DIMENSIÓN: Estructura urbana

ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD	MOVILIDAD URBANA	COMPLEJIDAD URBANA	METABOLISMO URBANO
COMPACIDAD CORREGIDA Valor deseable: 10 - 50 metros Valor real: 0.6 metros (No alcanza el valor deseable para ejercer la función de esponjosidad de actividades ligadas al espacio público)	MODO DE DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN EN VEHICULO PRIVADO Valor deseable: < 10% de desplazamiento Valor mínimo: < 25% de desplazamiento Valor real: 80% de desplazamiento	EQUILIBRIO ENTRE LA ACTIVIDAD Y LA RESIDENCIA Valor deseable: > 25% para un min del 50% de la superficie de suelo urbano Valor mínimo: > 20% para un min del 50% de la superficie de suelo urbano Valor real: 22 % de uso terciario (Comercio, talleres, oficinas, almacenes, etc)	CONFORT TÉRMICO Valor deseable: > 80% horas de confort > 12 horas al día Valor mínimo: > 50% horas de confort > 7.5 horas al día, Valor real: < 35% horas de confort < 5 horas al día
PERCEPCIÓN ESPACIAL DEL VERDE URBANO Valor deseable: > 10% de volumen verde (Para un min. del 75% de tramo de calle del sector) Valor mínimo: > 10% de volumen verde (Para un min. del 50% de tramo de calle del sector) Valor real: < 10% de volumen verde	PROXIMIDAD DE LA POBLACIÓN A REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO ALTERNATIVO AL AUTOMÓVIL Valor deseable: Todas las redes de transporte Valor mínimo: 3 tipos de redes de transporte Valor real: 1 tipo de red de transporte alternativo (Combi)	PROXIMIDAD A ACTIVIDADES COMERCIALES DE USO COTIDIANO Valor deseable: Acceso a todas las actividades (Mínimo 75% de población) Valor mínimo: ≥ 6 tipos de actividades diferentes (Mínimo 75% de población) Valor real: Acceso a 6 de las actividades (Pan, pescado, carnes, fruta, verdura, productos variados de pequeños comercio, productos farmaceuticos, etc)	OCUPACIÓN DE SUELO DENSIDAD DE VIVIENDA Valor deseable: > 100 viviendas / ha Valor mínimo: > 80 viviendas / ha Valor real: 120 viviendas / ha
ESPACIO VERDE POR HABITANTE Valor deseable: > 15 m2/habitante de superficie verde para el sector Valor mínimo: > 10 m2/habitante de superficie verde para el sector Valor real: 6.8 m2/habitante	REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO: VIARIO PEATONAL - VIARIO VEHICULAR Valor deseable: > 75% de viario peatonal Valor mínimo: > 60% de viario peatonal Valor real: 3% de viario peatonal	ACTIVIDADES DENSAS EN CONOCIMIENTOS Valor deseable: > 20% para un min del 50% de la superficie de suelo urbano Valor mínimo: > 10% para un min del 50% de la superficie de suelo urbano Valor real: 0% de actividades que incrementen la investigación, innovación y creatividad.	COMPACTIDAD ABSOLUTA Valor deseable: > 5 metros Valor real: 0.1 metros (No alcanza el valor deseable para la intensidad que ejerce la edificación sobre el tejido urbano)
PROXIMIDAD DE LA POBLACIÓN A ESPACIOS VERDES Valor deseable: Acceso a 4 tipologías de espacio verde Valor mínimo: Acceso a 3 tipologías de espacio verde Valor real: Acceso a 1 tipología de espacio verde de área de aproximadamente 3800 m2	PROXIMIDAD DE LA POBLACIÓN AL APARCAMIENTO PARA BICICLETAS Valor deseable: > 100% de población con aparcamiento a menos de 100 m Valor mínimo: > 80% de población con aparcamiento a menos de 100 m Valor real: 0% de población con aparcamiento a menos de 100 m	CONTINUIDAD ESPACIAL Y FUNCIONALIDAD DE LA CALLE CORREDOR Valor deseable: Interacción alta y muy alta (Mínimo 50% de tramo de calle) Valor mínimo: Interacción alta y muy alta (Mínimo 20% de tramo de calle) Valor real: Interacción alta y muy alta tramos de calle con un espacio viario de prioridad peatonal y densidad de 10 actividades	
CONECTIVIDAD DE LOS CORREDORES VERDES URBANOS Valor deseable: > 10% del tramo del viario Conectividad de espacios verdes urbanos y periurbanos Valor mínimo: > 5% del tramo del viario Conectividad de espacios verdes urbanos y periurbanos Valor real: 0.1% del tramo del viario	APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO FUERA DE LA CALZADA Valor deseable: > 90% de las plazas de aparcamiento estarán fuera de la calzada Valor mínimo: > 80% de las plazas de aparcamiento estarán fuera de la calzada Valor real: 5% de aparcamientos públicos, publicos - privados y privados	PROXIMIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS BÁSICOS Valor deseable: Total de 17 servicios básicos (100% de población) Valor mínimo: ≥ 13 servicios básicos (Mínimo 75% de población) Valor real: 14 servicios básicos (Educativos, deportivos, salud, bienestar social, panadería, tienda de comercio, carnes, fruta, pescado, paradero de bus, red peatonal, parques)	
	ACCESIBILIDAD DEL VIARIO Valor deseable: > 90% del viario con accesibilidad excelente (Acera > 2.5 m de ancho) Valor mínimo: > 90% del viario con accesibilidad suficiente (Acera > 0.9 m de ancho) Valor real: 100% del viario con accesibilidad suficiente		
	PROPORCIÓN DE LA CALLE Valor deseable: h/d < 1,0 metros (Para un min. del 50% de tramo de calle) Valor mínimo: h/d < 2,0 metros (Para un min. del 50% de tramo de calle) Valor real: 12/9 = 1,3 metros		

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Lineamientos urbano arquitectónicos
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrton Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Análisis documental	OBJETIVO E 3: Conocer alternativas de solución que establezcan criterios en mejora de la estructura y dinámica de un espacio urbano	DIMENSIÓN: Estrategias o alternativas de solución INDICADOR: Criterios óptimos de estructura y dinámica urbana

	COMPLEJIDAD URBANA	ESPACIO PÚBLICO Y HABT.	MOVILIDAD URBANA	OCUPACIÓN DE SUELO	METABOLISMO URBANO
PLAN DE EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS CULTURALES DE CÓRDOBA 	Conexiones y centralidades de equipamientos 	Redes y paisaje ecológico 	Redes de transporte Movimientos y recorridos 		Espacios de servicio 
MACROMANZANAS PARA TRANSFORMAR LA CAPITAL DE CHACO, ARGENTINA 	Macromanizanas y redes sectoriales 	Redes y paisaje ecológico 	Redes de transporte Movimientos y recorridos 	Redes y densidad 	
BARBECHO , ABCD PARA UNA PARCELA EN DENDERLEEUV 		Redes y paisaje ecológico 	Redes de transporte Movimientos y recorridos  <p style="text-align: center;">Active Mobility Network</p>	Redes y densidad  <p style="text-align: center;">Phaseability</p>	
HIEDANRANTA INNOVATION BAY 	Conexiones y centralidades de equipamientos 	Redes y paisaje ecológico 	Redes de transporte Movimientos y recorridos 	Redes y densidad 	Espacios de servicio 

	“LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS PARA MEJORAR LA DINÁMICA URBANA DEL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ”		OBJETIVO GENERAL: PROPONER LINEAMIENTOS URBANO ARQUITECTONICOS PARA MEJORAR DINÁMICA URBANA EN EL SECTOR BARSALLO - MERCADO MOSHOQUEQUE.	VARIABLE: Lineamientos urbano arquitectónicos
	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Dispersión de ciudades y comunidades locales OBJETO DE ESTUDIO: Mercado Moshoqueque - Sector Barsallo	INVESTIGADOR: Ayrtón Romario Paz Carrasco TIPO DE ANEXO: Análisis documental	OBJETIVO E 3: Conocer alternativas de solución que establezcan criterios en mejora de la estructura y dinámica de un espacio urbano	DIMENSIÓN: Estrategias o alternativas de solución INDICADOR: Criterios óptimos de estructura y dinámica urbana

	FORMAS DE HABITAR	ACTIVIDADES Y SU IMPACTO	ASPECTO SOCIAL	ASPECTO AMBIENTAL	ASPECTO ECONÓMICO
PLAN DE EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS CULTURALES DE CÓRDOBA 	Espacios de habitabilidad e interacción 	Complementariedad y diversidad de actividades 	Espacios potenciales de actividades sociales 	Espacios potenciales de crecimiento ecológico 	Espacios potenciales de crecimiento económico 
MACROMANZANAS PARA TRANSFORMAR LA CAPITAL DE CHACO, ARGENTINA 	Espacios de habitabilidad e interacción 	Complementariedad y diversidad de actividades 	Espacios potenciales de actividades sociales 	Espacios potenciales de crecimiento ecológico 	Espacios potenciales de crecimiento económico 
BARBECHO , ABCD PARA UNA PARCELA EN DENDERLEEUV 	Espacios de habitabilidad e interacción 	Complementariedad y diversidad de actividades 	Espacios potenciales de actividades sociales  <p style="text-align: center;">Active Mobility Network</p>	Espacios potenciales de crecimiento ecológico  <p style="text-align: center;">Collectiveness</p>	Espacios potenciales de crecimiento económico  <p style="text-align: center;">Permeability & Views</p>
HIEDANRANTA INNOVATION BAY 	Espacios de habitabilidad e interacción 	Complementariedad y diversidad de actividades 	Espacios potenciales de actividades sociales 	Espacios potenciales de crecimiento ecológico 	Espacios potenciales de crecimiento económico 